

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

Artikel: Curiosidades de la red ferroviaria suiza
Autor: Suter, Hans-Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-909314>

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: 11.01.2026

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

Curiosidades de la red ferroviaria suiza

La red ferroviaria suiza mide unos 5300 km. La topografía de nuestro país con sus grandes cambios de altura en un espacio pequeño incluye muchos puentes y túneles. La red misma cuenta

*Hans-Ulrich Suter**

con las siguientes 5 clases de vías: trecho normal, vías estrechas, cremalleras, tranvías y funiculares. Dentro del grupo de vías estrechas (standard 100 cm) tenemos varias vías diferentes que van de 60 hasta 120 cm; lo mismo sucede con las de cremallera, que dependen del declive. De tal modo que no sorprende que nuestro país cuente con varias curiosidades y superlativos ferroviarios.



Aunque casi todo el mundo sabe que la estación «Jungfrauoch» no sólo es la estación más alta de Suiza sino de Europa, casi nadie sabe que la más baja es la de Riazino-Cugnasco en el Tesino. Está ubicada en la línea Bellinzona-Locarno, entre las estaciones Tenero y Cadenazzo. Como en el Tesino hay 3 lugares llamados Riazino, al que pertenece a la comunidad de Locarno se le añadió el nombre de la comunidad vecina. La estación Riazino-Cugnasco queda exactamente a 201.6 m.s.n.m.



La vía Bernina (de 1 m de ancho) de las Ferrovías Réticas en Graubünden (el rincón de vacaciones de Suiza) lleva a la altura de 2253 m.s.n.m., a Bernina Ospizio. Considerando las características de los ferrocarriles de adhesión esta altura es un récord. No hay otro ferrocarril de este tipo en Europa que llegue a alturas parecidas sin la ayuda de cremalleras. La vía Bernina se construyó entre 1908 y 1911 y fue adquirida por Ferrovías Réticas en 1943; conecta



El viaducto Schnurtobel del ferrocarril Vitznau-Rigi según un cuadro pintado en 1871. (Fotos: Max Baumann)

a St. Moritz via Pontresina-Bernina Ospizio-Poschiavo-Campocologno con Tirano en Veltlin y funciona todo el año.



El Pilatusbahn que va de Alpnachstad a Pilatus Kulm tiene un declive máximo de 480 por miles, lo que lo hace el más empinado del mundo. Sus locomotoras (al contrario que sucede con los funiculares) superan este declive por su propia fuerza. El sistema de cremalleras, desarrollado por el ingeniero Eduard Locher, que consta de 2 ruedas dentadas horizontales que se engranan lateralmente en la barra dentada doble, permitió la instalación de una vía a prueba de descarrilamientos.



Lo que es natural en los ferrocarriles metropolitanos y en los de juguete (la conexión eléctrica mediante un tercer riel) es una rareza en los ferrocarriles suizos: el único que aún funciona según este principio es el de Martigny-Châtelard en el Valais bajo. Esta solución se eligió por la topografía que impuso una vía llena de curvas entre Vernayaz y Salvan. En este trecho del Vallée de Trient que mide sólo 3.5 km, se salvan declives de hasta 200 por miles y 476 m de diferencia de altura.



La vía ferroviaria que tiene más puentes en todo su largo es la línea Chur-Arosa, de Ferrocarriles Réticos (RhB). La vía angosta mide 25.68 km de largo y cuenta nada menos que 41 puentes que miden un total de 1787 m. En promedio se cruza un puente cada 626 m.



Una curiosidad desde todo punto de vista es el tren de servicio de la «Regulación Internacional del Rin» (IRR) en el estuario del Rin alpino al lago de Constanza. El «Rhybähnli», como se llama cariñosamente, empezó a funcionar en 1895. Su ancho de vía es de 75 cm y es igual al del Waldenburgerbahn. El trecho total mide unos 30 km y está construido principalmente sobre los diques del Rin. El tren cruza el Rin en dirección al Vorarlberg sobre el puente del tránsito de carretera en la aduana de Widnau. En 1946, fue electrificado y aún transporta piedras de hasta 2 toneladas de peso provenientes de las canteras de Kadelberg cerca de Koblach, Austria, empleadas para proteger los diques de la erosión entre las desembocaduras del Ill y del Rin al lago de Constanza. ■

*Hans-Ulrich Suter es experto en ferrocarriles y es el autor del libro «Schweizer Eisenbahnkuriositäten», Stämpfli+Cie AG, Berna 1996, CHF 43.00 (+ porte), que sólo se consigue en alemán y puede pedirse en el Auslandschweizer-Sekretariat, Alpenstrasse 26, CH-3000 Bern 16.