Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 33 (2006)
Heft: 5

Artikel: Una montaña mítica : El San Gotardo, la montaña mítica
Autor: Ribi, Rolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-908399

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

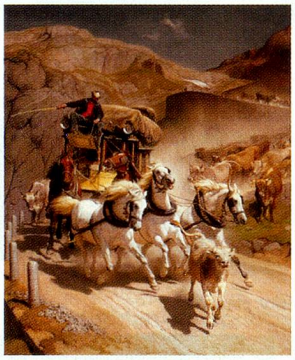
Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

El San Gotardo, la montaña mítica

Ni el Cervino, ni el Jungfrau ni tampoco el Pilatus, para los suizos, el San Gotardo es la montaña por excelencia. Es la cuna de la Confederación y aquí se construyeron sus obras más trascendentales. Por Rolf Ribi

Todos los niños suizos aprenden la leyenda de la construcción del Puente del Diablo, según la cual, la población del cantón de Uri logró engañar al diablo. Muchos conocen el cuadro «Gotthardpost» (La diligencia del Gotardo), de Rudolf Koller, expuesto en el Museo de Arte de Zúrich. Nuestros mayores recuerdan el reducto militar del Gotardo en la Segunda Guerra Mundial, y algunos suizos consideran que la fundación del país se remonta a la declaración de independencia de los pastores del Gotardo. Todos los suizos se enorgullecen de las monumentales obras que marcaron un hito en la historia, como la carretera del puerto, los túneles del ferrocarril, el túnel de la autopista y, pronto, el túnel ferroviario más largo del mundo.



La legendaria «diligencia del Gotardo» por Rudolf Koller.

«La montaña real»

El Gotardo es un macizo entre el valle del Reuss y el de Leventina, más exactamente entre el valle de Urseren y el de Bedretto. Su cima más alta, el Pizzo Rotondo, tiene 3192 metros. El nombre de Gotardo procede del puerto situado entre el valle Hospen y Airolo, que a su vez lleva el nombre de un obispo al que se dedicó la capilla del hospicio en el siglo XIII, en cuyo retablo se ve a San Gotardo.

«El San Gotardo no es la montaña más alta de Suiza, y el Montblanc, en Saboya, le supera con creces en altura; aun así, posee el rango de una montaña real, cuya supremacía la sitúa por encima de todas las demás, porque las mayores cordilleras convergen en ella», escribió Johann Wolfgang Goethe en 1779 en sus «Cartas desde Suiza. Efectivamente, los Alpes berneses y los del Valais, desde el oeste, convergen en el Gotardo con los de Glarus y los Grisones, desde el este. En el norte y en el sur, el Reuss y el Tesino esculpen profundos valles en la montaña.

El San Gotardo es una línea divisoria hidrográfica europea. Cuatro grandes ríos fluyen desde sus alturas: el Rin hasta el mar del Norte, el Ródano hasta el Mediterráneo, el Reuss hasta el Aare, y después hasta el Rin, el Tesino hasta el Po y después hasta el Mar Adriático. En lo más alto del puerto fluyen dos alegres riachuelos de pequeños lagos alpinos, separados sólo por unos metros: el Reuss y el Tesino. El macizo del Gotardo también es una línea divisoria meteorológica. Cuando llueve en el norte, el sur suele disfrutar de un tiempo fabuloso, propiciado por un viento del norte. Frecuentemente, cuando sopla el föhn en el norte, en el Tesino llueve a cántaros durante días.

La carretera sobre el puerto

Hasta el siglo XII, el desfiladero de Schöllenen impedía cruzar el Gotardo. Con la construcción del Puente del Diablo en torno a 1220, comenzó el transporte de mercancías hasta Lombardía con animales de carga. Pero

Monumento a los mineros muertos en Airolo.

hasta el siglo XVI, este peligroso camino siguió siendo principalmente una conexión regional entre los dos valles. Para ir de Flüelen a Bellinzona, los cargadores necesitaban siete días. En los siglos XVII y XVIII existía un servicio de diligencias entre Zúrich y Milán. Con la transformación del antiguo camino para transporte de cargas en una carretera de puerto, en torno a 1830, el Gotardo se convirtió en la vía principal para atravesar los Alpes; primero, con coches de caballos y después, con los primeros automóviles.

Tras la Segunda Guerra Mundial, los viajes se intensificaron. Durante la construcción de la carretera nacional surgió la idea de construir también un túnel de carretera en

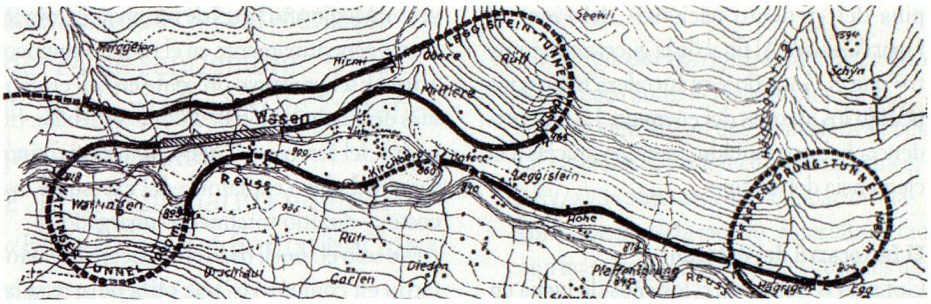
Casi cuatro años de perforaciones...

...hasta la primera apertura, el 6 de septiembre de 2006.

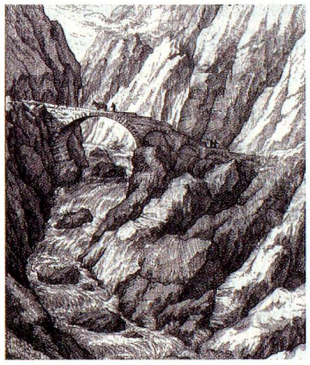
PANORAMA SUIZO Octubre de 2006 / Nº 5
Fotos: Alptransit/Museo de Arte de Zúrich/ Colección Rhyner, Biblioteca Municipal y de la Universidad de Berna, Pro Literis, Servicio de Prensa.

el Gotardo. En 1980, tras 11 años de obras, se terminó el túnel de carretera más largo del mundo hasta entonces: 16,9 km de largo, en un sólo conducto y con una galería de seguridad. En su inauguración, el consejero federal Hans Hürlimann afirmó: «El túnel no es un corredor para el tráfico pesado. Nuestra política de tráfico seguirá apostando, hoy y mañana, por el transporte ferroviario de mercancías». Hoy sabemos que estas expectativas no se han cumplido. La marea de camiones (y coches) sigue aumentando y comporta más inconvenientes que ventajas para los habitantes de la ruta del Gotardo.

El 24 de octubre de 2001, a las 9.44 horas, el túnel de la carretera del Gotardo se convierte en un infierno: Colisión frontal de un camión que viajaba hacia el norte cargado de neumáticos contra otro articulado que se dirigía al sur. Se incendian, un tanque de diesel explota, el humo impide la visibilidad y dificulta la respiración, el techo del túnel se derrumba. Once personas fallecen intoxicadas por el humo. El incendio del túnel del Gotardo fue una catástrofe nacional, e incluso europea. Había sucedido lo peor imaginable. Los críticos exigieron la rápida construcción de un segundo conducto dentro del túnel y, finalmente, el transporte de mercancías por ferrocarril. La Oficina Federal de Carreteras y Obras Públicas explicó que la infraestructura del túnel le hacía muy seguro. «No debería haber muerto nadie en ese túnel si los afectados se hubieran comportado correctamente.»



Una obra de arte: los siete túneles del ferrocarril del Gotardo.



Schöllenen y el Puente del Diablo.

Cinco años después, la autopista del Gotardo volvió a saltar a los titulares: Enormes desprendimientos de rocas se precipitaron al vacío en Gurtnellen, a 700 metros de profundidad. Un matrimonio alemán que circulaba en su coche falleció al ser alcanzado por las rocas, muchos otros tuvieron suerte. La autopista y la carretera nacional quedaron bloqueadas por los enormes fragmentos de granito, de hasta 125 toneladas y 50 metros cúbicos. Las autoridades del cantón de Uri dijeron que contra estos gigantes no existe ninguna protección. Unos días después, la parte superior de la roca saliente fue magistralmente dinamitada por expertos. Docenas de cámaras de televisión siguieron el espectáculo desde el lado seguro del valle.

El mito de la madre patria

«La construcción del Puente del Diablo en Schöllenen fue considerada el acto decisivo en la fundación de la Confederación», escribe el historiador y periodista Helmut Stalder en su libro «Mythos Gotthard». El Gotardo como germen de Suiza: nadie ha dejado una huella tan impresionante en relación a este mito de la Fundación como Friedrich Schiller en «Guillermo Tell», un drama sobre la libertad, escrito en 1804. «El Gotardo se convierte en el destino de Tell, en destino colectivo de los ciudadanos de la Confederación» (Helmut Stalder). El nuevo Estado Federal de 1848 asumió de buen grado este mito: «Se fue fraguando una identidad nacional en torno al Gotardo», con virtudes como el amor a la libertad, la capacidad de defenderse, la devoción religiosa y el apego a la tradición.

Durante un siglo, el Gotardo siguió simbolizando el deseo de libertad, la resistencia y la vigilancia, incluso se le consideraba la fortaleza suiza creada por Dios. En vísperas de la Segunda Guerra Mundial, el Consejo Federal estaba convencido de ello cuando anunció: «No es casualidad que las primeras alianzas federales se establecieran alrededor del puerto del Gotardo. Era providencial y decisivo para el sentido de la filosofía del Estado Federal.»

El Gotardo como símbolo de la autodeterminación: también válido para la fortaleza al-

Terraplén y excavaciones del Gotardo en el delta del Reuss, junto a Flüelen.

Grandes obras a la entrada del túnel de Faido.

PANORAMA SUIZO Octubre de 2006 / Nº 5
Fotos: Alptransit/Colección Rhyner, Biblioteca Municipal y de la Universidad de Berna, Pro Literis, Servicio de Prensa.

pina del «reducto nacional» del General Henri Guisan. Al final de la guerra se demostró que el Gotardo y su fortaleza habían impedido los ataques del enemigo. La independencia había triunfado, también gracias a la clemencia del destino.

El ferrocarril del Gotardo

Gotardo o Lukmanier: los años de lucha en torno al nuevo túnel alpino no acabaron hasta 1871, cuando se fundó el Ferrocarril del Gotardo. El motor del proyecto fue el político y comerciante zuriqués Alfred Escher. El ginebrino Louis Favre recibió la adjudicación de la construcción del túnel de 14,9 km de longitud, que quería hacer realidad en ocho años justos y por 47,8 millones de francos.

En septiembre de 1872, los mineros empiezan a trabajar en condiciones extremamente duras. El agua les llega hasta las rodillas, el aire es caliente, hay mucho humo, y es muy peligroso estar en el túnel. El 28 de febrero de 1880, las barras de perforación de las galerías iniciadas en ambos extremos del túnel casi coinciden a la perfección, con una desviación lateral de sólo 33 cm, y una diferencia de altura de pocos centímetros. El túnel ferroviario más largo del mundo hasta entonces, y la primera conexión de los Alpes suizos transitable también en invierno es una realidad. El 1 de junio de 1882, el ferrocarril del Gotardo hace su viaje inaugural.

Al menos 200 mineros, casi todos italianos, perdieron la vida. En el cementerio de Göschenen se les ha dedicado una pequeña lápida conmemorativa; junto a la estación de Airolo son recordados en el monumento de Vincenzo Vela «Le vittime del lavoro». Louis Favre no pudo ver culminado su exitoso proyecto. Medio año antes de terminar las obras murió repentinamente en el túnel. Tampoco Alfred Escher estuvo presente en las ceremonias de inauguración de Lucerna y Milán. El padre del ferrocarril del Gotardo terminó siendo el chivo expiatorio del exceso de los costes y dimitió totalmente amargado.

No sólo el túnel, todo el ferrocarril del Gotardo en conjunto es una obra de arte, a la que pertenecen los siete túneles de Wassen, de Dazio Grande y del desfiladero de Biaschina, que salvan elegantemente cientos de metros de altitud. «El ferrocarril del Gotardo fue el Canal de Suez helvético, la conquista técnica de los Alpes, la victoria frente a las pendientes verticales» (Helmut Stalder).

Otra obra legendaria

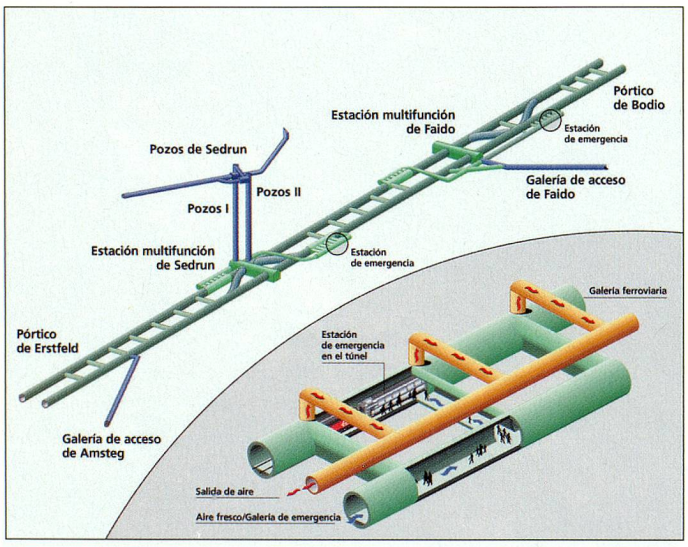
El Gotardo vuelve a ser escenario de la construcción de una obra monumental: El túnel de base, de 57 km de longitud, entre Erstfeld y Bodio, es un túnel superlativo, el túnel ferroviario más largo del mundo. Entre el centro y el sur de Suiza circulará el ferrocarril de trayectoria tendida que atravesará los Alpes, una conexión de plano recto, la visión más audaz de la conquista de los Alpes. Desde el otoño de 1993, potentes tuneladoras con una cabeza de diez metros de diámetro penetran en estas rocas de cientos de millones de años. Nunca se abrió en la montaña un túnel tan profundo. Al final, y según los modelos computerizados, los propulsores del túnel coincidirán con una desviación inferior a veinte centímetros.

Los trenes deberán superar como máximo ocho metros de altitud por kilómetro. Gracias a esta ligera inclinación, los trenes de pasajeros cruzarán como una flecha los Alpes, a 250 km por hora. La duración del viaje de Zúrich a Milán se reducirá una hora, con lo que durará dos horas y 40 minutos. El ferrocarril de trayectoria tendida permitirá a los largos trenes de mercancías circular a una velocidad de hasta 160 km por hora, con el doble de peso del permitido actualmente.

El nuevo trayecto del Gotardo forma parte de la Nueva Transversal Ferroviaria Alpina (NTFA). La construcción de la NTFA fue aprobada por el pueblo suizo en 1992, y el proyecto, que comprende la construcción de ambos túneles en el Gotardo y en Lötschberg, fue autorizado en 1998; en 2016 será una realidad y habrá costado unos 18 000 millones de francos. Ya ahora se puede decir que el túnel de base del Gotardo, con sus dos conductos de una vía será la obra del siglo XXI.

¿Y qué será del antiguo ferrocarril del Gotardo, una obra maestra de la ingeniería? ¿Cuando, en lugar de los actuales 260 trenes diarios, sólo circulen tres docenas de locomotoras, encaramándose por encima de la iglesita de Wassen? Entonces habrá llegado el momento de incluir la antigua línea del Gotardo en el Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO...

LITERATURA. DOCUMENTACIÓN:
Helmut Stalder: Mythos Gotthard (en alemán). Editorial Orell Füssli, Zúrich, 2003. CHF 44,80; Euro 29,90; El Gotardo y sus hospicios. Schweizerischer Kunstführer. Berna, 1994; www.alptransit.ch (Túnel base de la NTFA: página no disponible en español); www.gotthard-strassentunnel.ch (Información sobre tráfico, visitas, centrales de dirección: página no disponible en español); www.gotthardtunnel.ch (Información sobre el túnel ferroviario y su historia: página no disponible en español); www.gotthard-hospiz.ch (Lugares a visitar, hotel, restaurante: página no disponible en español)



Esquema del túnel de base del Gotardo, con paradas de emergencia y ventilación.

Con sus 57 km, el nuevo túnel de base es el túnel ferroviario más largo del mundo.

Foto: Alptransit