

**Zeitschrift:** Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero  
**Herausgeber:** Organización de los Suizos en el extranjero  
**Band:** 17 (1990)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Entró en servicio la RER, red expreso regional zuriqués (S-Bahn) : transporte público \_ movilidad para todos  
**Autor:** Finkbohner, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-909531>

### **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:** 12.02.2026

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





Entró en servicio la RER, red expreso regional zuriqués (S-Bahn)

## Transporte público \_ movilidad para todos

*Con el cambio de horario del 27 de mayo, acaba de comenzar en Zurich la era de la red expreso regional RER. De ahora en adelante, trenes lanzadera de dos niveles llevan a los pasajeros hasta el mismo corazón de la ciudad, al borde del Limmat.*

La zona de influencia de la ciudad de Zurich engloba un territorio de unos 1.500 kilómetros cuadrados y una población de alrededor de un millón de habitantes. La mayor parte de la región se sitúa en el cantón de Zurich que, en cierta forma, configura un «estado dentro del estado» en el corazón de la Confederación pues dispone de una autonomía legislativa y financiera muy importante. El centro de la región, o sea la ciudad de Zurich, cuenta con 360.000 habitantes y 300.000 empleos.

En la década del sesenta, habitaban la ciudad de Zurich 420.000 personas y se pensaba que hasta el año 2020 su número llegaría a la gran aglomeración de 1,5 millones. En los años 60 y 70 se puso en marcha frenéticamente un plan para crear en las inmediaciones barrios habitacionales destinados a los ciudadanos deseosos de alejarse de la ciudad, que cada vez era más cara y bulliciosa. Sus departamentos del centro fueron transformados en oficinas, lo que trajo consigo el correspondiente aumento de las locaciones.

Con la invasión del automóvil se construyeron también en el mismo período rutas por doquier, ya que se pensaba poder prescindir en el futuro de gran parte de los transportes en común.

A consecuencia de la creciente importancia de Zurich, en su carácter de metrópoli económica, el tránsito aumentó en forma considerable en razón de la afluencia masiva de vehículos motorizados. En Zurich se buscaba frenar el acrecentamiento del tránsito modernizando los viejos y serviciales tranvías.

### Debate sobre el proyecto de una red expreso regional RER

En el curso de la década del 70, el cantón de Zurich elaboró un plan de transportes que preveía la transformación de las líneas CFF sobre el territorio del cantón en «RER» según el modelo alemán. Por otra parte, estaba previsto un subterráneo a través del centro de la ciudad hasta el aeropuerto y quedaba explícito que las líneas de tranvías y de ómnibus harían el servicio de corta distancia.

Estas medidas, de un costo estimado en 800 millones de francos (valor 1964) tendrían que haber sido financiadas por el cantón y la ciudad de Zurich. Once años antes los ciudadanos habían rechazado, en oportunidad de una votación, un proyecto de tranvía subterráneo: los zurique-

ses evidentemente eran opuestos a los medios de transporte subterráneo. No obstante, los políticos y planificadores no querían ni podían bajar los brazos. El parlamento cantonal dió su aval para un «Fondo para transportes públicos» que debía ser alimentado cada año y que se suponía serviría de base financiera para un mejoramiento del sistema de transportes. Ocho años después del rechazo de la votación de una red expreso regional subterránea (S- y U- Bahn), los ciudadanos aprobaron una participación financiera masiva del cantón para el desarrollo de una red expreso regional (RER). Fue un momento histórico ya que hasta esa fecha no se había visto nunca un cantón participando financieramente en un proyecto de los CFF.

El resultado favorable de esta votación se explicaba sin duda por el éxito de la línea del aeropuerto de los CFF, inaugurada tres años antes. Esta nueva línea había seducido de entrada a la clientela y permitido además aliviar las vías de acceso a los estacionamientos en el área del aeropuerto.

Pero, ¿cuál es la idea básica de la RER de Zurich que entró en servicio el 27 de mayo de 1990 y que constituye en la misma ocasión la primera etapa hacia la realización del «Ferrocaril y Autobús 2000»? («Ferrocaril y Autobús 2000» es

un concepto de coordinación de los transportes en común sobre todo el territorio suizo. Fue adoptado por el Soberano en una votación popular).

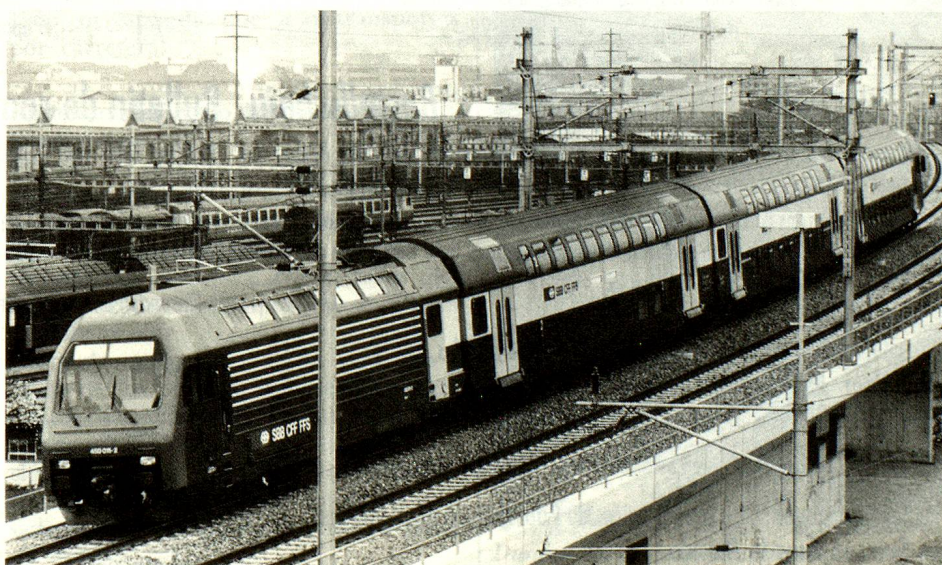
La RER de Zurich es la espina dorsal de los transportes públicos del conjunto del cantón. Une ciudades y localidades y sirve igualmente de acceso a la red de transportes nacionales.

La RER se acerca a las necesidades de la clientela. El ritmo cadenciado de 30 o 15 minutos, hace inútil consultar un horario. Las nuevas conexiones directas, la nueva línea y las paradas de sólo 30 o 15 segundos permiten reducir la duración del trayecto para muchos destinos.

Con ayuda de diferentes modelos, se calcularon los costos para la construcción de la nueva línea, de 11 kilómetros de largo, y para la explotación de la RER. Como estaba decidido que en lo sucesivo la «estación de pasaje subterráneo» a construir serviría en el futuro para aliviar la estación «callejón sin salida» a favor del tráfico de larga distancia, más interesante financieramente, los CFF y el cantón de Zurich convinieron una distribución de los costos de 20 contra 80 por ciento.

### Recurriendo a la técnica moderna

Con miras a reprimir el previsto acrecentamiento del tránsito, los CFF se vieron obligados a adquirir nuevo material rodante. La elección recayó sobre las locomotoras muy actualizadas con dos coches intermedios a dos niveles y un coche comando. Con una misma longitud, esos trenes ofrecen 60% de asientos suplementarios en comparación con los trenes convencionales. Su rápida aceleración y sus puertas más anchas permiten además reducir el tiempo de las paradas en el trayecto. Gracias a los vagones con dos



La RER zuriquesa (S-Bahn) está en servicio desde fines de mayo. Es la primera vez que se utilizan en Suiza trenes de dos pisos. (Foto: Keystone)



niveles, el precio de costo de un asiento pudo ser rebajado de 20% si se lo equipara a un vagón IC. En las horas pico se enganchan tres trenes ofreciendo así 1200 asientos. Un sistema muy sofisticado para el cierre de las puertas permite que esos trenes puedan circular sin personal supervisor, basta con un conductor para la locomotora.

Contrariamente a otras líneas expreso regionales, los trenes de la RER zuriquesa no disponen de su propia red (con excepción de la nueva línea central de 11 kilómetros de longitud). Sobre 369 kilómetros, los trenes Eurocity, RER, trenes de carga y de servicio circulan sobre las mismas vías. Este tráfico mixto es ciertamente muy rentable gracias a la óptima utilización de la red, pero su explotación no es fácil de dirigir. Por tal razón los CFF construyeron una central de control gobernada electrónicamente que no solamente señala la situación actual sino que «anticipa» y facilita las coordinaciones.

En principio, la Confederación garantiza y financia para cada estación CFF un enlace de tren por hora en cada dirección. En cambio, en el caso de la RER de Zurich, el cantón desea un horario con más frecuencias tomando a su cargo los gastos suplementarios correspondientes. Dado que en Zurich se trata de un ensayo piloto, en el contrato de colaboración CFF-Cantón se convino un período de explotación de tres años de duración a cargo de los CFF. Pasado ese lapso, el déficit de explotación quedará enteramente a cargo de las arcas del cantón. En efecto, el cantón no da prioridad al éxito financiero de la operación, sino que quiere principalmente fomentar los transportes colectivos y reducir el tránsito individual.

Es con ese espíritu que el cantón de Zurich fundó, con el acuerdo de sus ciudadanos, la «Comunidad de tráfico», que es competente para fijar las tarifas de las 35 empresas de transporte del cantón y que está también encargada de asegurar la coordinación de las ofertas (horarios/calidad de los vehículos puestos en servicio/líneas).

Los futuros usuarios de la RER podrán pues comprar un boleto en la parada más próxima y circular libremente en las zonas, durante el plazo del abono, utilizando los medios de transporte público disponibles. Todas las recaudaciones provenientes de los transportes cantonales alimentarán la Caja de la Comunidad de tránsito, quien deberá luego pagar las cuentas de explotación de los diferentes servicios.

Por otra parte, el sistema de boletos simplificados o de abonos había hecho sus pruebas en la ciudad de Zurich: hoy día ya, la cantidad de ciudadanos que lleva en sus bolsillos un abono mensual o anual es superior a la que tiene en sus

manos una llave de automóvil.

Si actualmente, más de 200.000 personas entran y salen de esa estación, en diez años el número será de más de 350.000 viajeros y visitantes y la cantidad de trenes más de 2.000. En la parte oeste del conglomerado de vías, se levantará una estación suplementaria en colaboración con una empresa privada. Hacia fines de la década del 90, ese complejo

abarcará 3.000 empleos de oficina, escuelas, hoteles y recintos culturales, así como 430 departamentos.

Walter Finkbohner  
Secretario de Dirección de los CFF,  
Distrito III, Zurich

## Aspectos de la política del transporte entre Suiza y la CE

*Los problemas de transporte que se plantearán en Suiza después de la instauración del Espacio Económico Europeo (EEE), deben encontrar una rápida solución. Sólo un desarrollo sistemático de la oferta de transportes públicos puede contribuir a canalizar el aumento que es de esperar en el volumen de los transportes.*

En el curso de los últimos 25 años el tránsito en Europa aumentó de manera espectacular. Entre 1965 y la mitad de la década del ochenta, el movimiento de pasajeros pasó de unas 1.500 a 3.100 personas-kilómetro por año, o sea un aumento anual término medio de cerca del 4%. En el mismo período, la circulación de mercaderías pasó de unas 700 toneladas a cerca de 1.200 toneladas-kilómetro por año, es decir un aumento anual de alrededor del 3%.

Desde la óptica de nuestro país, plantea problemas ante todo el tráfico que circula por los Alpes. Desde 1965, el tránsito por los Alpes pasó de menos de 20 millones de toneladas a casi 65 millones, mientras que los ferrocarriles aumentaron su tonelaje solamente en forma insignificante; la casi totalidad de este aumento desde 1965 correspondió pues a los transportes por carretera.

### Aumento del costo social de los transportes

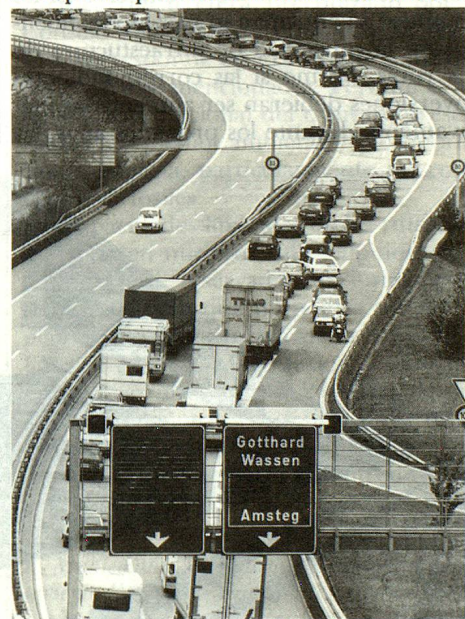
Es cada vez más notorio que el tráfico en general y el carretero en particular ocasionan costos a la sociedad sin ellos mismos asumirlos. Tomemos el ejemplo del tránsito por carretera, cuyos costos globales pueden descomponerse de la siguiente manera.

Costo de explotación de los vehículos a cargo de los titulares o los empresarios. Gastos ocasionados por las rutas o las playas de estacionamiento puestas a disposición por el sector público. Gastos llamados externos, por ejemplo los daños causados por las emisiones de ruidos y gases de escape.

Ya hoy día, debemos considerar que esos costos externos son muy elevados en su

conjunto. Puede suponerse, a justo título, que la oferta de transporte, en su conjunto, está propuesta a un precio demasiado ventajoso, lo que a veces conduce a situaciones grotescas: ocurre que las papas procedentes de Alemania sean transportadas a Italia para ser lavadas y luego enviadas nuevamente a Alemania para su tratamiento ulterior. Ejemplos similares podrían citarse en lo que respecta al tránsito de viajeros.

No debemos tampoco ignorar el hecho que el precio de los transportes públicos es demasiado reducido. La Confederación, los cantones y las comunas dan un apoyo económico a las empresas de transporte público del orden de unos 2



*Durante los períodos pico de viajes, nuestras autopistas están muy a menudo sobrecargadas.*  
(Foto: Keystone)