Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 27 (2000)
Heft: 3

Artikel: Movilidad en Suiza : embotellamiento de carriles múltiples
Autor: Guggenbühl, Hanspeter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-908777

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: 09.08.2025

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

Embotellamiento de Carriles Múltiples

DE HANSPETER GUGGENBÜHL

Desde el año 1970 hasta la fecha, el tránsito automovilístico de Suiza se ha duplicado. Al mismo tiempo, las y los suizos siguieron siendo campeones europeos en lo referente a viajar en tren.

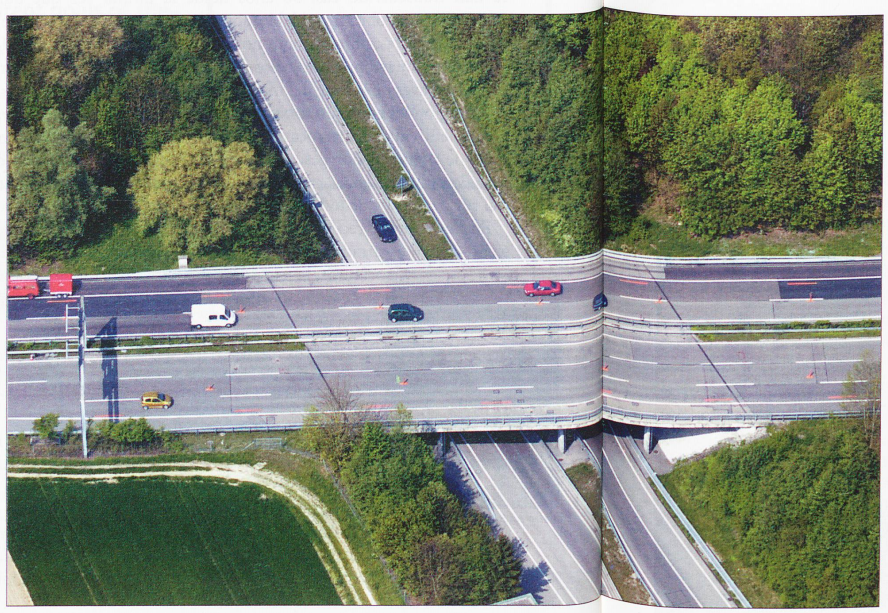


Foto: Markus Senn

Suiza ha perfeccionado la construcción de autopistas. Los kilómetros nacionales son los más caros de Europa. Cada año se invierten CHF 1.500 millones.

EMBRAGAR, PONER EL CAMBIO, avanzar cincuenta metros, embragar, sacar el cambio, parar. Esto sucedía todos los días de semana del año 1970. Los automovilistas que transitaban diariamente por la costa derecha del lago de Zurich hacia la ciudad se embotellaban a las siete y media de la mañana ante el cruce del Bellevue. La misma situación se presentaba en sentido inverso los fines de semana: los habitantes de las ciudades que deseaban pasar su tiempo libre en el campo o en las montañas, se encontraban en el congestionamiento matutino del tránsito delante del Walensee. Si en 1970, se hubiera preguntado mediante una iniciativa popular a los ciudadanos con derecho a voto si deseaban duplicar el tránsito motorizado de las calles y carreteras hasta el año 2000, éstos habrían rechazado por amplia mayoría este increíble propósito.

Embragar, poner el cambio, la fila de autos avanza. Embragar, sacar el cambio, la fila está parada. Esto en el año 2000. Decenas de miles de automovilistas viven diariamente la misma experiencia. Embotellamiento ante el túnel de Baregg, antes de llegar a Baden, en el cruce de Brüttisellen, al norte de Zurich, o en el San Gotardo. Los que se quedaron en casa lo oyen en el noticiero de tránsito que se difunde cada media hora por radio DRS.

Más Automóviles, Menos Eficiencia

¿La situación quedó igual que hace 30 años? No del todo: Durante los años 70s las filas de autos se congestionaban en uno o a veces en dos carriles. En el año 2000, el tránsito ya se embotella en tres carriles, porque la autopista se reduce en ambos sentidos de tres a dos carriles, por ejemplo en el túnel de Baregg. Los embotellamientos son la otra cara del éxito del automóvil. No obstante, los embotellamientos no han detenido hasta ahora la automovilización, como tampoco lo ha hecho la crisis del petróleo de los años 70s, el peligro de la extinción de los bosques de los años 80s o las advertencias de los protectores del clima durante la década de los 90s. Esto también vale para Suiza, el país en el que viven los campeones europeos de viajar en tren: para este verde país modelo, que siempre predicó la protección ambiental y que implementó, antes que los demás países europeos, normas más severas de polución por gases de escape para los vehículos automotores y las instalaciones industriales.

Desde 1970 hasta el año 2000, la cantidad de automóviles particulares ha aumentado dos y media veces en Suiza; 7.2 millones de habitantes poseen actualmente 3.5 millones de automóviles. En el mismo lapso, los kilómetros recorridos en calles y carreteras se ha duplicado. El transporte, calculado en persona por kilómetro (Pkm), aumentó aproximadamente el 70% desde 1970. Estos datos no solamente documentan el aumento masivo del tránsito, sino también su decreciente eficiencia: hoy en día el automóvil promedio recorre menos kilómetros por año y transporta a menos personas que en 1970; mientras que es más grande y tiene un motor más fuerte. El tránsito ferroviario también ha aumentado desde 1970, pero no tanto como el automotor. De este modo la proporción de los ferrocarriles en el tránsito total de personas (en Pkm) ha disminuido del 16% anterior al actual 13%. A pesar de esto, con los 1800 kilómetros recorridos en tren anualmente per cápita, Suiza sigue ocupando el segundo puesto del mundo, siguiendo a Japón.

El Tránsito, un Círculo Vicioso

El tránsito, la población, la estructura económica y la construcción de carreteras se han influido mutuamente durante las últimas décadas: La propagación del automóvil permitió a los empleadores y a los comerciantes minoristas concentrar sus plantas de producción, sus oficinas y sus localidades de venta lejos de las poblaciones y de las estaciones de tren; y las crecientes distancias entre los sitios de residencia, los lugares de trabajo y los centros comerciales han incrementado el tránsito automóvil. Con el objeto de huir de los ruidos y olores de los vehículos en las ciudades, la gente en su tiempo libre salía cada vez más de éstas – preferentemente con sus automóviles, congestionando así también las regiones de descanso.

El creciente tránsito de ida y regreso al trabajo y a los centros comerciales y de recreación exigió cada vez más carreteras; la construcción de autopistas de 4 a 6 carriles y el ensanchamiento y enderezamiento de las rutas cantonales han modificado el paisaje de Suiza con la misma intensidad que las urbanizaciones residenciales que proliferan alrededor de las ciudades y pueblos. Más carreteras produjeron más tránsito y la consecuencia son embotellamientos más largos.

Más tránsito consumió más gasolina y proporcionó más impuestos a los combustibles. Con más impuestos a los combustibles, que en Suiza están sujetos a su finalidad, los estados federal y cantonales tuvieron que construir más carreteras, las cuales produjeron más tránsito y mayores congestiones del mismo. La espiral gira y gira y sigue girando.

Con el objeto de descongestionar las carreteras, el estado también fomenta hace unos años el tránsito ferroviario: actualmente hay en construcción nuevos tramos de vías para el «Ferrocarril 2000» en las zonas más llanas y dos nuevas transversales ferroviarias en los Alpes (NEAT) por el San Gotardo y el Lötschberg. Cada año las autoridades federales, cantonales y comunales invierten entre CHF 6 y 7 mil millones en la construcción y ampliación de la infraestructura del tránsito suizo.

Política Atrasada

Nunca faltaron las diligencias políticas para frenar el crecimiento del tránsito. Se han presentado innumerables iniciativas para limitar la construcción de carreteras nacionales y cantonales y para implantar domingos y días feriados libres de tránsito, las cuales fueron discutidas acaloradamente y luego rechazadas, generalmente por una clara mayoría.

En 1994, la Iniciativa de los Alpes fue la única que fue aceptada por mayoría. Esta iniciativa requería que hasta llegar al año 2004 todos los camiones pesados que actualmente cruzan los Alpes suizos por las rutas de tránsito deberán ser trasladados al ferrocarril. Pero el tránsito excedió lo dispuesto en la Constitución Federal: desde 1994, el tránsito pesado a través de los Alpes aumentó nuevamente y seguirá creciendo hasta el 2004.

Un cambio radical de la tendencia fue la meta de un grupo de gente joven que se unió formando la asociación «umverkehR». Para proteger el entorno y disolver los embotellamientos, exigieron que el tránsito motorizado de carretera se reduzca a la mitad. En la votación de marzo del 2000, esta iniciativa también fue rechazada decididamente por el pueblo suizo con un 78% de votos en contra.

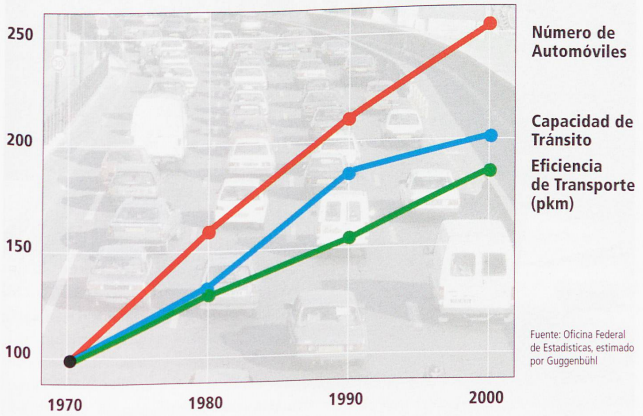
Igual que en 1970, cuando la gente no se podía imaginar la duplicación del tránsito considerado demasiado intenso ya en aquel entonces, en el año 2000 tampoco les parece posible que el tránsito se logre reducir a la mitad, o sea al nivel de 1970. Parece que no existe ningún remedio contra la dinámica propia del tránsito automotor.

El autor es especializado en los campos tránsito, energía y medio ambiente y es periodista libre y miembro de la oficina de prensa INDEX.

Más Vehículos y Transporte Menos Eficiente

Desarrollo del número de automóviles, capacidad de tránsito y eficiencia de transporte por carretera de 1970 hasta el 2000

1970 incluye todos los índices que equivalen a 100



Fuente: Oficina Federal de Estadísticas, estimado por Guggenbühl