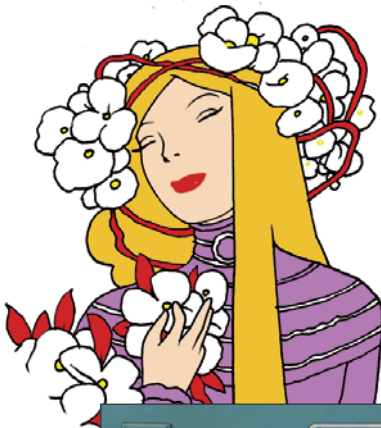


REINO DE CORDELIA

Un viaje en el **mítico tren Transiberiano** que circula por **dos vías: una personal y otra histórica**



En el Transiberiano

UNA HISTORIA PERSONAL DEL TREN QUE FORJÓ UN IMPERIO

Sara Gutiérrez y Eva Orúe

Infografía: Emilio Amade

416 páginas a 4/4 colores

Encuadernación en tapa dura con sobrecubierta

IBIC: FA | Thema: FBA

Precio sin IVA: 31,68 €

PVP: 32,95 €

978-84-19124-73-9





REINO DE CORDELIA

Una médica y una periodista españolas, que meses atrás se habían conocido en Moscú, decidieron subirse al Transiberiano en el verano de 1994, tan solo dos años y medio después del fin de la Unión Soviética, para pulsar la realidad profunda de una Rusia en crisis que, sospechaban, tenía poco que ver con su capital.

“Aprovechando que ya se podía viajar libremente, me había agarrado a la ambición periodística de Eva y, para las vacaciones, le había propuesto un viaje que le permitiría tener una visión más amplia de la nación sobre la que estaba informando, y que nos regalaría tiempo para conocernos aún mejor y, tal vez, decidir un futuro juntas: el Transiberiano”.

La estación término era Vladivostok, ciudad del Lejano Oriente ruso próxima a las fronteras con China y Corea del Norte. Por el camino se detuvieron en Ekaterimburgo, Irkutsk (desde donde aprovecharon para navegar el lago Baikal) y Jabárovsk. Ahora, recuperan aquel viaje y lo rememoran en paralelo a la historia de un ferrocarril que fue, es y será más que un tren: un instrumento de unión para un territorio inmenso, la aventura de una red ferroviaria que forjó un país.

Las autoras

Sara Gutiérrez (Oviedo, 1962) viajó a la Unión Soviética tras estudiar Medicina y se especializó en Oftalmología en Járkov (Ucrania) y Moscú (Rusia), donde formó parte del equipo del Instituto de Microcirugía Ocular Fiódorov de Moscú. Es autora de *El último verano de la URSS* (2021) [LITERATURA REINO DE CORDELIA, nº 142]. Ha escrito numerosos artículos científicos, participado como ponente en múltiples congresos y pronunciado conferencias sobre su especialidad clínica. Como traductora, ha trasladado al español, entre otros títulos, *La pulga de acero*, de Nikolái Leskov; *Relatos de Yásnaia Poliana*, de Lev Tolstói; *Los vagabundos*, de Maksím Gorki; *La señal y otros relatos*, de Vsévolod Garshin; *Doctor Krupov*, de Alexandr Herzen, y *El siglo soviético*, ensayo de Irina Chmireva.



©DANIEL MORDZINSKI

Eva Orúe (Zaragoza, 1962), periodista en prensa, radio y televisión, tanto en secciones y programas informativos como en magazines, fue corresponsal en Londres y París antes de recalar en Moscú cuando Borís Yeltsin era presidente. Su labor en la Rusia que casi estrenaba la independencia le valió en 1994 el Premio del Club Internacional de Prensa al mejor trabajo periodístico en el extranjero. Ha escrito en solitario *La segunda oportunidad* (2003). Actualmente dirige la Feria del Libro de Madrid.

Juntas han escrito, entre otros libros, *Rusia en la encrucijada* (1997).



REINO DE CORDELIA

Las razones del libro

Eva Orúe

El Transiberiano es un tren que, como tal, no existe sobre el que se ha escrito mucho, su historia está ampliamente documentada. Por eso nunca nos propusimos escribir LA historia del Transiberiano, si acaso, abordar UNA historia del Transiberiano, la nuestra. Y por eso lo hacemos a dos voces, el texto transcurre por dos vías, una personal, que narra Sara, y otra histórica y literaria de la que me encargo yo.

Sara Gutiérrez

El libro arranca con un altercado con la policía el día que nos conocimos, en octubre de 1993, cuando Eva era corresponsal de Onda Cero en Rusia y yo completaba mi formación como oftalmóloga en el Instituto de Microcirugía Ocular de Moscú, y continúa en el primer capítulo con las peripecias de varios meses juntas en la capital rusa hasta que decidimos que cruzar Rusia en tren de oeste a este nos permitiría no solo conocer mejor el país sino, sobre todo, profundizar en nuestra relación.

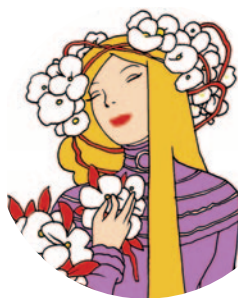
Sentadas esas bases, aprovecho las cinco etapas de aquel viaje del verano de 1994, en el que hicimos parada en Ekaterimburgo e Irkutsk, recorrimos el lago Baikal, seguimos a Jabárovsk y de allí a Vladivostok, para describir los paisajes que atravesamos y las ciudades en las que paramos, el ambiente del tren y las estaciones, nuestras conversaciones, los problemas burocráticos...

Eva Orúe

Y yo acomodo la historia del tren en esa estructura, y cuento cómo los zares entendieron que sin tren no habría Imperio; cómo durante la Primera Guerra Mundial, tras la Revolución de Octubre y la guerra civil subsiguiente, la línea se convirtió en un campo de batalla; cómo los bolcheviques hicieron del tren una herramienta de propaganda, pero también un medio de castigo y en un instrumento de progreso; cómo la red siberiana creció con la construcción del segundo transiberiano (el BAM, Baikal-Amur Maguistral) y de otras líneas más allá de los Urales; cómo el tren facilitó la colonización de Siberia; cómo el hecho de que, por ahorrar kilómetros, atravesara Manchuria propició una guerra; lo mucho que dependió de mano de obra esclava y forzada... y hasta qué punto



©E. ORÚE



REINO DE CORDELIA



©S. GUTIÉRREZ

el futuro de Rusia depende de esta gran ruta siberiana que hizo del país un Imperio.

Sara Gutiérrez

En lo que al país se refiere, partimos de un Moscú ultraliberal en el que todo escaseaba, la inflación y la miseria crecían a diario, pasamos por enclaves puramente soviéticos y llegamos a un este influenciado por China y Japón en el que se respiraban aires de cambio más dinámicos que los de la capital.

Y en lo que a nosotras respecta, estábamos construyendo una relación que formaba parte de lo prohibido, de aquello que debía

mantenerse en la clandestinidad, y que, por tanto, de prosperar, supondría cambios importantes en nuestras vidas.



©EMILIO AMADE

En cierto modo, este texto es también un homenaje a los libros porque en aquel viaje esbozamos nuestro primer libro, que al igual que los que le sucedieron, y se asoman en algunos momentos al relato, fue una auténtica tabla de salvación.

Eva Orúe

Elaboro la historia a partir de las investigaciones de los historiadores, las reseñas de los periodistas de la época, los testimonios de los primeros viajeros, también los de aquellos que visitaron el país en los años soviéticos, entre ellos, y por citar a los españoles, Fernando de los Ríos, Ángel Pestaña, Josep Pla, Blasco Ibáñez, Chaves Nogales o Miguel Hernández. Pero, también con los textos de aquellos autores que mezclando ficción y realidad nos permiten entender mejor el país y el tren que















3



REINO DE CORDELIA

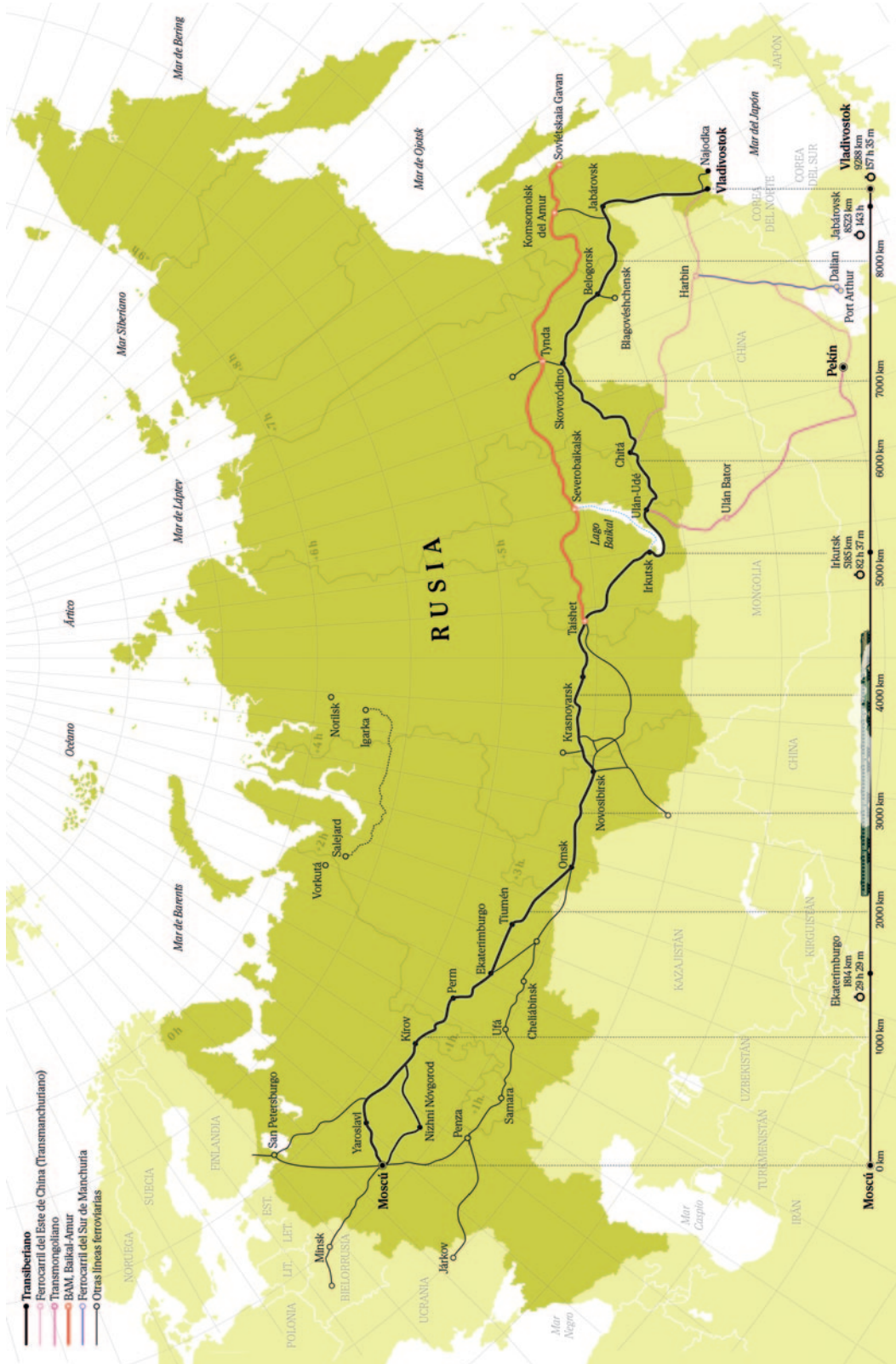
lo articula. Así, cito en calidad de testigos a Lev Tolstói, Vladímir Arséniev, Maksím Gorki, Vasili Grossman, Alexandr Solzhenistyn, Yevguenia Ginzburg, Boris Pasternak, Andreï Makine... cuyos relatos nos hablan del país, de la red férrea que lo articula y de cómo esas líneas transportaron los miedos y las esperanzas de millones de personas.

La línea en cifras

-  **8.** Husos horarios que abarca.
-  **16.** Ríos principales que cruza: Volga, Vyatka, Kama, Tobol, Irtysh, Obi, Tom, Chulym, Yeni-séi, Oka, Selengá, Zeia, Bureia, Amur, Jor, Usuri.
-  **19,1.** Porcentaje del recorrido que corresponde a la parte europea.
-  **20.** Entidades territoriales que atraviesa.
-  **30.** Kilómetros de la pendiente más pronunciada: entre las estaciones Andrianovskaia y Sliudianka-2 el ferrocarril salva una diferencia de altitud de 400 metros.
-  **87.** Ciudades que están en el recorrido.
-  **600.** Kilómetros que tiene el tramo llano más largo: una línea prácticamente recta entre los ríos Obi e Irtysh (estaciones de Moskovka y Novosibirsk-Zapadni).
-  **1040.** Metros de altitud máxima: Yablonóvaia, en Transbaikalia.
-  **1520.** Milímetros del ancho de vía.
-  **2568.** Metros que mide el puente más largo, el que sobrevolaba el río Amur. Construido entre 1913 y 1916, fue desmantelado en 1999.
-  **7000.** Número aproximado de estructuras (túneles, puentes, viaductos, tuberías, muros de contención, etc.) que fue preciso construir. De ellas, 1184 en Siberia Occidental, 1480 en Siberia Central, 582 en la línea Circumbaikal, 1183 en el Transbaikal y 359 en Usuriisk.
-  **7198.** Metros de longitud del túnel más largo: discurre por debajo del cauce del Amur. Fue construido entre 1937 y 1942.
-  **9288.** Kilómetros que separan Moscú de Vladivostok.
-  **9298.** Kilómetros que separan Vladivostok de Moscú.



REINO DE CORDELIA



©EMILIO AMADE