

# Cercanías de Madrid, dos décadas en servicio



Tren Civia, última generación de trenes de cercanías.

En este otoño se han cumplido veinte años de la puesta en marcha del servicio de cercanías de Madrid. Las cercanías nacieron en 1989 como respuesta a la demanda de los madrileños residentes en municipios con grandes censos de población que necesitaban un medio de transporte fiable para acudir a trabajar cada día. Su puesta en servicio se hizo con 288 kilómetros de vía con 800 circulaciones diarias. Actualmente las cercanías de Madrid tiene 372, 2 kilómetros de vía, 1.300 circulaciones. El material ha evolucionado desde las unidades 440 a los modernos Civia.

Cuando nació, el servicio de Cercanías de Renfe en Madrid contaba con un parque móvil de 136 trenes, 80 estaciones en 288 kilómetros de vía. Se ofrecían 800 circulaciones y movía 322.000 viajeros diarios con un grado de puntualidad del 92% y un índice de calidad de 6,3 sobre 10.

Dos décadas después, la puntualidad alcanzado al 98 por ciento de sus trenes, el núcleo dispone de 386 kilómetros con cien estaciones y se ofrecen 1.300 circulaciones para casi un millón de





Renfe expuso en las vías de la estación de Príncipe Pío, durante los meses de diciembre y enero, una unidad de cada modelo que han prestado servicio en las cercanías de Madrid: 440, 446, 447, 450 y un moderno Civia.

viajeros diarios. La puntuación que le dan los usuarios es de 7,5, considerándolo el mejor medio de transporte de la capital. Para este servicio el parque tiene actualmente un total de 271 trenes.

Está previsto que con la inversión de 5.000 millones de euros en el Plan de Infraestructuras de Cercanías de Madrid, la red llegue en seis años a dar servicio al 90 por ciento de los madrileños, añadiendo 25 nuevas estaciones y 115 kilómetros de vía.

El Plan permitirá también la reducción de los tiempos de viaje, el aumento de la capacidad de la red y la conectividad con otros modos de transporte y la accesibilidad a personas con movilidad reducida en toda la red.

Cercanías llegará al 90% de los madrileños, el Plan de Cercanías para Madrid contempla actuaciones fundamentales que se resumen en 25 nuevas estaciones (al menos 20 en nuevas líneas y 5 en líneas ya en servicio), 115 nuevos kilómetros de vía (de las cuales 30 kilómetros para unir con un gran eje transversal el Este y Suroeste de la Comunidad) y 21.000 nuevas

plazas de aparcamiento disuasorio.

El próximo año entrará en servicio la primera gran actuación, la nueva línea Chamartín-Barajas (T4), 9 kilómetros de viaje que se realizará en 10 minutos con dos estaciones intermedias Manoteras y Valdebebas.

Por otro lado en los planes inmediatos de renovación se contempla la mejora tecnológica volcada en la información y atención al viajero que supondrá que se podrá visualizar en el móvil, en tiempo real, el panel de horarios de trenes de la estación que se desee y se facilitará igualmente información en tiempo real con alarmas y noticias personalizadas según el patrón de viaje de cada usuario.

Actualmente Renfe Cercanías ofrece un teléfono de información gratuito durante 24 horas (902 24 02 02), un servicio de mensajería (7307) en el que el propio viajero puede consultar el estado del servicio en una o varias líneas, y un sistema de alertas que avisa al viajero de cualquier incidencia en la red en su teléfono en el momento en que se produce, sin que éste

tenga que solicitar la información de forma activa.

En la mejora de información está previsto también la instalación de paneles de grandes dimensiones y alta definición en los intercambiadores con información de toda la red y trenes que estén en circulación.

La futura estación de Valdebebas, situada en la nueva línea entre Chamartín y el Aeropuerto, contará con un centro de información al viajero puntero a nivel internacional que será el encargado de garantizar el funcionamiento de todo este sistema de información en tiempo real.

De este modo Renfe quiere extender a toda la red de estaciones el modelo que se ha instalado en Sol, la primera estación telemandada del núcleo de Madrid. En Sol todas las instalaciones (escaleras, torniquetes, máquinas de



venta, ascensores, etc.) se gestionan con un sistema de comunicación (PDA y manos libres) desde cualquier punto de la estación.

A juicio de Renfe esto permite una atención al cliente de proximidad, eliminando la las taquillas fijas y situando a los agentes comerciales por toda la estación, dedicados a la resolución inmediata de cualquier consulta o incidencia.

## ■ Años 80, respuesta de movilidad

Cercanías Metropolitanas de Renfe en Madrid nacieron para dar respuesta a la demanda de la creciente población del cinturón metropolitano que a finales de los ochenta ya conformaba censos de población de más de 100.000 habitantes en localidades como Móstoles, Fuenlabrada, Getafe, Parla, Las

## ■ Las cercanías madrileñas en el futuro

Entre las actuaciones del Plan de Cercanías de Madrid destacan:

- Nuevo Eje Transversal este-suroeste. 30 kilómetros que conectarán directamente el Corredor del Henares y el Suroeste metropolitano a través del centro de Madrid. Este eje supondrá un nuevo canal de acceso a la ciudad sin pasar por las estaciones de Atocha y Chamartín, ayudando así a descongestionar el tráfico de estas terminales. En este eje se incluyen nuevas estaciones e intercambiadores, como Avenida América, Canillejas, Alonso Martínez, o Príncipe Pío. La inversión prevista para esta actuación asciende a unos 1.300 millones de euros.
- Prolongación de líneas hacia el norte. La red de cercanías llegará hasta las poblaciones de Algete, San Agustín de Guadalix y Soto del Real. La prolongación desde Colmenar Viejo a Soto del Real tendrá 17,1 kilómetros y dos nuevas estaciones. La prolongación a San Agustín de Guadalix y Algete desde Alcobendas/ San Sebastián de los Reyes será de 25 kilómetros y está previsto construir cinco nuevas estaciones.
- Prolongación de líneas hacia el sur. Se prolongará la red de cercanías hacia las poblaciones de Griñón, Illescas (en Castilla- La Mancha), Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco. La extensión desde Parla a Torrejón de la Calzada / Torrejón será de 5,4 kilómetros y está previsto construir dos nuevas estaciones. En la prolongación a Griñón e Illescas, desde Humanes, se construirán 15 nuevos kilómetros y tres estaciones.
- Nueva variante por el centro urbano de Majadahonda y Las Rozas. Se pondrá en marcha un nuevo trazado de 7,8 kilómetros entre Pinar de Las Rozas y Majadahonda, que permitirá un mejor y más rápido acceso a los centros urbanos de ambas poblaciones, donde se construirán nuevas estaciones.

Además el Plan prevé las ampliaciones de la red hasta las localidades de Mejorada del Campo y Villaviciosa de Odón y se mejorará la capacidad de la red con la cuadruplicación de 66 kilómetros de líneas para separar los tráficos de cercanías de los de mercancías, en los tramos Getafe-Pinto- Aranjuez y Pinar de las Rozas-Villalba.

Rozas, Villalba, Tres Cantos, Alcalá de Henares, Coslada, Pinto o Valdemoro. Ciudades que se habían formado con la población que protagonizó un doble movimiento migratorio en la década de los ochenta, primero hacia Madrid y, ante el encarecimiento del precio del suelo en el centro de la ciudad, hacia estos municipios.

Se trataba de una clase trabajadora que reclama un medio fiable y de alta frecuencia para sus desplazamientos diarios desde estas ciudades a sus trabajos en el centro urbano. Una movilidad de distancias cortas para las que no existía un modelo de comunicaciones; los modelos de transporte por carretera y ferrocarril no habían crecido al mismo ritmo que la

población, y el servicio de transporte público no estaba adaptado a esa realidad. En esa década, el 70 por ciento de la población española vivía en grandes núcleos urbanos y las carreteras estaban saturadas. Entre 1985 y 1990 el parque de automóviles pasó de 12 a 16 millones.

Se generaron así dificultades que llegaron a ocasionar desórdenes públicos en las entradas a la ciudad de Madrid. Para resolver estas dificultades de congestión se inició un proceso de grandes inversiones en los accesos a todas las grandes ciudades que constituían el área metropolitana de Madrid, la tercera en importancia en Europa detrás de Londres y París. La inversión que se destinó al









## ■ Fotografía del viajero

El 80 por ciento de los viajeros de cercanías de Madrid tienen menos de 40 años, usan la red para acudir al trabajo o a estudiar, viajan en tren a diario, no realizan ningún transbordo, pagan con abono, llevan más de un año viajando en cercanías y tardan menos de 15 minutos entre su domicilio y la estación. Esta sería la fotografía del usuario actual de Cercanías en Madrid.

En concreto, el 52,8 por ciento de los madrileños que viajan en Cercanías tiene entre 16 y 29 años y el 27 por ciento entre 30 y 41 años. El 63,9 por ciento de los viajeros son trabajadores y el 26,6 por ciento estudiantes.

En cuanto a los motivos de viaje, el 61,6 por ciento viajan para acudir al trabajo y el 22,3 por ciento para ir a su centro de estudio. El 90 por ciento se considera cliente regular; el 76 por ciento viajan más de cuatro días a la semana; el 75,9 por ciento realizan dos viajes al día y el 22,2 por ciento más de dos viajes diarios.

El 79,2 por ciento son clientes de Cercanías de Madrid desde hace más de un año, la mitad de los viajeros realizan un recorrido de entre 15 y 30 minutos y ocho de cada diez tardan entre 5 y 15 minutos en llegar a la estación desde su hogar y destino final.

emulaba la red "circular" en torno al municipio de Madrid.

## ■ La red crece

La transformación del servicio ferroviario en Madrid se tradujo en un importante crecimiento de la demanda, pasando el número de viajeros desde los 319.000 diarios del año 89, hasta alcanzar 569.000 en 1992 y 622.000 en 1996.

La red de cercanías comienza en ese momento a expandirse con inversiones en nuevas infraestructuras hasta que en 1996 alcanzan una población servida de casi cinco millones de habitantes.

La inversión también se destina a la construcción de 325 trenes (las dos primeras series llamadas 446 y 447 y los característi-

cos de dos pisos, llamados de las series 450 y 451). Para el nuevo servicio se requieren trenes construidos con nuevas características: aceleración y velocidad, confort, fiabilidad y capacidad de transporte de masas (un tren de dos pisos ofrece 1.000 plazas sentadas y casi 1.900 en total).

En este período se construyeron quince nuevas estaciones y se reformaron algunas de las existentes con un diseño propio del concepto de Renfe Cercanías, es decir, estaciones urbanas, con sistemas de información y de venta de billetes más ágiles.

## ■ El Pasillo Verde

En 1996 se inauguró el Pasillo Verde Ferroviario que significó la

conexión entre el Noroeste y el Sur de la red y de las estaciones de Príncipe Pío y Atocha. De este modo, al tiempo que se creaban nuevas líneas y estaciones, se suprimían transbordos y se reducían notablemente los tiempos de viaje. En el primer año, ocho millones de viajeros utilizaron este Pasillo Verde.

En 1997 se pusieron en marcha los Civia, trenes que reducen el tiempo de viaje por su menor número de paradas en las franjas horarias del día que tienen mayor demanda. En el trayecto Aranjuez-Atocha gracias al servicio Civia el tiempo de viaje se reduce de 50 a 33 minutos; entre Alcalá de Henares y Chamartín de 47 a 24 minutos y entre Villalba y Atocha se pasa de un tiempo de viaje más de una hora a 40 minutos.

## ■ Civia, un tren para el siglo XXI

En el año 2000 Renfe comienza a gestar el proyecto de un nuevo tipo de tren, el Civia, resultado de diez años de conocimiento del servicio de transporte de cercanías. Es Renfe quien define las características técnicas y de diseño a las que tendrán que ceñirse las empresas fabricantes que quieran suministrar trenes a los diversos núcleos Cercanías.

Este nuevo tren tiene como primera característica la modularidad, permite adecuar su capacidad a los distintos momentos de la demanda; pueden ser trenes de dos coches con



Estación de Sol.

MICHAEL JIMÉNEZ

de las ventajas en julio de 2008 cuando Renfe estrena la nueva infraestructura ofreciendo una frecuencia de paso de un tren cada cuatro minutos por sentido y una reorganización de la red que convierte las líneas C3 y C4 en pasantes por el centro de la ciudad.

Se ahorran desde este momento más de 50.000 transbordos diarios en la estación de Atocha y se reducen los tiempos de viaje en hasta un 30 por ciento. La eliminación de estos trasbordos implicó a su vez una descongestión de las líneas del Corredor del Henares (C-1, C-2 y C-7) y la C-10, que circulan por el "túnel de la risa", que dejaron de recibir este flujo diario de viajeros al entrar a Madrid.

Con la nueva configuración del servicio llegó también el nuevo mapa de Cercanías Madrid, el geográfico, con una gran acogida entre los viajeros. El nuevo mapa incluye las frecuencias de paso de trenes en cada línea y los tiempos de viaje punto a punto.

## ■ Estación cien, Sol

El 28 de junio de 2009 el núcleo de Cercanías de Madrid suma su estación número cien, Sol, y con ella se consolida como servicio de transporte público en el corazón de Madrid. Por este punto, Renfe programa una oferta diaria de cuatrocientos trenes y 600.000 plazas que conectan directamente el kilómetro cero con 25 estaciones de la red de Cercanías. Desde ese momento, 1,5 millones de madrileños están a menos de 15 minutos de Sol y más de cuatro millones a menos de media hora.

Seis meses después de su puesta en marcha la estación de Sol ha superado las expectativas y cuenta con una media de visitas de más de 50.000 viajeros diarios. ■

(Cronología del desarrollo de cercanías de Madrid en [www.vialibre.org](http://www.vialibre.org))

capacidad para 400 viajeros cuando la demanda es baja o de cuatro coches para 744 viajeros y transportar casi 1.500 viajeros en hora punta cuando circulan en doble composición.

Los trenes Civia comenzaron a circular en Madrid en 2003. Supusieron un gran salto en la eficiencia del sistema, en la fiabilidad y en los niveles de confort y servicio al viajero, ya que incorporaban sistemas más avanzados de información.

En 2002 Renfe ya cuenta con más de 900.000 viajeros diarios en Cercanías Madrid. Se trabaja para aumentar la

capacidad de la oferta, con la compra de más trenes Civia y aumentar las frecuencias. Tanto es así que la infraestructura comienza a agotarse en ciertos puntos en hora punta. Como ejemplo, los andenes de la estación de Atocha a primera hora de cada día laborable donde se juntan miles de viajeros en diferentes trasbordos

## ■ Autopista ferroviaria bajo la Castellana

La construcción de un segundo túnel ferroviario de 8,3 kilómetros por el eje de la Castellana permitió duplicar la capacidad de tráfico entre Atocha, Nuevos Ministerios y Chamartín. Los viajeros comienzan a disfrutar