El servicio de viajeros del correo suizo

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero**

Band (Jahr): **6 (1979)**

Heft 4

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-909575

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

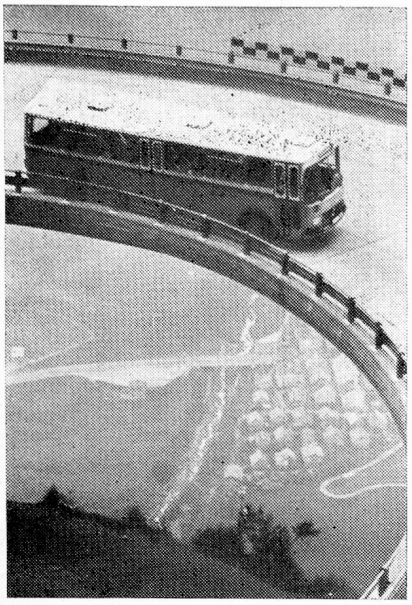
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

El servicio de viajeros del correo suizo



Ascendiendo en el Paso de San Gotardo

De la diligencia al automóvil postal

¿Por qué razón el correo se ocupa en Suiza del transporte de personas? Cuando el 1º de enero de 1849 el Correo Federal substituyó a las 18 administraciones postales cantonales, tuvo que asumir igualmente el transporte de personas. Desde este momento las tarifas, que prácticamente cambiaban en cada frontera de Cantón, se hicieron uniformes. En las rutas, los vehículos transferidos por los antiguos propietarios, continuaron cumpliendo con los servicios, bajo el emblema federal de la cruz blanca sobre fondo rojo. Por entonces el primer ferrocarril corría entre Zürich y Baden. Este nuevo medio de transporte suplanta, entretanto, a las diligencias postales en las grandes rutas. Un competidor del ferrocarril comienza a asomarse a la vuelta del siglo. Ya en 1906 el Correo adquirió cuatro vehículos automóviles. Pero ahí quedó el asunto y una sola línea fue "motorizada". Hubo que esperar las mejoras técnicas que se introdujeron al automóvil durante la primera guerra mundial y que le dieron la confiabilidad indispensable para que pudiera ser usado con éxito y de manera rentable. Entonces, poco a poco, el automóvil fue reemplazando la tracción equina. Con sorprendente rapidez se arriesga su empleo, durante el verano, para el recorrido de las rutas alpinas.

El servicio postal de viajeros hoy día

El servicio postal de viajeros conecta a regiones desprovistas de líneas férreas. Gracias a una red de 7.600 kilómetros, que va desde la planicie hasta los valles más remotos de los Alpes, el automóvil postal constituye, tanto para los nativos como para los turistas, el medio de transporte público indispensable. La red está compuesta de 600 líneas que superan en longitud a la de los ferrocarriles en un tercio. En 1978, 1.279 vehículos recorrieron 44 millones de kilómetros y transportaron 57,1 millones de pasajeros, lo que representa un promedio de 156.000 personas por día. La estructura de tráfico y las recaudaciones se han modificado fuertemente en el curso del tiempo. Hace 20 años los pasajeros individuales todavía representaban un 57,65 % del total de los viajeros, produciendo el 68,72 % de los ingresos. En 1978 la participación de los viajeros individuales descendió a un 41,6 % y el porcentaje de entradas que produjeron a un 55,0 %. En otras palabras: más de la mitad de todos los usuarios son clientes regulares, es decir, abonados. Gozan de tarifas reducidas y no aportan más que un 28,5 % de la recaudación. Los viajeros en grupos, que constituyen la tercera categoría con sólo 4,5 % del número total de viajeros, participan en los ingresos con un 15,4 %.

Colaboración correo/ferrocarril

Los horarios de los automóviles postales y de los ferrocarriles están naturalmente coordinados. Sobre los trayectos directos de ferrocarril/correo, es posible viajar, en numerosos casos, con un solo boleto o abono. Pero la colaboración entre correo y ferrocarril va más lejos. En la Alta Engadina los ferrocarriles réticos y el servicio postal de viajeros han organizado, por ejemplo, en común, el llamado "Sportbus" que goza de gran popularidad entre los numerosos huéspedes cultores del deporte de invierno y la población nativa. De 8 a 19 horas un coche postal une cada media hora los lugares de vacaciones de la Alta Engadina con las estaciones inferiores de los ferrocarriles de montaña de la región. Un enlace radiofónico con la central de explotación permite una rápida puesta en marcha de servicios complementarios de vehículos. El "Sportbus" permite también al que va de vacaciones prescindir de su propio automóvil y evitarse así la fastidiosa búsqueda de un lugar de estacionamiento. El que adquiere un abono general para la Alta Engadina puede utilizar a la par de los trenes del ferrocarril rético, de los ferrocarriles de montaña, los ski-lifts, las piscinas cubiertas, también el "Sportbus", sin tener que sacar cada vez su monedero.

En la "Schwägalp"

PANORAMA SUIZO — Publicación de la Federación de Asociaciones Suizas en colaboración con la Embajada de Suiza en la Argentina.
DIRECTOR: J. F. A. Habegger. ADMINISTRACION: Calle Rodríguez Peña 254, Buenos Aires, Argentina. Teléfono 40-9977.
Impreso en la Argentina por Imprenta Beu Borchardt & Cía., Calle Moreno 369, Buenos Aires.