

Bernina Express, cien años cruzando los Alpes

Pueden presumir –y presumen– los suizos de que la vida en su país se ve pasar a través de la ventanilla de un tren. Tal es la importancia que dan a este medio de locomoción que, prácticamente desde el aeropuerto, te permite acceder, empalmando vías férreas, hasta cualquier parte del país pese a su compleja orografía, plagada de montañas, valles y lagos.

Pero con la misma minuciosa precisión que aplican a sus prestigiosos relojes han sabido tejer una tupida y flexible red vial que les permite sortear los obstáculos naturales, logrando obras de arte de la ingeniería ferroviaria como el cremallera que asciende a la Jungfrau (la estación más alta de Europa... ¡a 3.454 metros de altitud!) o el Bernina Express, la ‘serpiente roja alpina’, el tren de montaña más alto de Europa, que zigzaguea por el cantón de los Grisones, el mayor y –paradójicamente– menos poblado de los cantones suizos. Y es que, no en vano, por él pasan gran parte de los colosos alpinos, dificultando el acceso a los coquetos pueblos diseminados por ellos.

Este 2010 se celebra el centenario de uno de los más míticos trenes suizos: el que une a través de la ferrovía Rhetica las poblaciones de Chur, en el cantón de los Grisones, y Tirano, en la Valtelina italiana. Un trayecto cuya parte más bella, Albula-Bernina, recibió el justo reconocimiento de Patrimonio Mundial de la UNESCO en 2008.

En unas cuatro horas (de 08.30 a 12.39, en horario de verano, de mayo a finales de octubre), el majestuoso Bernina Express, con su ‘cráneo acristalado’ que permite una contemplación panorámica de los bellos paisajes, cruza los Alpes de norte a sur (y viceversa), superando casi 1.700 metros de desnivel a





lo largo de 144 kilómetros de vía férrea que atraviesan 55 túneles y 196 puentes, hasta una cota máxima de 2.253 metros (Ospizio Bernina).

Es debido a este "aislamiento" que, a finales del siglo XIX, en 1889, se empezó a gestar la idea de un ferrocarril que comunicara la zona y llevara hasta

ella al turismo, una de las principales fuentes de ingresos de la economía suiza. Y fue en 1910 (concretamente el 5 de julio, cuando un tren unió St Moritz con Tirano), hace justo cien años, cuando vio la luz la red de vía estrecha mejor dotada de Europa: los ferrocarriles Réticos. Unos trenes remolcados por

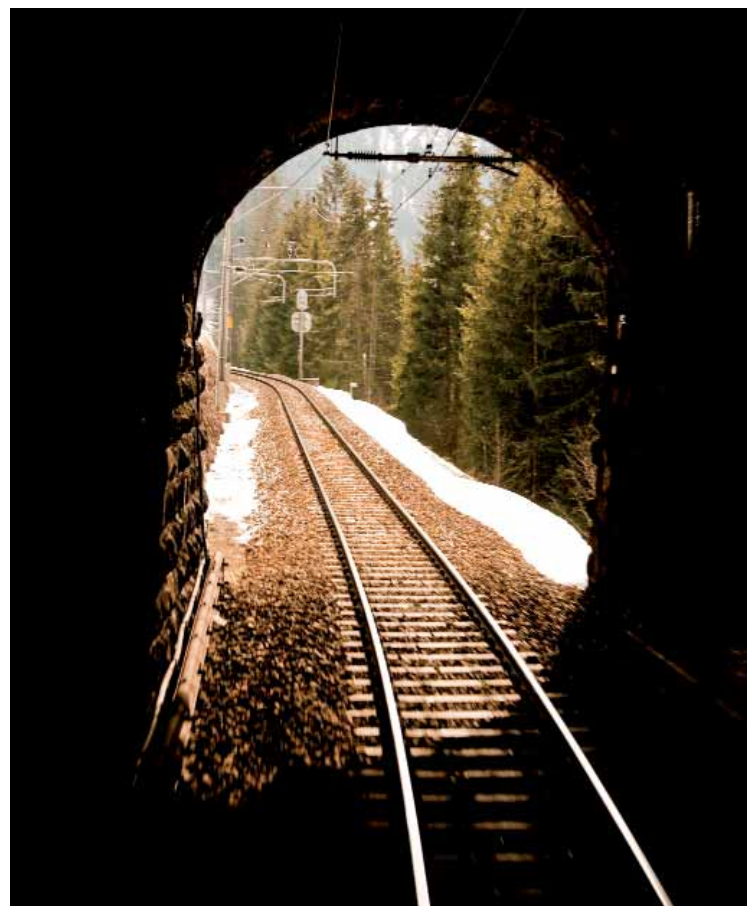




locomotoras mixtas, pues pueden tomar la tracción bien mediante catenaria, que desarrolla una potencia de 940 CV, o usando el generador diesel que llevan en su interior, que potencia 1.070 CV. Ello permite a los avezados maquinistas enlazar líneas alimentadas con tensiones distintas sin que se resienta la marcha pese a que las locomotoras tiran de seis vagones -de primera y segunda clase- que remolcan unas 60 toneladas.

La ferrovía Rhetica está dividida en dos tramos: la que une Chur con St-Moritz, denominada línea Albula (por el túnel de esa zona que penetra a lo largo de 5 kilómetros en la dura roca), y la línea Bernina (entre esta población y la ciudad italiana de Tirano).

El punto de partida, desde Suiza, es Chur, una coqueta población que, con sus 5.000 años de historia, está considerada la más antigua de Suiza. Vale la





pena pues, antes de iniciar la aventura férrea, entretenerse a brujulear un poco por su casco antiguo gótico descubriendo joyas arquitectónicas como su Catedral, del siglo XIII, con un tríptico tallado del s. XV; el viejo ayuntamiento (Rathaus), el Castillo Episcopal o el Museo Rätisches, que salvaguarda los tesoros artísticos de este cantón. Aquí, en Chur, nació H.R. Giger, afamado creador de efectos especiales que gestó el monstruo del filme "Alien". El

De interés:

- www.bernina-express.ch
- www.rhb.ch
- www.rhb-unesco.ch
- Chur: Bahnhofstrasse, 25. Tel. +41(0)81.288.43.40
- Tirano: Piazza della stazione, 22. Tel. +39.0342.701.353

Bernina Express parte de Chur a 584 metros sobre el nivel del mar e inicia su lenta pero constante ascensión que le llevará a cruzar los Alpes hasta más allá de los 2.000 metros, a través de un paisaje fascinante que cautiva a quien, tranquilamente sentado en su asiento, se deja llevar por su espectacular recorrido, al principio del cual nos encontramos el castillo de Ortenstein o las gargantas del Shin, entre las villas de Reichenau y Thusis, bajo el viaducto de Solis, el más alto de toda la ferrovía Rhetica, con una caída de 90 metros y una longitud de 164 metros. Seguidamente, ya en pleno valle de Albula, hay que estar atentos a la ventanilla para no perderse el majestuoso viaducto Landwasser, soportado por seis poderosos arcos en una curva de 100 metros, por donde el tren rojo irrumpe de entre las entrañas de una pared rocosa justo antes de llegar a Filisur, a 1080 metros.

Al llegar a la parada de Preda, tras superar un nuevo repechón de 700 metros y alcanzar los 1.788, el Bernina Express "desaparece" en la oscuridad del





túnel de Albula durante 5 kilómetros para iluminar nuestros ojos a la salida del mismo con el valle de la Engadina. Uno de los más agrestes habitados en el occidente europeo y el más bello preámbulo a St. Moritz, una de las más afamadas estaciones vacacionales del mundo (tanto en invierno como en verano), agazapada a los pies del lago del mismo nombre. Un buen lugar para hacer un algo en el camino y curiosear por su laberinto de boutiques de lujo.

■ Viaducto circular

Han pasado dos horas de aventura férrea y allí, en St. Moritz, a 1775 metros, realizamos el cambio de línea: de la Albula a la Bernina, para acometer la segunda mitad del recorrido, rumbo a la cota del mismo y a la frontera italiana. La villa de Pontresina marca el inicio de la ascensión hacia la zona lacustre, donde aguardan casi hermanados los lagos Negro (cuyas aguas alimentan al Danubio y van al mar Negro) y Blanco (que lo hacen en el lago Como y el mar Adriático), entre glaciares como el Morteratch, Lagalb, Palú y, como no, el Bernina (4.049 metros). Un poco antes, Diavolezza es parada obligatoria para quienes quieran acceder a sus pistas de esquí a través de su teleférico, que se eleva celestialmente casi en vertical hasta 2.953 metros.

Y llegamos por fin a la cima de la ferrocarril Rhetica: Ospizio Bernina, a 2.253 metros. Muy cerca está Alp Grüm, albergo de montaña que data de 1923, con magníficas vistas sobre los Alpes italianos y Cavaglia. Un paisaje de rutilante belleza silenciosa que deja boquiabiertos a los pasajeros. Allí se inicia un vertiginoso y serpenteante descenso hacia Valposchiavo (o Puschlav), el más bello de

cuantos valles atesora el cantón de los Grisonés. En el trayecto vamos dejando diminutas y coquetas aldeas (como San Carlo) hasta llegar a su principal núcleo rural, Poschiavo, capital del valle del “trenino rojo”.

Situada a 1.014 metros, es una tranquila villa rural con un curioso ‘Barrio Español’, donde se alinean regios palacios renacentistas de emigrantes que, tras hacer fortuna en España o Venecia, regresaron a sus orígenes. A destacar en ella el palacio Mengotti, antiguo museo etnográfico; la plaza Comunale, con sus edificios neoclásicos y neogóticos; o la iglesia de San Vittore Mauro, del siglo VIII.

Unos 5 kilómetros al sur de Poschiavo hay una gran presa y, casi a continuación, la guinda a este trayecto por la ferrocarril Rhetica: El viaducto circular de Brusio, icono de la misma. Un puente de nueve arcos que vence un desnivel en forma de espiral. Lo curioso del caso es que el autor de la idea fue, al parecer, un suizo residente en el extranjero que ideó un puente helicoidal en los 3,5 km de la vía que unía su hotel con un restaurante panorámico.

El Bernina Express tiene su punto de llegada (o de comienzo, según se inicie la ruta) en la ciudad italiana de Tirano, a escasos kilómetros de la frontera italo-suiza. Un sueño hecho realidad hace un centenar de años que en 2009 atrajo a más de un millón de pasajeros, deseosos de disfrutar de un viaje muy especial.

Un viaje en el tiempo donde lo que importa no es lo que se tarda en llegar al destino sino las sensaciones que uno siente viendo pasar la vida a través de la ventanilla de un tren cargado de magia, historia e ilusión. (Fotos del autor). ■

MANEL ANTOLÍ