

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 36 (2009)
Heft: 2

Artikel: La revolución urbana de Lausana : el primer metro de Suiza
Autor: Wey, Alain
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-908943>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

El primer metro de Suiza

Desde el 27 de octubre de 2008, Lausana es la ciudad más pequeña del mundo con metro automático. Este ambicioso proyecto ha modificado la fisonomía de la capital valdense, y ciertos sociólogos hablan ya de una revolución urbana.

Inmersión en el M2. Alain Wey

«El M2 es la pequeña joya de nuestra política de transportes», exclamó muy satisfecho el consejero federal Moritz Leuenberger. El 18 de septiembre de 2008, el Ministro de Transportes inauguró el primer metro de Suiza acompañado por el alcalde de Lausana, Daniel Brélaz. «Los valdenses han sacado adelante un proyecto visionario, comentó el Ministro de Transportes. El M2 es un paradigma de la infraestructura de transportes duradera, que contribuye a la cohesión social, al conectar el centro de una ciudad con su periferia de un modo ecológico. Este metro favorecerá la vitalidad económica de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes.» El 27 de octubre de 2008, fecha en que comenzó a explotarse comercialmente, Lausana se convirtió en la ciudad más pequeña del mundo con metro automático. Hagamos una inmersión en las entrañas de una metrópoli de 130.000 almas, cuya periferia cuenta con más de 300.000 habitantes.

El metro, símbolo urbano de vanguardia

«Un metro cambia una ciudad.» Esta profecía de los urbanistas se ha convertido en realidad en Lausana. En 100 días de explotación, el M2 ha transportado a cinco millones de pasajeros, con una media de 50.000 usuarios al día y un pico récord de 78.200. Se trata de un auténtico ascensor urbano que en veinte minutos conecta Ouchy, al borde del lago Léman (373 m sobre el nivel del mar), con Croisettes, al sur del municipio de Epalinges (711 m). Los Transportes públicos de Lausana (tl) deben tomar medidas ahora, para prevenir una saturación de la línea, y se apresuran a solicitar ramas suplementarias, además de las quince en explotación. Tras sólo cuatro meses, se ha superado la previsión de 18 millones de pasajeros esperados para el primer año. Los expertos calculan ahora que en el primer año se alcanzará la cifra de 20 o 21 millones, y no al cabo de dos años como se había previsto inicialmente.

El viajero que llega a la estación de Lausana toma un paso subterráneo que le lleva, por el otro lado de la calle, directamente al metro.

Incluso a las once de la mañana, el tráfico de usuarios ya es denso: casi se diría que uno está en París. Los trenes de las distintas ramificaciones de las líneas circulan cada seis minutos, e incluso cada tres minutos en las horas punta de la mañana y de la tarde. Todo está automatizado: no hay conductor, el metro es pilotado por operadores desde un puesto de mando centralizado. El 90% del trazado de 5,9 km, es subterráneo y está dividido en catorce estaciones sobre un desnivel de 398 metros. Según los estudios realizados a partir de 1993, la historia del M2 comienza verdaderamente en noviembre de 2002, fecha en que los ciudadanos valdenses votan a favor de la participación de su cantón en la financiación de este proyecto de construcción. Las obras de ingeniería civil comienzan en marzo de 2004, y las vías empiezan a tenderse en noviembre de 2005. El progreso de las obras conlleva el necesario cierre del antecesor del M2, «la ficelle» («la cuerda», tren cremallera entre Ouchy y Flon), en julio de 2006, y la vía se electrifica entre enero y agosto de 2007. En esa fecha comenzaron a realizarse ensayos y pruebas del sistema en todo el trazado. El septiembre de 2008, la Oficina Federal de Transportes (OFT) da luz verde a la explotación. «Este metro sobre neumáticos, con sus pendientes de hasta el 12%, constituye una auténtica revolución para Suiza», apunta Max Friedli, director de la OFT. «El M2 se ha convertido en el paradigma de los transportes de Suiza.» Aunque el bautismo del metro se ha seguido con un entusiasmo general, no siempre fue así. En 1997, Christophe Jemelin y Vincent Kaufmann, del laboratorio de sociología urbana de la Escuela Politécnica Federal de Lausana (EPFL), arremetieron contra los primeros informes sobre el proyecto. En la actualidad, los dos sociólogos participan en la comisión del desarrollo regional del metro, del que son fervientes defensores.

El impacto del metro

El sociólogo Vincent Kaufmann afirma que «el M2 va a cambiar Lausana profundamente. La línea de 6 km ya ha provocado una auténtica

revolución cultural, ya que tener un metro supone entrar en el club de las grandes ciudades. Lausana ha pasado de ser una pequeña capital de provincia de un cantón campesino que le negaba su estatus urbano a ser la primera aglomeración urbana suiza con metro. Antes incluso de su inauguración, el M2 ya había marcado profundamente a Lausana, y el increíble entusiasmo de los habitantes constituye la mejor prueba de ello.» Para el sociólogo, la revolución urbana no ha hecho más que empezar. Desde los comienzos de las obras del metro, los grandes proyectos se multiplican en la región. El RER, el tranvía, los estadios de atletismo y de fútbol, el ecobarrio, los museos de bellas artes y el acuario gigante representan la punta visible y pública de la efervescencia inmobiliaria. «Asistimos a un cambio completo de la fisonomía de la ciudad», constata Olivier François, responsable del departamento de urbanismo del ayuntamiento de Lausana, cuyos servicios se quedan cortos frente a las demandas de los promotores privados. La ciudad no ha visto tal boom de construcciones y de renovaciones desde los años sesenta. Además, el M2 tendrá también repercusiones sobre el tráfico por carretera. «Se detecta un descenso significativo de la circulación en Lausana», observa Olivier François, aunque esta reducción aún no se ha calculado.

A partir de ahora, el desarrollo urbanístico de Lausana discurre a lo largo del eje del metro. Justo al lado de la estación Fourmi, nacerá un nuevo barrio (Fiches). Su realización debería comenzar en 2009 y durar unos cinco años, y en él se construirán cerca de 450 viviendas. En la estación «Vennes», un aparcamiento (Park+Ride) de 1.200 plazas, tratará de responder a la demanda de los usuarios procedentes del norte. En cuanto al Hospital Universitario (CHUV), está previsto construir una ampliación de su área de maternidad, justo encima de la estación del metro. La estación de Flon muestra unos aires de gran metrópoli, con un rascacielos, pasarelas y un puente. Por este cruce clave transitan a diario más de 65.000 pasajeros por la Plaza de Europa para coger el LEB (Lausana-Echalens-Bercher), un trolebús o el M1 (antes denominado tranvía del sudoeste de Lausana). En Croisettes, se ha erigido un nuevo edificio sobre la estación del final de línea y se ha creado una interfaz con las líneas regionales de autobuses. Evidentemente, las autoridades tendrán que construir otras ramificaciones en la red del metro, es decir, determinar por dónde pasará el futuro M3, tranvía que conectará el



EL M2 EN CIFRAS

- La construcción ha durado cuatro años y medio, entre marzo de 2004 y octubre de 2008, y ha tenido un coste de 736 millones de francos.
- El trazado presenta una pendiente media del 6%, que en algunos puntos alcanza el 12%. Sus 5,9 km franquean un desnivel de 338 metros. El M2 circula por vía doble, salvo un tramo de 200 metros de vía única al sur de la estación Lausanne-Gare. Alrededor de 300 cámaras de vigilancia garantizan la seguridad del conjunto.
- Los quince trenes ofrecen una capacidad nominal de 220 plazas cada uno, 60 de ellas con asiento. Compuestos por dos automotores, miden 30,7 m de longitud por 2,45 m de anchura. Para salvar las pendientes, considerablemente elevadas en algunos

trayectos del trazado, ruedan sobre neumáticos.

- El anuncio de las estaciones fue grabado por la guardia nocturna de la catedral de Lausana, con música contemporánea de fondo.
- Con una frecuencia de tres minutos, su capacidad es de 4.400 viajeros por hora en cada sentido. Más adelante, la frecuencia se reducirá a dos minutos y el M2 transportará a unos 25 millones de pasaje-

ros al año. Velocidad punta: 60 km/h.

- La estación Ours yace a 23 metros bajo la superficie.
- Alrededor de un millar de trabajadores, en ocasiones 250 a la vez, y un centenar de ingenieros y de expertos participaron en el desarrollo del M2. Entre junio de 2004 y el verano de 2006, estos trabajadores (portugueses, italianos, suizos, croatas, etc.) construyeron más de 2,8 km de galerías.



centro de la ciudad (estación de Flon) y los barrios del noroeste (Pon-taise y Blécherette), y poner en marcha el futuro RER con la construcción de una estación en Prilly-Malley dentro del marco del proyecto de aglomeración Lausana-Morges. Después de cuatro meses de explotación del metro, la empresa municipal de transportes ha decidido contratar a 85 conductores de autobús en 2009, para garantizar su servicio a la clientela.

El ejemplo de Rennes

Antes de Lausana, Rennes (Francia) ostentaba el título de «ciudad más pequeña con metro». Con un trazado de 9 km y 6 años de explotación, el metro ha cambiado la fisonomía de la capital

de Bretaña que comparte su experiencia con la capital valdense. Los aparcamientos han desaparecido del centro de la ciudad y las plazas medievales han recuperado su carisma. Con los aparcamientos Park+Ride en los dos extremos de la línea, los automovilistas se han acostumbrado a ir de compras en metro. En seis años, el conjunto de la red de transportes públicos ha visto duplicada su utilización. Además, este metro, con 1.300 cámaras de vigilancia, ha reducido la sensación de inseguridad. «En la actualidad, la gente coge el metro como si fuera un ascensor», constata el responsable de explotación. Los habitantes de Rennes se han acostumbrado totalmente a este sistema, que funciona como un reloj, como si fuera lo más normal del mundo.»

En Lausana, 2009 será un año de rodaje para el metro, con su conjunto de incidentes y averías. De todas formas, su fiabilidad aumentó al 98% en febrero, con el objetivo de llegar a más del 99% para finales de año. Pero más allá de las molestias derivadas de su juventud, de sus proezas técnicas y del hecho de ser de los primeros en el mundo, el metro comienza su labor más apasionante: transformar una pequeña ciudad en una moderna aglomeración.