

El expreso de los glaciares : 271 km en 7 ½ horas

Autor(en): **Wüthrich, Georges**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1987)**

Heft 2

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909208>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



El expreso de los glaciares

271 km en 7 1/2 horas

El expreso de los glaciares bate cada año un nuevo record de afluencia. Hace ya más de cincuenta años que este tren tradicional unía St. Moritz y Zermatt. Puesto nuevamente sobre rieles, desde la apertura del túnel de la Furka, atrae como un imán a los turistas del mundo entero.

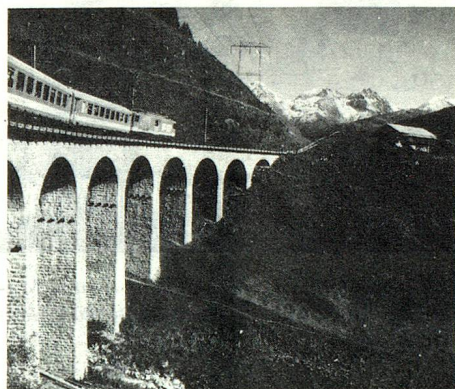
El tren serpentea a través de la quebrada Este-Oeste de los Alpes, al pie de glaciares majestuosos que, desde lo alto de sus 4.000 metros, dominan un paisaje de tarjeta postal. El expreso más lento del mundo recorre su trayecto —271 km. jalonados con más de 291 puentes y 91 túneles— en siete horas y media.

La cantidad de viajeros que frecuenta el expreso de los glaciares aumenta regularmente: 130.000 en 1986.

El secreto del éxito: la apertura del túnel de la Furka que permite explotar la línea, por supuesto en invierno. Pero también una hábil campaña de promoción. El expreso de los glaciares se convirtió así en un producto turístico de categoría, propuesto por las principales agencias de viajes de Europa, los Estados Unidos y Japón. Además de los lemas de propaganda, la publicidad utiliza también argumentos que, en general, se aplican a productos de consumo, tales como folletos, llaveros, vino servido en vasos oblicuos —la cuesta máxima del Oberalp alcanza casi 18%— y certificados otorgados a los viajeros que hacen el trayecto.

«Un producto ferroviario de calidad puede venderse tan bien como cualquier otra mercadería», determinó Claudio Casanova, Jefe del servicio comercial de los Ferrocarriles réticos (RhB), que explotan esa línea tradicional de común acuerdo con los Ferrocarriles Furka-Oberalp (FO) y Brigue-Viège-Zermatt (BVZ).

El expreso de los glaciares presenta tanto ventajas que no necesitan ser pregonadas —atravesa un decorado grandioso— como la evocación del teatro de grandes

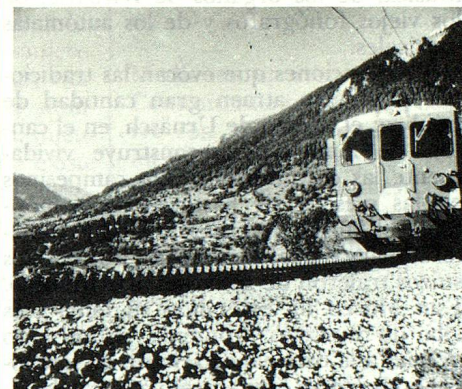


El trayecto del Oberalp

acontecimientos y cuna de personalidades que marcaron la historia europea. Por ejemplo, Matthäus Schiner, originario de Goms, responsable de la derrota de los Confederados en Marignan y al que le faltó solamente un voto para conquistar la décima vuelta de las elecciones pontificales en 1521. O, para los profanos, César Ritz, nacido en Niederwald, en el valle del Goms, fundador de la célebre cadena hotelera que lleva su nombre...

Pero, sobre todo, están los Alpes, cuyo espectáculo fascina a los turistas. Aquí, el Ródano y el Rin no son todavía más que torrentes impetuosos. El clima es en parte muy meridional, se cultiva mismo una especia, el azafrán, sobre la ladera sud de las montañas.

Tradición obliga, la comida servida en los coches restaurant de la época del expreso de los glaciares es excelente. Por una vez, André Troxler, no oficia en las grandes cocinas de Saint Moritz, sino que prepara



El expreso de los glaciares sobre el riel a cremallera sobre el Fiesch, en el Alto Valais.

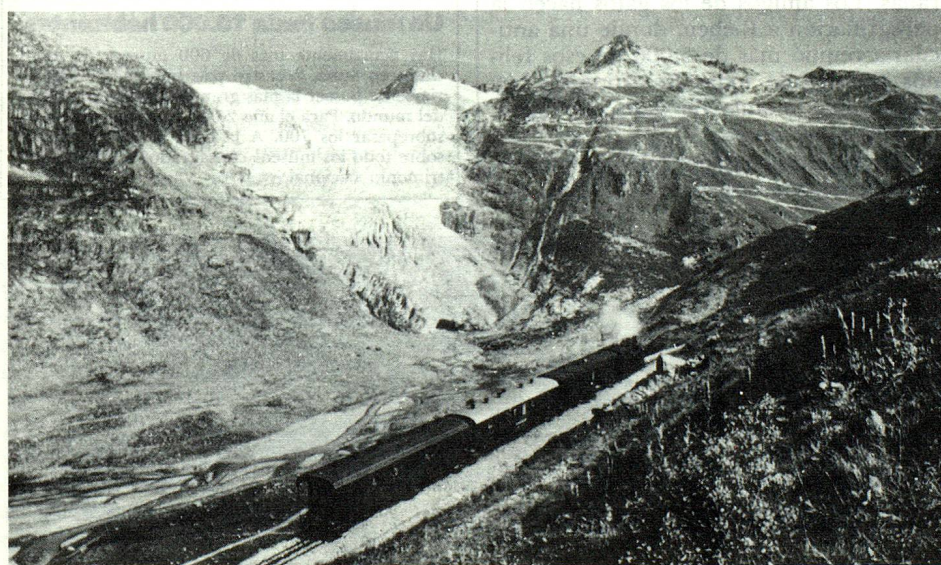


Foto histórica tomada delante del glaciar del Ródano, sobre la línea de la Furka, actualmente desahogada.

su especialidad —filet en croute— en la pequeña cantina de un metro y medio del coche restaurant 3814 (modelo 1928) de los RhB. «Para mi es un placer y un cambio en la esfera profesional» explica. Los tres mozos llevan a cabo verdaderas proezas de acrobacia para llevar platos y bebidas hasta las mesas, sin perder el equilibrio sobre un piso vacilante y traqueteante. El aumento de la demanda es ciertamente muy satisfactorio, pero plantea problemas casi insolubles a tres ferrocarriles. El expreso de los glaciares debe así cubrir el trayecto cuatro veces por día en cada dirección. Además, sobre los ramales escarpados provistos de cremallera, las locomotoras pueden tirar de seis vagones como máximo, incluido el coche comedor, y deben efectuar maniobras muy complicadas.

Georges Wüthrich