

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 24 (1997)
Heft: 2

Artikel: Ferrocarriles suizos cumplen 150 años : tren: popular medio de transporte
Autor: Scherz, Jean-Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-909312>

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: 17.02.2026

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



Ferrocarriles suizos cumplen 150 años

Tren: popular medio de

**DIE BAHN
BEWEGT
SEIT 1847**

**LE TRAIN
BOUGE
DEPUIS 1847**

**IL TRENO
MUOVE
DAL 1847**

Aunque Suiza desde el punto de vista topográfico no se presta para la explotación ferroviaria, se ha convertido en los últimos 150 años en el país con la red ferroviaria más densa del mundo. Presentamos un resumen que abarca desde el «Spanisch-Brötli-Bahn» hasta el Pendolino.

La topografía de Suiza no fomentó el implemento de las vías ferroviarias. Durante mucho tiempo las personas y mercancías se transportaron en diligencias, barcos y caravanas de mulas a través de los Alpes. La primera vía

*Jean-Louis Scherz**

ferroviaria llegó al país desde Francia en 1844. Los trenes llegaban de Estrasburgo a Basilea y tocaban suelo nacional en un trecho que medía sólo unos 1800 metros de largo.

El comienzo

La primera vía suiza, que conectó a Zurich con Baden, se inauguró el 8 de agosto de 1847. Esta vía alcanzó fama bajo el nombre de «Spanisch-Brötli-Bahn», apodo que obtuvo gracias a las galletas de hojaldre que eran la especialidad de los panaderos de Baden y que eran muy populares en Zurich. Gracias al tren, la servidumbre de las familias

zuriquesas ricas ya no tenían que ir a pie hasta Baden para conseguir el codiciado manjar.

Siguieron otras vías y al cabo de poco tiempo el país se vio en una verdadera fiebre de construcción de vías ferroviarias. La prioridad fue enlazar los lagos entre sí porque el transporte sobre el agua ya existía con los buques de vapor. Esto resultó en un sinnúmero de vías cortas y la situación amenazó quedar fuera de control. Los parlamentarios del joven Estado Federal pospusieron decidir si la construcción de las vías era cuestión del gobierno o de las empresas privadas. Finalmente, en 1852 decidieron que debían ser los gobiernos cantonales los que decidían sobre las vías mientras que su financiación sería privada.

En muy corto tiempo el progreso técnico y la creciente velocidad de los trenes convirtieron al ferrocarril en el medio de transporte más importante del país. Las vías enlazaron el Mittelland y los primeros túneles grandes perforaron la cadena del Jura. Simultáneamente con las vías de ancho normal, que unían a las ciudades más importantes entre sí y al exterior, se construyó (hasta la Primera Guerra Mundial) una red muy densa de trochas angostas, cuyo objeto era conectar a la red principal los centros rurales y las regiones de difícil acceso.

Sobre y a través de las montañas

Los ingenieros del siglo XIX se dedicaron a enseñarle a sus locomotoras de vapor a trepar. La técnica de ferrocarril de cremallera permitió explotar el monte Rigi de 1750 m de altura en el centro de Suiza. Las múltiples vías en las demás montañas contribuyeron al

desarrollo del turismo suizo y a su fama de país ferroviario.

La intención de unir el norte y el sur de Europa con un túnel a través de los Alpes fue un sueño durante largo tiempo. No obstante, a partir de los años 1840s surgieron varios proyectos al respecto, que entre sí formaron una verda-

Actividades para celebrar el aniversario

10-11 de mayo: fiesta en Suiza oriental, en St. Gallen

24-25 de mayo: inauguración de la renovación de la estación y del 2º túnel urbano de Aarau

14-15 de junio: parada de trenes en la estación de maniobra de Lausana

22 de junio al 20 de julio: exposición de locomotoras históricas en Delémont (con viajes)

8 de agosto: acto festivo oficial e inauguración de la sala principal de Zurich; tren de exposición y restaurante en Baden

9-10 de agosto: fiesta popular en la estación de maniobra Limmattal

22 de agosto al 26 de octubre: excursiones en trenes de vapor con el Spanisch-Brötli-Bahn y trenes replicados de toda Europa en Lucerna

30-31 de agosto: 1ª fin de semana conmemorativo en el Ticino, en Bellinzona (lema: «Il treno e la città»)

6-7 de septiembre: 2ª fin de semana conmemorativo en el Ticino, en Cadenazzo/Airolo/Capolago (lema: «Il treno per il tempo libero»)

13-14 de septiembre: 3ª fin de semana conmemorativo en el Ticino, en Biasca/Mendrisio (lema: «Il treno ieri, oggi, domani»)

20-21 de septiembre: 4ª fin de semana conmemorativo en el Ticino, en Lugano/Chiasso (lema: «Mercato Cargo»)

27-28 de septiembre: 5ª fin de semana conmemorativo en el Ticino, en Chiasso/Mendrisio (lema: «Buongiorno Italia»)



transporte

dera carrera. En 1869, la conferencia internacional organizada por Suiza decidió implementar la ruta del Gotardo como enlace alpino entre Italia y Alemania. Estos 2 países financiaron la mayoría de los trabajos que comenzaron en 1872 y concluyeron en el tiempo récord de 10 años. Esta obra no sólo incluyó la construcción del túnel clave de 15 km de largo a través del macizo alpino, sino la de varios enlaces audaces con túneles espirales en ciertos trechos para salvar las enormes diferencias de altitud. La vía del Gotardo se inauguró en 1882.

Nacionalización y electrificación

Hasta finales del siglo pasado, las ferrovías suizas fueron manejadas por diferentes empresas privadas con más o menos éxito económico. La competencia entre estas empresas desbordó de tal modo que el gobierno se vio obligado a intervenir. El 1º de enero de 1902, los votantes decidieron la nacionalización de las vías más importantes del país. Esta red obtuvo el nombre «Schweizerische Bundesbahnen» (SBB). La vía del Gotardo fue estatificada en 1909. Poco menos de un siglo más tarde vemos la privatización de la primera vía de la SBB, a saber la vía del lago de Constanza que va de Schaffhausen a Romanshorn.

Durante la Primera Guerra Mundial resultaron graves atascamientos en el abastecimiento de combustibles y lubri-

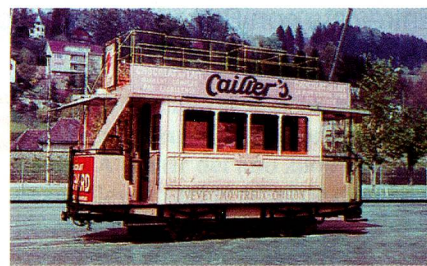
cantes, lo que tuvo consecuencias funébreas para el funcionamiento de los trenes que aún trabajaban principalmente con vapor. Se intensificaron los ensayos con electricidad que se estaban haciendo desde los finales del siglo XIX y se logró electrificar la red en corto tiempo.

En los años 20s y 30s se desarrollaron varios tipos de locomotoras eléctricas, cuyas siluetas definieron la imagen ferroviaria durante mucho tiempo. La locomotora «Cocodrilo» Ce 6/8, desarrollada para el transporte pesado a través de las montañas, alcanzó fama mundial. Los tipos Ae 3/6 y Ae 4/7, que se emplearon hasta los años 90s, fueron las locomotoras preferidas para las demás vías.

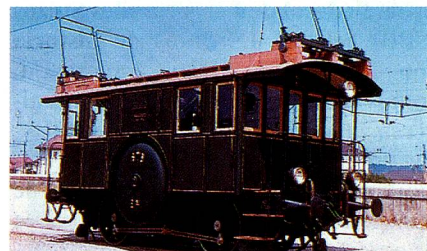
Desde 1982, servicio cíclico

Después de la Segunda Guerra Mundial se implementaron los vagones de metal liviano y las locomotoras de tracción en todos los ejes (v.g. la Re 4/4 I). En 1956, se abolió la tercera clase y corto tiempo después los trenes de lujo TEE (Trans Europe Express) empezaron a enlazar las ciudades europeas más importantes. Fueron reemplazados por los trenes franceses TGV (Trains à grande vitesse) y los alemanes ICE (Inter City Europe). Ginebra fue la primera ciudad suiza conectada a París con el TGV, le sucedieron Lausana en 1983 y Berna en 1987. Desde 1996, trenes de desnivel conectan a Suiza con Italia. Desde 1982, los trenes de la red ferroviaria suiza, que cuenta con casi 5000 km de vías, funcionan según el horario de ciclos (cada tren parte a la misma hora cada hora).

Suiza es uno de los países que tienen la red ferroviaria más densa del mundo. Esta red está complementada por la excelente red que abarca los demás medios de transporte público tales como autobuses del correo, tranvías y buses, barcos, funiculares y teleféricos. Las y los suizos están acostumbrados a montar en tren. Suiza le sigue al Japón en cuanto a cantidad de viajes en tren por habitante y la SBB encabeza las empresas ferroviarias europeas con su participación del 13.5% de kilómetros/persona y del 38.5% de kilómetros/mercancía.



Ce 1/2 (fabricación: 1888)



De 2/2 (fabricación: 1899)



Be 5/7 (fabricación: 1913)



Ce 6/8 (fabricación: 1921-1927)



Ae 4/7 (fabricación: 1927-1934)



**RAe 2/4 (fabricación: 1935-1938)
(Fotos: Foto-Service SBB)**

