

Ante una demanda de transporte que crezca en un 60 por ciento

PARÍS PLANIFICA SU SISTEMA DE TRANSPORTES A 25 AÑOS Y CON UNA INVERSIÓN DE 4 BILLONES DE PESETAS

Los problemas del tráfico y de la contaminación, comunes a las grandes ciudades, son la penitencia que debemos pagar a la cultura del automóvil. Este vehículo, símbolo de la independencia y la velocidad, ha



perdido gran parte de su eficacia en las congestionadas carreteras y calles de las ciudades. Se hace necesario volver a los transportes colectivos y así lo preconizan, en mayor o menor grado, los responsables políticos, las autoridades científicas y económicas y la realidad cotidiana de muchos ciudadanos. Pero estos principios y esa realidad tienen todavía algunos matices diferenciadores. A lo largo de una serie de reportajes examinaremos la situación concreta de algunas de las ciudades más representativas que iniciamos ahora con la de París.

Cualquier profano que conociera los datos más significativos del sistema de transportes públicos de París y su área metropolitana, pensaría que su situación es óptima. En efecto, cuenta con la red de "metro" más densa del mundo, ha sido la primera ciudad en implantar una red de trenes expresos regionales - los famosos RER-, tiene una eficaz malla de líneas ferroviarias de cercanías, consolidada desde principios de siglo y todos estos servicios están coordinados con una numerosa flota de autobuses urbanos e interurbanos.

Pero todo ello es insuficiente. Precisamente por su eficacia que ha permitido que París se convierta en el polo económico más dinámico de Francia que, a su vez, es uno de los países más avanzados del mundo.

La región de Ile-de-France tiene ocho departamentos: París y los tres más próximos que rodean la ciudad -Hauts de Seine, Seine-Saint Denis, y Val de Marne- y los cuatro más exteriores: Seine-et-Marne; Essonne, Yvelines y Val-d'Oise. Esta región sólo representa el 2 por ciento del territorio nacional, pero sus 10,6 millones de habitantes (2,15 millones en París, 4 en los tres departamentos más cercanos, y 4,5 en los cuatro restantes), suponen el 19 por ciento de la población francesa. Este porcentaje aumenta si lo referimos al Producto Nacional Bruto, ya que Ile-de-France genera el 29 por ciento del total de la nación.

Son cifras que ponen de manifiesto una realidad económica pujante que va a traducirse en un crecimiento de la población estimado hasta el año 2015 en un 15 por ciento, la creación de 800.000 nuevos empleos en la zona, lo que elevará su número a cerca de 6 millones y una tercera cifra realmente preocupante: la demanda de transporte crecerá un 60 por ciento.

Estas previsiones plantean una serie de desafíos a los que se ha querido hacer frente a través de un Esquema Director de Regularización y del Urbanismo en Ile de France, dado a conocer el 5 de noviembre del pasa-

Fernando F. Sanz

do año, donde se esbozan los proyectos para atender a esta situación.

Se trata de disciplinar la tendencia espontánea del crecimiento en torno a la ciudad de París, donde se concentra la mayoría de

En 1996 se pondrán en servicio los dos grandes proyectos EOLO, y METEOR de la SNCF y la RATP respectivamente.

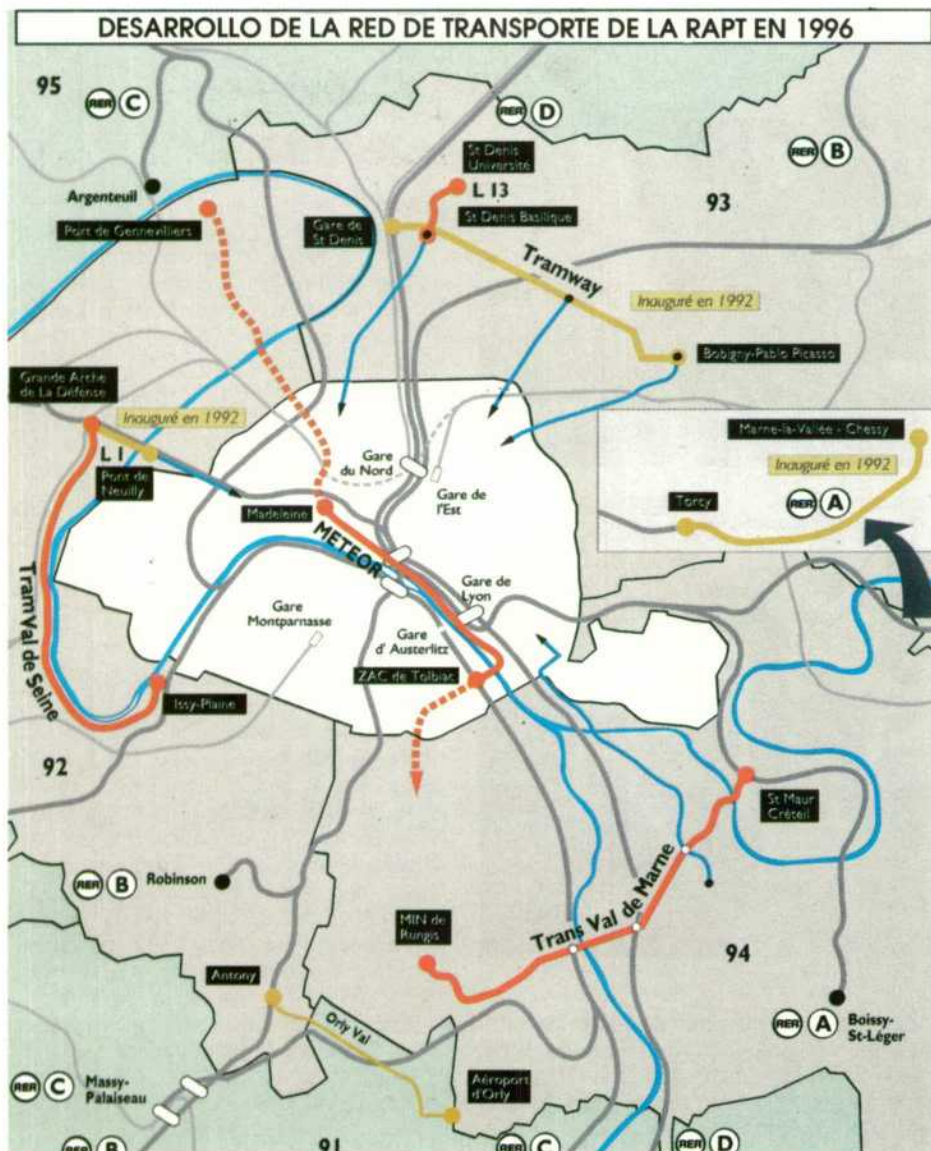
los empleos, creando otras cuatro ciudades y potenciando aún más las otras cinco creadas con arreglo al anterior Esquema Director programado en 1965, en cuya zona de influencia ya hay proyectos como Eurodisneylandia, el aeropuerto de Roissy, los centros de investigación de Saclay-Massy, el distrito de los negocios de La Défense y otros que pretenden que estos doce polos en torno a París

permitan su descongestión, establezcan una mejor relación entre centros de empleo y lugar de residencia y un desarrollo urbano racional. En estos proyectos el ferrocarril desempeñará un papel fundamental como elemento de transporte. Se calcula que los desplazamientos entre las ciudades de la periferia, sin pasar por París, aumentarán en el periodo estudiado un 76 por ciento.

La implantación de estas nuevas infraestructuras va a ser facilitada por la existencia de antiguos trazados ferroviarios, como la "Grande Ceinture", línea de circunvalación construida para evitar el paso por París de los trenes, especialmente de mercancías, que no tenían allí su destino.

Pero también va a insistirse en incrementar la capacidad de las cuatro líneas actuales de la RER (A, B, C y D) que atraviesan París, uniendo las poblaciones de la periferia con el centro de la ciudad y con la periferia opuesta, tanto en sentido Norte-Sur como en el Este-Oeste, permitiendo en la gran es-

DESARROLLO DE LA RED DE TRANSPORTE DE LA RAPT EN 1996



muy poco seguido en otros países donde las grandes ciudades solo cuentan en la mayoría de los casos con tendidos de doble vía, lo que ha impedido establecer un servicio de cercanías eficaz y simultáneo con el de largo recorrido.

Además de las líneas radiales, las antiguas compañías construyeron tres líneas suburbanas: París (Invalides)-Versalles RG (orilla izquierda) abierta en 1900 y que fue la primera línea ferroviaria electrificada en

Proyectada en 1965, la Red Express Regional (RER) se ha convertido en el elemento fundamental del transporte para las nuevas ciudades creadas en torno a París.

Francia; París (Luxembourg)-Sceaux y Limours, línea transferida en 1938 a la compañía del Metropolitano de París (CMP) y posteriormente integrada en la RATP, y la de París (Bastille)-Verneuil l'Etang, pequeña línea aislada, cuya explotación se limitó pronto hasta Boissy-St. Leger, trayecto que una vez modernizado y prolongado hasta "Nation", importante nudo del "metro", se convirtió en el primer tramo de la línea A de la Red Express Regional (RER).

Finalmente la compañía de Orleans trasladó en 1900 su estación de origen desde Austerlitz a la de Quai d'Orsay, situada en un lugar más centrado, lo que a su vez permitió dispersar el reparto de viajeros de cercanías en tres estaciones: Austerlitz, Pont St. Michel y Orsay. A su vez, la línea Invalides-Versalles disponía de otras cinco estaciones dentro de París, que prestaban igual servicio de distribución de viajeros.

Pero ninguna de las otras grandes estaciones término ofrecían dentro del casco urbano esta posibilidad por lo que en las "horas punta" se producían grandes aglomeraciones al estar situadas todas ellas en fondo de saco.

Al planificarse la red de "metro", se pensó que sus líneas podrían complementar la continuidad de los trayectos ferroviarios que finalizaban en las estaciones, pero el enfrentamiento entre las grandes compañías y el ayuntamiento impidió el acuerdo. La concesión de la construcción al municipio hizo que se eligiera un gálibo pequeño, aunque el mismo ancho de vía internacional, lo que impedía para siempre la circula-

tación central de Chatelet-les-Halles los transbordos entre las distintas líneas, con las del "metro" en otras estaciones, y extendiéndolas hacia las nuevas ciudades creadas, construyendo otras nuevas líneas -la E, conocida con el nombre de Eole, y la F-, estableciendo también enlaces con la red TGV de alta velocidad. Finalmente, aunque la red del "metro" puede considerarse completa, construyendo el primer "metro" automático sin conductor- el proyecto Meteor que unirá la nueva zona de expansión de Tolbiac en el Sureste con la de Madeleine-Saint Lazare para descongestionar la línea A del RER, saturada ya en las horas-punta, pese a su gran capacidad.

Estos proyectos, algunos de los cuales ya están en marcha, exigen cuantiosas inversiones para llevarlos a cabo en el plazo de 25 años fijado en el Esquema Director: 4 billones de pesetas que se repartirán, mitad y mitad para los transportes públicos y para las carreteras. Las primeras líneas de ferro-

carril abiertas en Francia al servicio público de viajeros fueron de cercanías: la de París-Versalles en 1837 y la de París-Saint Germain en 1840.

EVOLUCION.

La decisión de construir la red francesa en estrella alrededor de París partiendo de seis grandes estaciones-término (St. Lazare, Nord, Est, Lyon, Orleans-Austerlitz y Montparnasse), hizo que el desarrollo de las poblaciones suburbanas se llevara a cabo paralelamente a esas seis líneas radiales, lo que hizo que desde finales del siglo XIX ya existiera un importante tráfico de cercanías por la mayoría de ellas.

Con gran visión de futuro, las compañías tuvieron el acierto de separar los tráficos de cercanías de los de largo recorrido tendiendo trayectos de cuatro e incluso seis vías en distancias entre 10 y 40 kilómetros desde las estaciones término de París, ejemplo

ción de trenes por las líneas del "metro". El "metro" de París es el que ha alcanzado un desarrollo más racional y óptimo para la ciudad a la que sirve, ya que se ha construido con el criterio de que la distancia máxima a una estación sea de 400 metros. Este desarrollo tuvo como contrapartida la pronta desaparición de los tranvías. París fue una de las primeras ciudades en suprimirlos: el último circuló el 15 de marzo de 1937, aunque desde el verano de 1992 se ha

París tiene la red de "metro" más densa del mundo. Cualquier punto de la ciudad tiene una estación a menos de 400 metros de distancia.

vuelto a instalar una línea de tranvía en la periferia, de 9 kilómetros de longitud, entre Saint Denis y Bobigny.

En 1949 se creó la Regie Autonome des Transports Parisiens (RATP) para coordinar el transporte público en París y su periferia. En estos momentos la RATP explota tres grandes redes que transportan al año 2.400 millones de viajeros. De ellos, un 15 por ciento en las líneas RER, un 35 por ciento en los autobuses y el 50 por ciento en el "metro". En este

porcentaje no entra todavía la nueva línea de tranvías puesta en explotación hace medio año. La Red Express Regional, construida de acuerdo con las previsiones del Esquema Director de 1965 para resolver los problemas antes citados de la congestión de los tráficos de cercanías en las grandes estaciones ferroviarias, complementará algunas líneas de "metro", ya saturadas, y prestará servicio a las nuevas ciudades creadas para descentralizar París, inauguró su primer trayecto completo en diciembre de 1977 con la puesta en servicio en su totalidad de la línea A entre Saint Germain-Boissy-Saint Leger o Noisy-le-Grand, y su conexión en correspondencia con la antigua línea de Sceaux, convertida en la línea B de la RER, tras la prolongación desde Luxemburgo a Chatelet-les-Halles.

En los años siguientes, utilizando infraestructuras ya existentes de la SNCF o construyendo otras nuevas para enlazarlas, se pusieron en servicio la línea C, tras la unión de las estaciones de Quai d'Orsday e Invalides en París, y la línea D, con el nuevo enlace subterráneo entre la Gare du Nord y Chatelet.

Son varios los proyectos de enlaces y prolongaciones en líneas de la periferia, pero dentro del casco urbano de París, pese a la



abundancia de infraestructuras ya existentes, hay otros dos muy importantes: Eolo, de la SNCF, y Meteor, de la RATP, ambos con varios objetivos, uno de ellos común: descongestionar la saturada línea A del RER en su trayecto central, donde se producen tráficos de hasta 75.000 viajeros por hora.

En la primera fase, Eolo prevé crear un nuevo enlace Este-Oeste que desde la periferia oriental penetrará en París para unir las estaciones de la Gare du Nord, de l'Est - en una estación común - y la de Saint Lazare. Posteriormente se prolongará por La Défense hasta la periferia Oeste. Está previsto su entrada en servicio en 1996.

En cuanto al proyecto Meteor, se trata - como se ha indicado - del primer "metro" sin conductor que, también en 1996, unirá la nueva zona de expansión urbana de Tolbiac a la Madeleine, pasando por la Gare du Lyon y Chatelet.

Si a ello se unen los nuevos conceptos de explotación, conducción, material y otras tecnologías, no debe extrañar que estos proyectos permitan a Francia mantener su clara posición de vanguardia en cuanto a la utilización del ferrocarril como elemento fundamental del desarrollo urbano y económico. □

El esquema del transporte

El sistema de transporte en la región de Ile-de-France que abarca París y los 7 departamentos de la misma depende de la RATP, que transporta el 80 por ciento del total de viajeros que se desplazan en transporte colectivo, los servicios de cercanías de la SNCF que abarca otro 17 por ciento y el 3 por ciento restante lo transportan dos asociaciones profesionales privadas: La Asociación Profesional de los Transportes por Carretera (APTR) y la Asociación para la Defensa y Mejora de los Transportes de la Región de Ile de France.

La RATP explota la línea A de la red RER y parte de la B (74 y 40 kilómetros respectivamente). La línea A -la de más tráfico- tiene 33 estaciones, varias de ellas de correspondencia con el "metro" y con numerosos autobuses de la periferia. Tiene un parque de 950 coches, parte del cual -los bitensión- son iguales a los de la SNCF. Los 201 kilómetros de la red de "metro" que tiene 13 líneas y dos ramales denominados 3 bis y 7 bis. Existen 295 estaciones nominales que considerando como unidades las de correspondencia ascienden a 370. Tiene un parque de 3.500 coches, divididos en dos tipos: los que circulan sobre ruedas de acero y los que lo hacen sobre neumáticos (línea 1, 4, 6 y 11).

La red de superficie que cuenta con 300 líneas de autobuses, de ellas 60, con una longitud de 500 kilómetros y 1.700 puntos de parada, en París, y las 240 restantes con una longitud de 2.600 kilómetros y 5.200 puntos de parada en la periferia. Existen además varias líneas nocturnas que salen de Chatelet hasta diversas puertas de la ciudad. Este servicio se denomina "Noctambus".

Desde este año hay también una línea de tranvía entre Saint Denis y Bobigny, de 9 kilómetros y 19 estaciones.

En cuanto a la SNCF explota 1.282 kilómetros de líneas de cercanías que penetran en París recogiendo el tráfico de 390 estaciones. En este total se engloban también las correspondientes a las líneas C y D y parte de la B de la RER que están a cargo de la SNCF. El número de circulaciones es de 5.000 trenes diarios. □