

La Transiberiana fu un'opera dalle proporzioni immense. I lavori per il suo primo completamento attraverso la Manciuria durarono dodici anni – un'inezia rispetto alla vastità del progetto – posando i binari a una velocità media di 740 chilometri l'anno; all'apice della costruzione lavoravano alla sua realizzazione quasi 90 mila operai, molti dei quali lavoratori forzati. Si stima che il tributo umano alla smania di velocità e modernità dello zar Nicola II sia stato di migliaia di morti a causa delle proibitive condizioni di lavoro. La costruzione cominciò nel 1891, contemporaneamente in due sezioni, da Celjabinsk verso est e da Vladivostok verso ovest, ma già nel 1901 i binari erano collegati alla Transmanciuriana, ed era possibile viaggiare da Mosca a Pechino senza interruzioni.

I suoi numeri sono tutt'ora impressionanti: sette fusi orari attraversati in due continenti, altrettanti meridiani, ottantasette città, migliaia di ponti di cui sedici su alcuni dei fiumi tra i più grandi del mondo. Alla fine del diciannovesimo secolo era quella un'impresa paragonabile forse alla conquista della luna: i binari correvano per territori impervi e spopolati, le città che toccavano erano poco più di paesetti con qualche migliaio di abitanti, l'Estremo Oriente russo era una terra di frontiera rude e inospitale.

Vladivostok era all'epoca un villaggio di isbe di 20 mila abitanti – forse proprio per la asprezza della vita di frontiera – di cui, curiosamente, poco più del 7 per cento donne. Niente forse rende meglio l'idea della modernità dell'opera, delle foto che ritraggono gli imponenti piloni in calcestruzzo del ponte sull'Amur sullo sfondo delle casupole di legno di quella che era allora la periferia di Habarovsk. Quel ponte fu l'ultima e più difficile opera che impediva l'apertura di tutta la linea, ma non fu l'unica difficoltà incontrata dagli ingegneri sul percorso: ancora nel 1905 non era stata

completata la Circum-Bajkal, che da sola richiese 39 tunnel in 230 chilometri, e i convogli venivano caricati su un poderoso traghetto, costruito in Inghilterra e portato lì a pezzi, che li trasbordava da una riva all'altra del lago; in inverno i binari venivano posati semplicemente sulla superficie ghiacciata del Bajkal, così spessa da sopportare il peso di più di duecento carrozze al giorno.

Fu, in un certo senso, un'opera globale *ante litteram*, in cui determinante fu la cooperazione internazionale: vi presero parte ingegneri americani, grandi costruttori francesi e inglesi, e la sua realizzazione richiese l'uso delle migliori tecniche costruttive dell'epoca e richiamò manodopera dai due continenti; partirono per la Transbajkalja anche una cinquantina di operai friulani specializzati nella costruzione di ponti e massicciate.

Ma quello che stupisce è che la Transiberiana è un'opera tutt'ora in divenire, si potrebbe dire che i lavori non si sono ancora conclusi. L'elettrificazione dell'intera linea ebbe inizio negli anni 60 ed è stata completata solo nel 2002; il raddoppio dei binari non è a tutt'oggi terminato, ed esistono ancora diversi colli di bottiglia a binario singolo.

All'esposizione universale di Parigi del 1900, la Transiberiana fu una delle principali attrazioni. All'ombra di una giovanissima torre Eiffel – che aveva allora l'aspetto di una costruzione audace e avveniristica, un po' come lo sono oggi le Petronas Towers di Kuala Lumpur o il ponte sull'Oresund – in un padiglione che ricordava le forme dell'ecllettismo russo su cui campeggiava la scritta *Train Transibérien*, si celebrava la dinamicità del moderno viaggiare: in una replica del treno, con tanto di carrozza ristorante funzionante, i visitatori erano deliziati con un paesaggio mobile che attraverso i finestrini dava davvero

l'impressione di essere in viaggio verso il misterioso Oriente. Una serie di pannelli mobili disposti su quattro livelli scorrevano a velocità differenti: sfuggenti quelli più vicini, più lenti le lontane sagome dell'orizzonte. Pare che l'effetto fosse così realistico che alcune gentili signore nei soli quarantacinque minuti di viaggio avessero già accusato i primi sintomi di cinetosi. Nella realtà sarebbero occorsi un paio di giorni per raggiungere San Pietroburgo e poi da lì solo dieci giorni per Pechino, una piccolezza in confronto ai lunghi tempi di una navigazione dall'Europa al Celeste Impero.

Erano gli anni in cui la Transiberiana incarnava un sogno tecnologico e romantico al tempo stesso: i manifesti, che invogliavano i visitatori a sperimentare il panorama *mouvant*, ritraevano giovani ed eleganti signore in crinoline e chiffon a loro agio tra ossequiosi camerieri manciù e tetti a pagoda; erano gli anni in cui la Transiberiana era *le train de luxe*, le carrozze di prima classe avevano un salotto dai soffitti in legno e poltrone di velluto per otto persone, e c'erano un vagone ristorante in funzione giorno e notte, una fornita biblioteca, una sala da musica con un pianoforte a coda, una palestra con *cyclette* e vogatori, e persino una carrozza-chiesa, con tanto di iconostasi al suo interno; erano gli anni in cui si chiamava ancora Grande Via Siberiana: partiva da San Pietroburgo – la capitale dell'impero – e portava con sé un carico di ricchi aristocratici e borghesi, mercanti in cerca di fortuna, deportati e disperati emigranti chiamati a popolare nuove terre, tutti divisi equamente in tre classi. La terza classe offriva carrozze spoglie e panche di legno.

La ferrovia delle meraviglie non poteva però restare immune alla rivoluzione bolscevica: dopo aver subito gravi danni durante la guerra civile, e aver ripreso i collegamenti solo nel 1925, fu spogliata di tutti i lussi e ridotta al rango di

mezzo di trasporto passeggeri e merci. Quello che è tutt'oggi: un treno stipato di povera gente che non può pagare il biglietto dell'aereo e si sobbarca sette giorni di viaggio in condizioni disagiati, affogati da grosse borse di plastica piene di mercanzie cinesi da rivendere e di scorte di cibo, perché la carrozza ristorante è solo un vagone fatiscente e puzzolente. Mentre è spuntata da alcuni anni una prima classe con scompartimenti a due letti, poltrona, tavolo e bagno con doccia, persiste una terza classe con cinquantadue tavole di legno senza alcuna separazione in scompartimenti, scarafaggi e tanfo d'urina dal bagno in fondo alla carrozza.

I treni passeggeri, però, non sono che una minima parte del traffico ferroviario sui binari transiberiani, che movimentano la ricchezza di una terra nelle mani di pochi oligarchi. Molti dei treni merci che scivolavano nel panorama, a volte distanti tra il verde dei boschi, a volte a pochissimi metri da noi, molti di quei treni portavano sulle cisterne cariche di petrolio i marchi più noti dei colossi russi, dalla Yukos di Hodorkovskij, il più eccellente carcerato del paese – reo di aver sfidato il potere di Putin – alla Gazprom, controllata dallo stesso capo del governo. La mancanza di un oleodotto siberiano verso l'Estremo Oriente grava tutta sulla Transiberiana, che ha raggiunto un altro record, diventando la ferrovia più trafficata al mondo.

Incrociammo più volte i binari, valicando passaggi a livello spesso incustoditi. I grossi ponti a *cantilever* facevano invidia a quelli posticci su cui piantavamo le nostre ruote e ci regalavano l'illusoria sensazione che ancora si poteva essere pionieri in qualcosa.

Correvamo su quello sterrato già da un migliaio di chilometri, quattro giorni di guida pressoché ininterrotta, quattro giorni di scossoni e sobbalzi. Davvero potevamo credere che il Cinquino ne sarebbe stato del tutto immune?