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

Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero

Band: 38 (2011)

Heft: 2

Artikel: Obras pioneras de la construcción de ferrocarriles de montaña : de las entrañas del Eiger al Jungfraujoch

Autor: Wey, Alain

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-908731

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

De las entrañas del Eiger al Jungfraujoch

El ferrocarril de la Jungfrau celebrará su primer centenario en 2012. Atravesando un túnel que cruza el Eiger y el Mönch, llega a la estación más alta de Europa y sigue siendo la joya del Oberland bernés. Por Alain Wey.

El tren se adentra en las entrañas de la montaña. Ante muchos ojos perplejos, la cara norte del Eiger (de 3970 m) desaparece. El túnel, de 7,2 km, serpentea por las rocas y traspasa incluso el Mönch (de 4107 m) antes de emerger ante el Jungfraujoch, bajo la Jungfrau, a 3454 metros de altitud. La estación más alta de Europa es la cuna de la historia del ferrocarril helvético más audaz del recientísimo siglo XX. A los pies de la trinidad bernesa de los Alpes, un reloj devora los minutos que la separan del centenario de los ferrocarriles de la Jungfrau, que se celebrará el 1 de agosto de 2012. La secular empresa tiene de qué vanagloriarse: en 2010, casi 672.000 viajeros cubrieron el desnivel de 1393 metros hasta el lugar desde el que poder contemplar el fascinante panorama de las nieves eternas. Con el glaciar del Aletsch, al sur, que se desliza sobre el Valais a lo largo de 22 km, y al oeste la majestuosa Jungfrau (de 4158 m). Aquí, la montaña guarda los recuerdos de una cantera explotada durante dieciséis años que supusieron la coronación de la fiebre de los ferrocarriles de montaña en Suiza desde finales del siglo XIX. Echemos la vista atrás para descubrir el proyecto de un soñador, Adolf Guyer-Zeller, sin el cual nada de esto habría sido posible.

La fiebre del ferrocarril de montaña

El boom de las construcciones ferroviarias a grandes altitudes comienza en serio diez años después de la inauguración del primer tren cremallera en 1874, en Vitznau, para llegar al Rigi (en el cantón de Schwyz, a 1800 m). En 1912, en Suiza hay 15 trenes cremallera y 45 funiculares. El punto culminante de esta fiebre ferroviaria es, sin lugar a dudas, el ferrocarril de la Jungfrau. En 1893, el ferrocarril de Wengern llega al pequeño Scheidegg (a 2061 m) a los pies del Eiger, desde Lauterbrunnen (a 795 m) para a continuación volver a descender hacia Grindelwald (a 1034 m). Entre 1869 y 1889 se discute sobre la posibilidad de construir un ferrocarril hasta la Jungfrau, pero los iniciadores tienen problemas con la atribución de las concesiones y la financiación. En 1893, el industrial zuriqués Adolf Guyer-Zeller (1839–1899) presenta un nuevo proyecto. El director de la compañía ferroviaria del nordeste quiere construir una línea electrificada al aire libre, entre el pequeño Scheidegg y el glaciar del Eiger, antes de hundirse en un túnel en el Eiger, el Mönch y la Jungfrau, para llegar a la cima de ésta. En 1894, las autoridades federales le otorgan la concesión, y las obras comienzan en 1896, bajo la égida de la joven compañía ferroviaria de la Jungfrau. En lugar de los siete años previstos, la construcción duró dieciséis años, y la estación de llegada al final no se construyó en la cima de la Jungfrau sino en el Jungfraujoch.

El turismo, motor de los trenes cremallera

Este ferrocarril estaba principalmente destinado a los turistas extranjeros y no a los residentes en Suiza. A partir de 1830, los visitantes ingleses empezaron a acudir masivamente a la región de Interlaken, por aquel entonces un distinguido «feudo» inglés. A partir de 1880 empezaron a perder terreno en favor de los alemanes, los americanos y los franceses. El turismo extranjero vivió su apogeo entre 1890 y 1914. Más de 21 millones de noches de alojamiento en hoteles se reservan en Suiza el año 1910, una cifra que no se volverá a alcanzar hasta 1955. El Oberland bernés acapará un tercio de los beneficios del turismo suizo a partir de 1895 y los ferrocarriles de la región vivieron un auténtico boom entre 1890 y 1905: tanto el del Oberland bernés como el de Interlaken-Lauterbrunnen, el de Interlaken-Grindelwald, el de Thun-Interlaken, el de Spiez-Frutigen y el de Spiez-Gstaad.

Dieciséis años de obras

En 1898, la línea al aire libre del glaciar del Eiger se inaugura a 2320 m de altitud. La perforación del túnel en el Eiger comienza en 1897 y se llega al Rotstock (a 2520 m) en 1899. Ese mismo año, el hijo de Adolf Guyer-Zeller toma la antorcha y continúa las obras. Las obras se retrasan y la estación de la pared del Eiger (a 2865 m) no se abre al público hasta junio de 1903. El tramo llega a continuación a la estación del Eismeer (el mar de hielo, a 3160 m) en 1905. A partir de esta etapa, los planes iniciales son modificados por razones financieras: en lugar de una estación en el Mönchsjoch y después en la cima de la Jungfrau, se elige el Jungfraujoch como estación final del trayecto, y es inaugurada en 1912. Los años que duraron las obras se ven marcados por la muerte de 30 mineros (por explosiones de dinamita, electrocuciones, aludes, caídas de piedras, etc.), por seis huelgas y por problemas financieros (los gastos alcanzaron los 15 millones de francos en lugar de los 10 millones previstos), y se tardó 16 años en lugar de los siete previstos ...

Un universo de cuevas y pasadizos subterráneos

En el curso del siglo XX, los cambios realizados en el ferrocarril del Jungfraujoch han consolidado su fama. En la montaña fue naciendo todo un universo de pasadizos subterráneos y cuevas. En 1912 se construye una primera Casa de los Turistas, antes de la obra de envergadura, la llamada «Berghaus» o casa de montaña, construida en 1924 hacia la pared sur. En 1931 se inaugura el centro de investigación del Jungfraujoch (a 3450 m). En cuanto al observatorio del Sphinx que se yergue majestuoso a 3571 metros de altitud, se acaba de construir en 1937 y su observatorio astronómico se instala en 1950. A él se accede con dos ascensores que suben otros 111,4 metros más arriba. Al principio, las investigaciones se concentraban en la meteorología, la glaciología y la medicina fisiológica, las actuales giran sobre todo en torno a la astronomía, la astrofísica y la radiación cósmica. También fue a partir de 1930 cuando se construyó y se esculpió el Palacio de los Hielos. En 1972, un incendio destruyó el «Berghaus» y la Casa de los Turistas, que fueron reemplazados por la Taberna de la Jungfrau y el «Restaurante del Glaciar». Entre 1983 y 2002 se inicia una nueva fiebre de construcción en el Jungfraujoch. El nuevo «Berghaus» (de 16.200 m³ y 7 pisos) se inaugura en 1987 y se le rebautiza con el nombre de «Top of Europe». Pero todavía hay más: una segunda sala de la estación del Jungfraujoch y una nueva salida al glaciar del Aletsch en 1991, un garaje para los trenes que van al Pequeño Scheidegg y la remodelación del palacio de los Hielos en 1992, una nueva terraza panorámica sobre las rocas del Sphinx en 1996 y el edificio del Ice Gateway (a 3471 m) en 2002.

El aura del Jungfraujoch

Aparte de la llegada del turismo de masas, una de las repercusiones más significativas del ferrocarril de la Jungfrau fue la electrificación de los pueblos de toda la región, especialmente con la construcción de centrales eléctricas e hidráulicas en Lauterbrunnen, en principio destinadas a suministrar energía para los ferrocarriles. A continuación se unió el atractivo de los deportes de invierno y las primeras carreras de esquí, entre ellas la del Lauberhorn (a 2472 m) desde 1930. La carrera de descenso de Wengen es la más larga del mundo, con 4,5 km y aparece en la gran pantalla gracias a la película «El descenso infernal» («Downhill Racer»), con Robert Redford y Gene Hackman en 1969. El aura de esta zona es tal que la región Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn se convierte en la primera región alpina inscrita en la prestigiosa lista del patrimonio mundial de la Unesco en 2001. Otra distinción destaca aún más su carga histórica. El hotel «Bellevue des Alpes» (de 1840) del pequeño Scheidegg es designado «Hotel histórico del año 2011» por el Consejo Internacional de Monumentos y Lugares Históricos (Icomos), que lo describe como «una auténtica máquina del tiempo».

El sueño de un hombre se ha convertido en una formidable atracción y las celebraciones que tendrán lugar el próximo año contribuirán aún más a consolidar la fama de la región. Si Adolf Guyer-Zeller no hubiera obtenido las concesiones federales gracias a la promesa de invertir 100.000 francos de su propio capital en una estación meteorológica al final de la línea, el ferrocarril sencillamente no se habría construido. Desde hace casi cien años, el Jungfraujoch sigue siendo la estación más alta de Europa.

www.jungfraubahn.ch
www.scheidegg-hotels.ch
www.ifjungo.ch/jungfraujoch (centro de investigación del Jungfraujoch)

CIENTOS DE MILES DE VISITANTES

En 2010, 672.000 personas visitaron el Jungfraujoch «Top of Europe». Esto supone un aumento del 3,2% frente a la cifra de 2009. Y mientras la línea contó con 42.880 pasajeros en 1913, en 1952 son más de 100.000 turistas los que viajan en ella, 200.000 en 1967, 300.000 en 1972, 400.000 en 1980, 500.000 en 1997 y 600.000 en 2000. Su récord: 704.312 en 2007.

Mineros construyendo el túnel, poco antes de la perforación en el Jungfraujoch, el 21 de febrero de 1912

Estación de la pared del Eiger el 28 de junio de 1903

El pequeño Scheidegg, el Mönch y la Jungfrau

El antiguo Berghotel fue rebautizado con el nombre de «casa sobre las nubes», delante vemos el glaciar del Aletsch y al fondo el Mönch