Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 49 (2022)
Heft: 6

Artikel: Suiza posee la red ferroviaria más densa del mundo
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1052413

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: 12.12.2025

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

Suiza posee la red ferroviaria más densa del mundo

Los trenes suizos, cada vez más numerosos y veloces, ofrecen una cifra récord de conexiones. La red ferroviaria, nacida hace 175 años, condiciona el estilo de vida de muchos habitantes. Sus excepcionales características brindan a algunos intrépidos viajeros la oportunidad de afrontar grandes desafíos.

STÉPHANE HERZOG

Los suizos tienden a pensar que no hay nación en el mundo que pueda equipararse con la suya. Si nos referimos a los ferrocarriles suizos, que soplaron en agosto sus 175 velas de existencia, probablemente tengan razón. La red ferroviaria helvética es la más densa del mundo. Y para satisfacer la demanda de un creciente número de usuarios, hay cada vez más trenes, y trenes cada vez más rápidos, lo que permite traslados más largos. La calidad de la red ferroviaria suiza, su belleza y sus proezas técnicas a lo largo y ancho de los Alpes constituyen una atracción para los turistas del mundo entero.

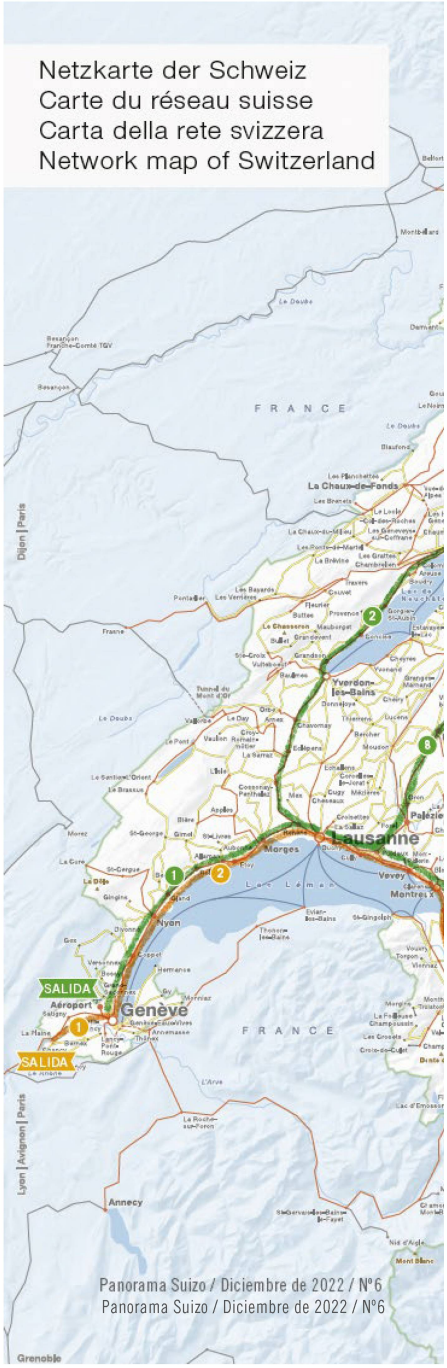
Pero el ferrocarril también despierta el espíritu aventurero. Prueba de ello es el *Swiss Train Challenge*, un reto que consiste en recorrer los 26 cantones suizos en menos de 24 horas. El primer paso para ello consiste en adquirir un billete de un día, que cuesta unos 44 francos y está en venta en muchas oficinas municipales del país. En 2015, un periodista de Radio Televisión Suiza (RTS) ganó la apuesta, con 19 horas y 46 minutos. Para lograrlo, el equipo de televisión se basó en los cálculos de Philippe Morf, planificador de tráfico de los Ferrocarriles Federales Suizos. Y en 2016, cuatro jóvenes del Tesino superaron el reto, en un recorrido de 17 horas y 19 minutos: esto fue posible gracias a la perfección de las conexiones ferroviarias de Suiza, donde el 91,9% de los viajes se realizan conforme al horario planeado, según afirma la compañía de trenes.

extremos suizos

¿Más alto, más apartado, más rápido, más bonito? En busca de los récords suizos más originales.
Hoy: Viajando en la red ferroviaria más densa del mundo.

Un reto para doctorandos amantes de los trenes

En 2018 saltan a la palestra dos doctorandos de la Escuela Politécnica Federal de Lausana (EPFL), un alemán y un francés. “Para batir el anterior récord era preciso recurrir a la artillería pesada”, aseguran Dirk Lauinger y Emmanuel Clédat. Nuestros científicos usaron un algoritmo acoplado a un sistema de datos geográficos. Ejecutaron el algoritmo en una computadora de oficina. Al cabo de diez días de cálculo, el ordenador emitió su veredicto, proponiéndoles un itinerario de 16 horas y 54 minutos. Sin embargo, la etapa práctica fracasó, debido a una serie de retrasos. Además, estaba previsto que recorrieran 3,7 km usando el servicio

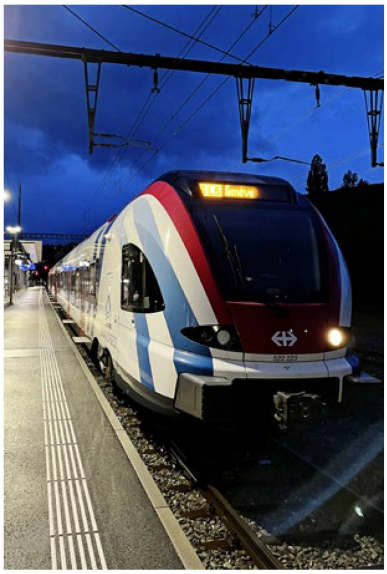


Panorama Suizo / Diciembre de 2022 / Nº6
Panorama Suizo / Diciembre de 2022 / Nº6

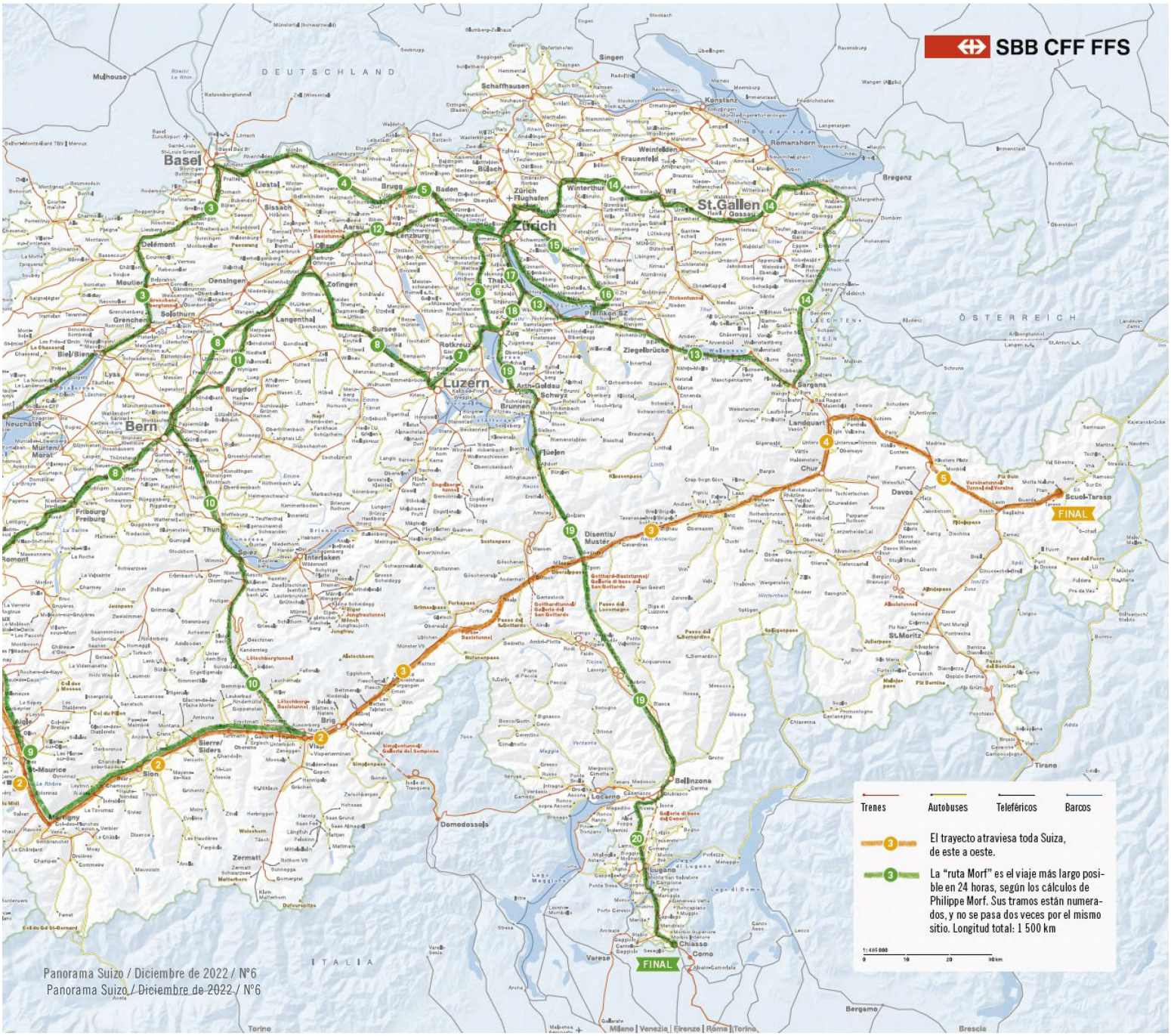
El recorrido más largo de oeste a este: de La Plaine a Scuol

Para hacernos una idea concreta de las dimensiones de la red ferroviaria suiza, decidimos realizar el recorrido más largo posible de oeste a este: un trayecto de 461 kilómetros, desde La Plaine (Ginebra) hasta la estación de Scuol-Tarasp (cantón de los Grisones), donde termina la vía. El viaje comienza de madrugada en esa pequeña estación, la última antes de la frontera francesa. De Ginebra a Brig, el tren con destino a Venecia corre a toda velocidad. En Brig, los vagones rojos del “Glacier Express” se llenan de turistas procedentes del mundo entero. El viaje a Coira, por el puerto de Oberalp situado a más de 2 000 metros de altitud, es cosa de un instante. Compartimos una mesa del vagón con una pareja de Atlanta y un informático de la India. Los primeros lamentan que los trenes estadounidenses sean “poco fiables”, mientras que el segundo nos habla de los vagones abarrotados de su país. Bajamos en Coira y continuamos en dirección a Landquart. A partir de esta localidad, el tren se dirige hacia el sudeste y luego hacia el este, atravesando el largo túnel de la Vereina. En el valle de Müstair, presidido por castillos encaramados en vertiginosas alturas, desfilan pueblos con pintorescos nombres: Sagliains, Lavin, Guarda, Ardez. En Scuol-Tarasp, el anuncio de la llegada resuena en romanche. Tras diez horas de viaje, tal pareciera que hemos llegado a otro país. (SH)

de alquiler público *PubliBike* entre la ciudad de Escafusa y el cantón de Turgovia. Por desgracia, las bicis se encontraban fuera de servicio.
Hoy en día, los antiguos investigadores de la EPFL declaran haberse lanzado a esta aventura por amor al tren, y en particular a la red ferroviaria suiza. “Se trata de un mensaje político a favor de una red ferroviaria fiable y descentralizada”, explica Emmanuel Clédat, quien subraya que “hasta la fecha un viaje en tren contamina mucho menos que un viaje en automóvil con cuatro pasajeros”. Ambos admiran la densidad de la red ferroviaria suiza. “Contrasta con la red radial de Francia, centrada en París”, compara Emmanuel Clédat, quien lamenta el abandono de las pequeñas líneas en su país. “La red suiza es la que es, porque Suiza carece de una industria automovilística propia”, analiza Dirk Lauinger, quien explica que la red alemana es menos centralizada que la francesa, pero que opera con



La Plaine (GE), la estación de tren más occidental de Suiza, aún está a oscuras. Es el punto de partida de la gran travesía de oeste a este.
Foto: Stéphane Herzog



Panorama Suizo / Diciembre de 2022 / Nº6

En los trenes de cercanías se respira un ambiente de oficina: para muchos, el tren se ha convertido en un centro de trabajo.
Foto: Keystone

horarios muy ajustados. "En Suiza, los trenes no circulan siempre a la velocidad máxima, lo cual deja un margen para compensar eventuales demoras."

El tren se ha convertido en una segunda oficina

Por un lado, los trenes son más rápidos, como ya lo hemos dicho; pero, por otro, las nuevas tecnologías también han transformado los vagones en oficinas. "Un traslado diario de una hora y media no es un inconveniente, siempre que sea posible trabajar en el tren", recalca Vincent Kaufmann, Profesor de la EPFL especializado en el análisis de la movilidad. Esto es cierto, "pero siempre y cuando uno tenga un abono en primera clase", agrega Pierre Dessemontet, geógrafo y alcalde de Yverdon-les-Bains, que estudió con Vincent Kaufmann. Ambos expertos analizaron el impacto de la red regional de trenes rápidos de Zúrich sobre la expansión urbana. "En los años noventa, los recorridos se alargaron gracias al automóvil, mientras que a partir del año 2000 ya fueron los trenes los que permitieron desplazamientos más largos", explica Vincent Kaufmann. El desarrollo del tren contribuye a la expansión de las zonas edificadas, pero esto no es un fenómeno nuevo. "En el siglo XIX, el desarrollo del tranvía impulsó el desarrollo de las ciudades, y por lo tanto la expansión urbana", recuerda Pierre Dessemontet. A diferencia del automóvil, capaz de desplazarse en cualquier dirección, "el tren pone límites a esta expansión, al concentrar el desarrollo urbano en torno a las estaciones", puntualiza el geógrafo.

El tren separa el hogar del trabajo

La rapidez de los trenes también puede favorecer el sedentarismo. Así, en lugar de mudarse a Berna, un empleado federal puede optar por quedarse a vivir en Lausana. Es verdad que el balance de carbono es positivo, ya que el ferrocarril solo es responsable del 0,2% de las emisiones de CO_2 del tráfico terrestre; no obstante, Vincent Kaufmann teme que este sedentarismo repercuta negativamente en el buen entendimiento dentro de la Confederación. "Antes, trabajar en Berna, por ejemplo, suponía instalarse en esta ciudad, aprender el alemán o el suizo-alemán. Con el tren, estos requisitos, que son también oportunidades de intercambio, van pasando a segundo plano."

Las estadísticas pueden dar la impresión de que el ferrocarril está llamado a absorber la mayoría de los traslados. En realidad, el uso del automóvil sigue aumentando. No se registra ningún desplazamiento masivo del tráfico individual motorizado hacia el transporte público. Al mismo tiempo, muchos trenes están abarrotados en las horas punta. "La mayoría de estos usuarios son trabajadores pendulares que recorren largas distancias. Por eso sería difícil acomodar en estos vagones a todos los que hoy usan el coche", explica Vincent. La Confederación prevé que la demanda en el transporte de pasajeros aumente un 11% de aquí a 2050. Por otro lado, el covid-19 ha cambiado los hábitos. "Es difícil prever los efectos estructurales a largo plazo de los cambios inducidos por esta epidemia, particularmente en materia de teletrabajo. Necesitaríamos volver a tener un año normal, pero la guerra en Ucrania, la inflación y la crisis energética están ahí", comenta el geógrafo y alcalde valdense.

La red más densa del mundo

Con un promedio diario de 159 trenes en cada línea —tráfico de mercancías incluido—, la red ferroviaria suiza es la más densa del mundo. Según la Asociación Suiza de Transporte Público, el tráfico se ha casi duplicado entre 2000 y 2019. Esta evolución culminó en 2019, con 21,7 mil millones de kilómetros recorridos sobre rieles. En octubre, el número de abonos generales (viajes ilimitados en toda la red) se elevó a 406 000 unidades y el de los abonos de tarifa media, a 2,8 millones. (SH)

Aquí termina la vía en Scuol, la estación de tren más oriental de Suiza. Y aquí concluye también la travesía más larga de oeste a este.
Foto: Stéphane Herzog