

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 48 (2021)
Heft: 4

Artikel: Uri, el cantón suizo con mayor densidad de teleféricos
Autor: Steiner, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1052341>

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: 12.01.2026

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

Uri, el cantón suizo con mayor densidad de teleféricos

Ninguna otra región cuenta con una red tan densa de diminutos y graciosos teleféricos como el montañoso cantón de Uri. Antaño indispensables para acceder a las apartadas granjas de la montaña, hoy están al servicio también del turismo ecológico.

JÜRG STEINER

Eggenbergli es una pequeña terraza natural situada en la parte más elevada de la escarpada umbría del valle del Schächen, un valle que conduce desde Altdorf, capital de Uri, hasta el rocoso paisaje del puerto de Klausen. Sólo una motocicleta de *cross* permitiría a alguno que otro intrépido agricultor de montaña acceder a Eggenbergli, de no existir dos cables metálicos de 1 500 metros de largo que unen esta terraza con Witterschwanden, un caserío situado en la parte baja, junto a la carretera que sube al puerto de Klausen. Estos cables son importantes arterias, pues de ellos pende un medio de transporte histórico y, a la vez, innovador.

Las dos diminutas cabinas del teleférico, construidas en 1953 y pintadas de verde, como los bosques y los prados que lo rodean, parecen piezas sacadas de un museo de antigüedades. Sus dos bancos tienen una capacidad máxima de cuatro personas; el equipaje va en el exterior. Dos delgados brazos sujetan la cabina a las cuatro ruedas que corren sobre el cable. Es el propio pasajero quien la pone en marcha insertando una ficha y pulsando un botón: la cabina, impulsada por la electricidad, empieza a deslizarse cuesta abajo; entonces se inclina bruscamente hacia adelante, cortando por



un breve instante la respiración a sus ocupantes.

A continuación, se sobrevuelan, a bordo de este rudimentario vehículo, prados de pendiente vertiginosa que brillan como islas verde claro en medio del oscuro bosque de montaña, y casas esparcidas por la ladera, entre las que los agricultores juntan la paja con sopladores de hojas. No hay ninguna carretera a la vista.

Entre estos teleféricos, como el de Eggenbergli, que parecen pertenecer a otros tiempos, y el paisaje humano

extremos
SUIZOS

¿Más alto, más apartado, más rápido, más bonito? En busca de los récords suizos más originales. Hoy: de visita a la región con mayor densidad de teleféricos de Suiza.

que con sus manos crearon los agricultores de Uri, existe una íntima relación. Uno sería impensable sin el otro. “La construcción de numerosos pequeños teleféricos en Uri desde la Segunda Guerra Mundial contó con el respaldo de la Oficina Cantonal de Mejoras Territoriales”, explica el historiador Romed Aschwanden, Director del Instituto “Culturas de los Alpes”. Esta dependencia local de la Universidad de Lucerna estudia, entre otras cosas, la cultura del teleférico en Uri. Y lo hace de una forma



muy original: el musicólogo Michel Roth, por ejemplo, colecciona los sonidos que emiten los cables del teleférico al oscilar por encima del valle del Schächen, para componer una pieza musical.

Por su parte, el historiador Aschwanden se centra en la función social de los teleféricos: en la zona montañosa de Uri, los pequeños teleféricos han surtido un efecto equiparable al de las clásicas obras de mejora en las llanuras, tales como el drenaje de pantanos o la corrección del cauce de los ríos. Al establecer un lazo con la civilización, han facilitado el cultivo de la tierra y aumentado su productividad. Gracias al teleférico, los niños de los caseríos más apartados pudieron llegar sin problema a la escuela y su padre o madre encontrar fácilmente un segundo empleo en el valle.

El "Niederberger Schiffli"

La angulosa y abrupta topografía del cantón de Uri ha dado lugar a una red singularmente densa de teleféricos: esta red consta hoy de 38 líneas, que cuentan con autorización oficial para transportar personas hacia todos los

rincones del cantón. No menos espectacular que el viaje a Eggenbergli es el trayecto en la diminuta cabina abierta que va de Bristen, en el valle del Madiraner, al Waldiberg, o la que conduce de Musenalp a Chlital, cerca de Isenthal.

El personaje que dio un impulso decisivo a los teleféricos fue Remigi Niederberger, pionero industrial de Nidwalden y herrero de oficio, quien a finales del siglo XIX reconoció el potencial de este tipo de transporte. Según explica Aschwanden, él y sus hijos idearon un vehículo adaptado a la accidentada topografía de estas montañas: una cabina, diminuta y rudimentaria, pero capaz de proteger a sus ocupantes de la intemperie, y dotada de un aparejo de suspensión corto, compatible con el uso de postes bajos. Actualmente, los llamados "Niederberger Schiffli", como los que viajan a Eggenbergli, forman parte del patrimonio industrial histórico de Suiza.

Una red de transporte público articulada en forma vertical

En el valle del Schächen, un pequeño teleférico, dividido en dos secciones,

El "Niederberger Schiffli", en Eggenbergli, flotando encima del paisaje: parece una pieza sacada de un museo de antigüedades.

Foto: Uri Tourismus



En la cabina del "Niederberger Schiffli", son los mismos pasajeros quienes se encargan de poner en marcha el teleférico.

Foto: Jürg Steiner

conduce a un pastizal de alta montaña ubicado en la meseta de Ruogig. En torno a las dos estaciones superiores se distribuyen unas pequeñas granjas, unidas en forma de estrella con teleféricos más pequeños, conectados al eje principal. Estos sirven para transportar la leche y el heno que se entregarán en el valle, y para repartir los artículos de la vida diaria que necesitan las familias campesinas. "En Uri, la cultura de teleféricos no sólo comprende las líneas propiamente dichas, sino también el acceso individual a los caseríos más apartados", afirma Romed Aschwanden. Se podría hablar de una red de transporte público articulada en forma vertical.

El punto débil de este sistema es su escasa rentabilidad: "No es rentable operar una red que consta de numerosos teleféricos pequeños, que circulan con una frecuencia tan baja", confirma Toni Arnold, Director de la Asociación de Teleféricos de Uri. Un aspecto central de este sistema son sus crecientes requisitos de seguridad: pese a su apariencia provisional y descuidada, los pequeños teleféricos son objeto de inspecciones periódicas, conforme a un estricto calendario. Un servicio especializado revisa cada línea una vez al año y analiza el cable con un método especial a base de rayos X. Los únicos accidentes que han ocurrido en las últimas décadas han sucedido en los teleféricos de transporte de material, que ciertos pasajeros han usado, a pesar de que tal uso está prohibido.

La competencia de la carretera

Arnold espera que el creciente turismo al aire libre favorezca a los pequeños



teleféricos de Uri, ya que la mayoría de las cabinas pueden transportar bicicletas de montaña. Arnold no oculta que en varios lugares las carreteras podrían sustituir, a mediano plazo, los históricos teleféricos. Pero comenta que “las carreteras no siempre son preferibles a los teleféricos”: el acceso por carretera suele ser más cómodo para los usuarios; pero en invierno, cuando hay placas de hielo en el piso, los tele-

féricos poseen una clara ventaja. Además, su limitada capacidad supone una barrera contra el acceso masivo y garantiza un turismo sustentable y ecológico, muy apreciado en la actualidad. Los teleféricos pequeños colman un nicho turístico particular en invierno, porque transportan a los esquiadores de fondo a las laderas bajas, mientras que las pistas, más arriba, presentan mayor riesgo de avalancha.

Izquierda: el pequeño teleférico entre Amsteg y Arnisee salva un desnivel de 790 metros. **Derecha:** el teleférico entre Hofstetten y Wilerli está especialmente expuesto al viento.

Fotos: Uri Tourismus

Martin Gisler no es turista, sino agricultor; él no quiere saber nada de carreteras: es el encargado del teleférico de Witterschwanden a Eggenbergli, que presta un servicio especial como transporte público. Cada cinco postes, el usuario puede solicitar la parada, simplemente pulsando un botón. Cinco familias viven todo el año en las inmediaciones del teleférico; cada parada permite el acceso a una casa. Martin Gisler vive a la altura del poste número cinco. El teleférico le resulta particularmente útil en invierno, cuando cae abundante nieve, porque sin él debería dedicar una jornada entera a despejar el camino a su granja.

Hace poco, la cooperativa que opera la línea consideró la posibilidad de sustituir el ya viejo teleférico por una carretera; pero pronto desistió del proyecto: no tanto por los costos, sino porque en Eggenbergli vivir sin teleférico es algo inconcebible.

