



## HISTORIA DE LA RUTA DEL SAN GOTARDO DESDE 1200 HASTA 2016

**Hasta el siglo XII:** el paso de San Gotardo ya era conocido en tiempos de los Romanos, pero la garganta de Schöllenen lo tornaba casi infranqueable.

**Hacia 1220:** construcción de una pasarela de madera de unos sesenta metros llamada "Twärrenbrücke" a lo largo de la garganta de Schöllenen y un puente de madera sobre el río Reuss que, según la leyenda, habría sido obra del diablo, de allí su nombre "Puente del Diablo".

**1595:** construcción de un puente de piedra sobre la garganta de Schöllenen, el segundo "Puente del Diablo".

**Siglo XVI:** construcción de la Strada urana a través de la garganta del Piottino, cerca de Faido, tan inhóspita como la garganta de Schöllenen.

**1708:** apertura del agujero de Uri de 65 m de largo, el primer túnel que permite el paso de una ruta transitable en los Alpes. Reemplaza a la Twärrenbrücke, arrastrada por una creciente del río en 1707.

**1831:** apertura progresiva de una ruta transitable de más de cinco metros de ancho y reconstrucción del puente sobre la garganta de Schöllenen.

**1825:** con la primera vía férrea en Inglaterra surge la idea de un ferrocarril que enlace el norte y el sur.

**1871:** creación de la compañía ferroviaria del Gotardo, con Alfred Escher como presidente de la dirección.

**1872:** bajo la dirección de Louis Favre, inicio de las obras de perforación del túnel de altura, donde se movilizaron hasta 5000 obreros.

**1882:** inauguración durante tres días del que en su momento fue el túnel ferroviario más largo del mundo, con 15 km de longitud, por donde transitaban los trenes especiales que unían Lucerna y Milán.

**1947:** Carl Eduard Gruner, ingeniero y especialista en planificación de transporte, imagina un túnel de base ferroviario y carretero, combinado sobre dos niveles en San Gotardo. Años 1960 y 1970: estudio de las diferentes clases de túneles ferroviarios de base.

**1963:** aprobación del Parlamento suizo para la construcción de un túnel carretero en San Gotardo.

**1974:** aprobación de un proyecto de túnel ferroviario de base de doble vía cuya construcción fue postergada debido a la recesión económica y a desacuerdos políticos.

**1980:** apertura del túnel carretero más largo del mundo a través del San Gotardo.

**1991:** aprobación del Parlamento para la construcción de dos túneles de base en San Gotardo y en Lötschberg.

## IMPORTANCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA DEL SAN GOTARDO PARA SUIZA

**1992:** clara aprobación del proyecto de NLFA (nueva línea ferroviaria a través de los Alpes) como resultado de una votación popular con el 64% de los votos a favor.

**1993:** primeros sondeos efectuados en el San Gotardo, al nivel de la depresión de Piora, cerca de Faido.

**1994:** adopción popular de la iniciativa de los Alpes, que limita el transporte de mercancías por carretera para proteger la región alpina.

**1998:** adopción del proyecto de fondos FTP mediante el cual la población confirma precisamente el financiamiento y la realización del proyecto de la NLFA.

**1999:** inicio de las obras de excavación y de voladura con explosivos a cargo de AlpTransit Gotthard SA.

**15 de octubre de 2010:** primera unión en uno de los tubos del túnel e inicio de la instalación de las infraestructuras ferroviarias sobre el tramo Norte.

**11 de diciembre de 2016:** entrada en servicio del túnel ferroviario más largo del mundo, con 57 km de longitud

La construcción del primer puente en la garganta de Schöllenen en la ruta del San Gotardo en el año 1220 permite por primera vez atravesar el paso de 2106 m de altura. El paso cumple una función política y económica importante para la región central de Suiza. El puente de piedra, construido sobre la garganta de Schöllenen en 1595, facilita a su vez el tránsito en la garganta. Hasta el año 1830, el paso de Brenner, con sus 1370 m de altura, registraba un tráfico veinte veces superior al del San Gotardo. Sin embargo, el atractivo limitado de la ruta del San Gotardo no perjudicaba a la Confederación: los señoríos ubicados sobre este eje se veían obligados a colaborar y al mismo tiempo el tránsito moderado preservaba la ruta de la atención de las grandes potencias.

Con la inauguración de la primera línea ferroviaria del mundo en Inglaterra en 1825, se plantea el tema de una conexión ferroviaria entre el norte y el sur de Europa. Los especialistas en construcción vial de los Alpes han considerado siempre al sitio del San Gotardo como un lugar de acceso muy difícil, aunque desde el punto de vista estratégico constituía la unión ideal entre el norte y el sur. Luego de interminables disquisiciones sobre el trazado de la vía, en 1863 se crea la Unión del Gotardo en Lucerna. La llegada de Alfred Escher, influyente hombre de negocios y político de Zúrich, marca el inicio de una etapa decisiva.

En 1869, el Tratado del Gotardo establece el trazado de la línea ferroviaria de San Gotardo. Poco tiempo después se crea la Sociedad de Ferrocarriles del Gotardo, presidida por Alfred Escher. La línea, definida entre la Suiza alemana y el Tesino, responde a los intereses políticos del Imperio alemán y de Italia, por lo cual es cofinanciada por las tres partes. Las obras de construcción del túnel de altura del San Gotardo comienzan en 1872, bajo la dirección de Louis Favre. Hasta 5000 obreros, la mayoría de Italia, trabajaron en el portal Norte y Sur. Al menos 199 perdieron la vida dadas las condiciones particularmente difíciles de la obra. El mismo Louis Favre encuentra la muerte en el túnel en 1879. En 1880

se realiza la unión del túnel de altura del San Gotardo con una diferencia de apenas 33 cm en el plano horizontal y 5 cm en el plano vertical. Dos años más tarde, el 1 de junio de 1882, los primeros trenes de línea circulan sobre la totalidad de la traza del Gotardo entre Lucerna y Chiasso. El periódico "Allgemeine Zeitung" de Augsburgo publica lo siguiente: "El muro que separaba las naciones se derrumbó... los países se acercan". Esta conexión que atraviesa Suiza integra el país en la comunidad de Estados europeos, al tiempo que mantiene su neutralidad.

Con la inauguración del túnel de altura del San Gotardo, se logra no sólo el túnel ferroviario más largo del mundo, sino también una verdadera obra maestra de la técnica. La línea ferroviaria del Gotardo goza de una gran popularidad durante años, hasta la Primera Guerra Mundial. Muchos turistas acuden a Suiza para poder admirarla. Sólo algún tiempo después llegar al sur fue el objetivo principal del viaje.

La línea ferroviaria confiere a esta región del San Gotardo, ya rica en mitos y leyendas, una nueva dimensión. Se habla de la Historia de Suiza y se renueva el gusto por las leyendas como las de Guillermo Tell y el "Puente del Diablo". Después de la construcción de la línea, Suiza ya no es considerada como una república alpina sino, cada vez más, para la literatura política e histórica, como "el Estado del Gotardo".

En el macizo de San Gotardo se observa una verdadera diversidad de paisajes naturales y culturales. De norte a sur, las vías de comunicación presentan una gran variedad de sistemas de transporte, que aún han sido preservados. Puentes, túneles, caminos, rutas, instalaciones ferroviarias, hoteles, residencias y fortificaciones de todas las épocas enriquecen el paisaje.

La puesta en servicio del túnel de base del San Gotardo, a fines de 2016, marcará un nuevo hito en el paisaje del transporte y contribuirá un poco más al acercamiento de regiones y países vecinos.

Fuente: Alp Transit: Eine Utopie wird Realität (Bundesamt für Verkehr) Verkehrslandschaft Gotthard (Kilian T. Elsasser)