

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 49 (2022)
Heft: 1

Artikel: A la sombra del túnel ferroviario más largo del mundo
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1052368>

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

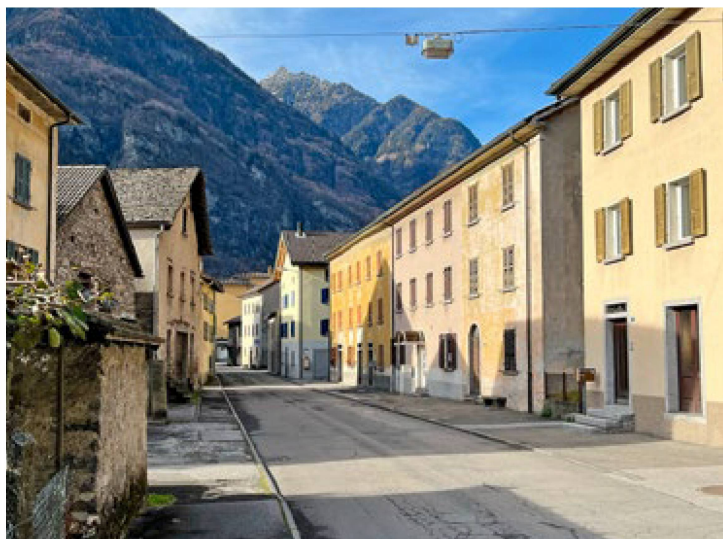
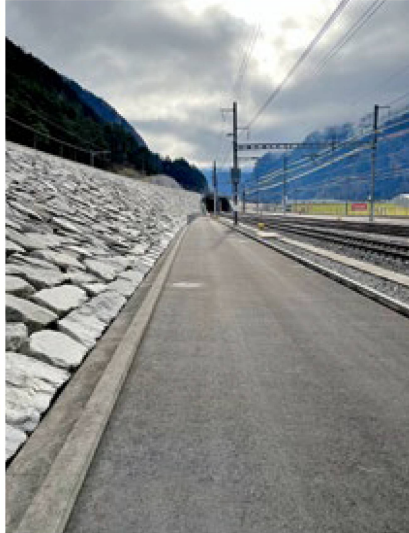
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 03.04.2026

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



A la sombra del túnel ferroviario más largo del mundo

El túnel de base del San Gotardo comunica Erstfeld (Uri) con Bodio (Tesino), a 57 kilómetros de distancia. Es el túnel ferroviario más largo del mundo. En 2016, cuando se inauguró la obra, estos dos municipios vivieron momentos de gloria. Sin embargo, el anhelado auge económico no se ha producido.

STÉPHANE HERZOG

Al salir de la pequeña estación de Erstfeld, el visitante pisa la ruta histórica que asciende al paso del San Gotardo. A la izquierda se halla el comedor del personal de CFF, antaño abierto las 24 horas del día. A la derecha está el hotel Frohsinn, que en su momento registraba hasta 12 000 pernoctaciones al año, pero que entretanto ha cerrado sus puertas. Es imposible encontrar alojamiento en este pequeño municipio de Uri, que la construcción del primer túnel ferroviario del Gotardo, inaugurado en 1882, convirtió en un pueblo de obreros y empleados del ferrocarril. “Erstfeld no es nada sin CFF”, sentencia la alcaldesa Pia Tresch-Walker. “Tuve el presentimiento de que la puesta en servicio del túnel de base del San Gotardo sería dolorosa”, comenta. “En este negocio lo hemos perdido casi todo. Con la inauguración del túnel se derrumbó el número de empleos y, a fin de cuentas, Erstfeld se ha vuelto a convertir en una aldea provinciana.” Además, el control de CFF sobre las tierras ha mermado el desarrollo inmobiliario del municipio, un problema que Erstfeld está tratando de remediar a través de las negociaciones que, con el apoyo del cantón, mantiene con CFF.

Antes de 2016, año en que el túnel de base del San Gotardo entró en servicio, Erstfeld y su gran depósito ferroviario acogían a más de 600 empleados de CFF. Hoy, el centro de servicio y seguridad del túnel da trabajo a ochenta personas y la estación solo a unas cincuenta. El municipio tuvo que cerrar varios de sus restaurantes y comercios. El ex alcalde de Erstfeld, Paul Jans, conoce muy bien esta historia: en 1949, su padre compró el hotel Frohsinn, que su hijo continuó dirigiendo hasta 2014. “Veíamos pasar hasta 300 trenes cada día. La inauguración del primer túnel nos trajo el agua corriente y la numeración de las viviendas”, recuerda Paul Jans. Cada familia tenía al menos un miembro trabajando para CFF. Los ingenieros que habían venido a vivir a Uri se

integraban en el concejo municipal o en el consejo del colegio, y aportaban sus conocimientos a la comunidad. “Hoy, CFF ya no se encarga de formar aprendices en Erstfeld”, lamenta Pia Tresch-Walker, cuyo marido es maquinista.

Un túnel invisible

En Erstfeld, el acceso al portal norte del túnel se encuentra cerrado con barreras. En compañía de Paul Jans damos una vuelta a los alrededores. Desde lejos observamos los ángulos afilados de las aberturas en el hormigón diseñadas por la arquitecta tesinesa Flora RuchatRoncati. De hecho, también es posible ver pasar los trenes en Amsteg, a través de una galería de acceso protegida por grandes paredes acristaladas. Sin embargo, la covid ha reducido el número de visitantes.

A decir verdad, ya desde el inicio de las obras de construcción del túnel de base por la filial de CFF, Alp Transit, se desvanecieron las esperanzas de prosperidad de Erstfeld. Los ingenieros y obreros se habían instalado en un lugar situado fuera del municipio, más al norte. “Era una especie de cuartel provisto de 350 camas y un comedor. Los obreros, una parte de los cuales venían de Austria, trabajaban cuatro días a todo gas, antes de volver a sus casas a descansar”, relata Paul Jans. Erstfeld solo pudo aprovechar una parte de los impuestos que se retenían de los sueldos de los trabajadores.

Además, la nueva línea ferroviaria transalpina no comunica Erstfeld directamente con el Tesino. Para trasladarse a Bellinzona, primero hay que regresar a Flüelen. Esto no impide que la alcaldesa Pia Tresch-Walker haga uso de esta conexión unas quince veces al año. Los domingos, los habitantes de Erstfeld disfrutan de un bufé a buen precio en Bellinzona: gracias al tren, este pueblo tesinés se halla a tan solo 36 minutos de aquí! ¿Qué cambia del otro lado del túnel? “La mentalidad es más flexible, la comida es buena y

Erstfeld: Según la alcaldesa Pia Tresch-Walker (arriba, a la izquierda), tras la inauguración del túnel Erstfeld ha vuelto a ser una aldea provinciana. Hay que reconocer que el día en que visitamos Erstfeld, no notamos un ritmo de vida especialmente frenético.

Bodio: Al otro lado del túnel, el alcalde Stefano Imelli (izquierda, centro) desearía que al menos algunos trenes rápidos hicieran parada en Biasca. Para el maquinista Cédric Jacob (abajo), su día a día sigue vinculado al túnel: por la noche lleva al personal de mantenimiento al túnel. Fotos Stéphane Herzog



¿Más alto, más apartado, más rápido, más bonito? En busca de los récords suizos más originales. Hoy: a las puertas del túnel ferroviario más largo del mundo.

el vino también”, resume la alcaldesa; además, dice apreciar mucho el “trayecto de montaña”, la línea histórica y su túnel alpino de 15 kilómetros. Opina que los tesineses son gente más combativa que sus paisanos de este lado de los Alpes. “En el Tesino hacen huelga, mientras que aquí quedamos a la espera.” No obstante, la alcaldesa confía en que las cosas pronto cambien gracias a las negociaciones que se han entablado con CFF: se ha firmado un convenio que permitirá al municipio recuperar el control sobre los terrenos de CFF. Así, será posible construir, entre otras cosas, un *Bed&Breakfast* en el edificio de la estación de Erstfeld. Además, el convenio incluye garantías sobre el mantenimiento de los empleos de CFF.

Bodio desea que el tren haga parada en Biasca

En Bodio, las persianas del “Albergo Stazione” están bajadas. “Las cierro para impedir que entre el polvo de grafito”, explica la patrona Tiziana Guzzi-Batzu, apuntando con el dedo a una fábrica cercana. Se escucha el ruido constante de los vehículos pesados que transitan por la autopista A2. Aquí, en el distrito de Leventina, la llegada de Alp Transit —nombre con el que los lugareños se refieren al túnel de base— había suscitado mucha esperanza: la obra ayudaría al municipio a reponerse de los dos golpes duros sufridos por la economía local: la puesta en servicio de la autopista del Gotardo, en 1980, y el cierre de la fábrica de acero de Monteforno, en 1994. “Pero este repunte no tuvo lugar”, reconoce Stefano Imelli, quien funge como alcalde de Bodio desde 2016 y no deja de recordar con cierta añoranza la fiesta de inauguración del túnel, en compañía de François Hollande y Angela Merkel.

En Erstfeld, la obra del túnel de base era una especie de gueto, cuenta Marco Costi, alcalde entre 2000 y 2016. “Hemos recibido poco. La burguesía local tuvo que ceder varias hectáreas de terreno a la Confederación. Había esmog, polvo y ruido.” En aquel período tuvieron que cerrar dos panaderías. Lejos han quedado los tiempos en que el municipio contaba con el mayor número de restaurantes por habitante en el Tesino. El único aspecto positivo es que la contamina-

ción y el ruido han disminuido. Stefano Imelli se acuerda del tráfico que había en la carretera que conduce al paso del Gotardo. Para ir al colegio, los niños tenían que tomar tres pasarelas que les permitían pasar por encima del flujo vehicular. En la zona industrial situada en la parte superior del pueblo vivían numerosos obreros procedentes del norte de Italia o de Cerdeña. Sus vidas giraban en torno a los eventos que organizaban las asociaciones católicas, los scouts y el club de fútbol. El municipio prosperaba. “Jamás había oído hablar de un *nosotros y ellos*”, subraya el alcalde. Bodio, que ya tuvo que pelear para que se reabriera su estación (lo que se logró en 2018), pide ahora que CFF autorice que algunos trenes rápidos hagan parada en Biasca (y no solo en Bellinzona). “Tan pronto como hay una estación, vuelven a pasar muchas cosas”, recalca Marco Costi. El norte no parece ejercer mucha atracción sobre los habitantes de Bodio. De hecho, Stefano Imelli no conoce a la alcaldesa de Erstfeld.

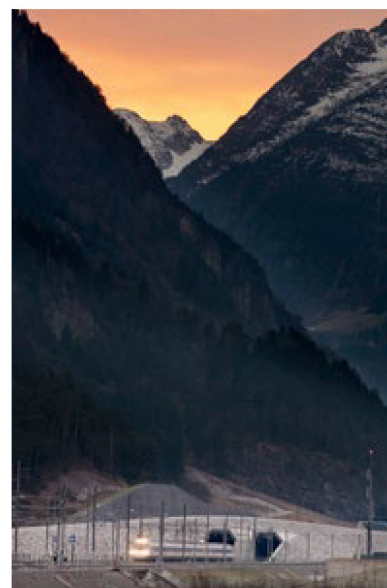
“A este túnel le falta un símbolo”

¿Posee el túnel de base algún interés turístico? “A este túnel le falta un símbolo”, opina Marco Costi, que evoca el proyecto abandonado de un arco sobre la autopista y la vía férrea.

Para algunos, el túnel forma parte de su vida cotidiana. Es el caso de Cédric Jacob, maquinista de CFF que lleva al personal técnico hasta el corazón de los dos tubos del túnel de base. Su vehículo ferroviario, de 22 metros de longitud, posee un módulo con aire acondicionado, con comedor, cafetera eléctrica y baño, además de un taller y una grúa. Los obreros e ingenieros trabajan de noche, a una temperatura que oscila entre los 32 y los 44 grados, dependiendo de la temporada del año. La humedad es muy elevada. La gestión de los riesgos implica una atención continuada. “Los profesionales de CFF han desarrollado en este túnel una habilidad única en el mundo”, opina Cédric Jacob. Afincado en el Tesino desde 2016, este valesano comprende perfectamente las exigencias propias de su región adoptiva. “Los nativos de esta tierra son montañeses. Han aprendido a vivir en un entorno que puede ser rudo y donde el espacio es reducido.”

A un paso de Erstfeld se halla el portal norte del túnel de base del San Gotardo (57 kilómetros de longitud), dominado por la imponente mole de los Alpes.

Foto Keystone



— Antiguo tramo ferroviario del San Gotardo
- - - Nuevo túnel de base