



Atocha será el gran centro terminal de las cercanías de la zona Sur. Al lado, maqueta del proyecto estudiado para su ampliación.

Hasta 1991 se invertirán 57.190,9 millones de pesetas

NUEVO IMPULSO AL PLAN DE CERCANIAS DE MADRID

FERNANDO F. SANZ

- Se ha puesto en servicio el tramo Aluche-Laguna del ferrocarril suburbano Villaviciosa de Odón-Madrid.
- Para 1986 estarán concluidos los tramos Villaverde Alto-Méndez Alvaro, Laguna-Embajadores, la cuádruple vía Madrid-Villaverde Bajo, la nueva estación de Metro de Atocha, aparcamientos de disuasión en varias estaciones de cercanías y otras obras.
- Este mismo año se iniciarán los trabajos de remodelación de la nueva estación de cercanías de Madrid-Atocha.

EL pasado 19 de enero, el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y el presidente de la RENFE inauguraron el tramo ferroviario Aluche-Laguna, correspondiente al ferrocarril suburbano Madrid-Móstoles y Villaviciosa de Odón. Este tramo de 2.565 metros de longitud, todo él en túnel, termina de momento en la estación de Laguna, donde empalma con la línea VI del Ferrocarril Metropolitano de Madrid.

Con la puesta en servicio de



NUM. 241 ● FEBRERO 1984
AÑO XXI ● 75 PTAS.

EL Plan de Cercanías del Area Metropolitana de Madrid (1979-1991) ha cubierto uno de sus objetivos con la puesta en servicio, a mediados del pasado enero, del tramo Aluche-Laguna, en el Ferrocarril Suburbano Madrid-Móstoles y Villaviciosa de Odón. El mencionado Plan, cuya inversión prevista se acerca a los 60.000 millones de pesetas, presta especial atención a los importantes nuevos núcleos residenciales del Sudoeste, Sur, Oeste y Este de la capital. Cuando esté concluido, Madrid-Atocha podrá absorber un movimiento anual de 53 millones de viajeros, con lo que esa estación pasará a ser el punto principal

de intercambio (tren, Metro y autobuses) de transportes de la Villa y sus alrededores. En nuestra portada, vista aérea de la estación de Atocha. (Foto: Paisajes Españoles.)

Director:

José Luis Pérez Cebrián

Redacción: Carmen Abella ("Por Toda la Red"), Gonzalo García Sánchez, Amparo Suárez Redondo, Eduardo Tijeras. Fotografía: Isabel Peralda. Secretaria de Dirección: María del Carmen González Hernández. Diseño: Manuel Ruiz Angeles.

Administración y suscripciones: GIRE, Nuevos Pabellones Chamartín. Avenida de Pío XII, s/n. Madrid-16. (Teléfono 733 62 00, ext. 2485). Apto. de Correos 14.411. Depósito legal: M. 922-1964. Redacción: Darro, 32. Madrid-2 (Teléfonos 259 92 81, 259 93 17 y 259 78 50).

IMPRESO EN HAUSER Y MENET, S. A.



Se somete al control de la tirada a la Oficina de Justificación de la Difusión.

este nuevo tramo se da un paso más en la mejora de las comunicaciones ferroviarias de las poblaciones servidas por este ferrocarril suburbano que desde Villaviciosa de Odón pasa por Móstoles, Alcorcón, San José de Valderas, Cuatro Vientos, Las Águilas, Fanjul, Aluche —donde empalma con las líneas V y X del Metro—, terminando provisionalmente en la ya citada estación de Laguna.

Esta comunicación se potenciará aún más dentro de tres años, cuando se concluyan las obras que se iniciarán en breve plazo para prolongar dicho ferrocarril hasta Madrid-Atocha, con una estación intermedia en Embajadores, donde enlazará con la línea III del Metro.

Tanto el tramo inaugurado como el proyecto de ampliación forman parte del Plan de Cercanías de Madrid, cuya reactivación fue anunciada en rueda de prensa el día 27 de enero por el director general de Infraestructura del Transporte, don Antonio Alcaide, y por el director de la 1.ª y 2.ª Zonas de la RENFE, don Manuel Sánchez Beato.

El Plan de Cercanías del Área Metropolitana de Madrid fue aprobado en 1979 con unas inversiones de 57.190,9 millones de pesetas para dotar a la zona prevista de una infraestructura ferroviaria suficiente, capaz de atender la demanda de los nuevos núcleos de población surgidos en la misma y en especial los del Sudoeste, Oeste, Sur y Este de la ciudad.

A finales de 1982, las inversiones realizadas sólo alcanzaban la cifra de 1.851,8 millones de pesetas y había, por tanto, un desfase de 19.000 millones sobre lo previsto y un retraso de dos años y medio.

El actual Gobierno ha asumido dicho Plan y —como indicó el director general de Infraestructura del Transporte— existe la voluntad política de realizarlo en menos tiempo. Se recuperará el retraso acumulado y la conclusión del Plan se adelanta al año 1991.

El Plan se ejecutará en diversas etapas, dando preferencia a las inversiones para las líneas del Sur y Sudoeste, que se piensa concluir para 1986. Estas obras, incluidas en la presente legislación, son las siguientes:

Obras iniciadas antes de 1983

Doble vía y electrificación Villaverde Alto-Parla: En servicio.



Vista aérea del apeadero de Zarzauemada, en la línea Madrid-Fuenlabrada.

Doble vía y electrificación Villaverde Alto-Fuenlabrada: En servicio.

Ferrocarril Villaviciosa de Odón-Aluche: En servicio.

Prolongación Aluche-Laguna: En servicio.

Estación Centro Abroñigal (mercancías): A punto de concluirse.

Obras que se iniciaron durante 1983

Villaverde Bajo-Madrid-Atocha (3.ª y 4.ª vías): Concluirá en 1985.

Villaverde Alto-Méndez Alvaro-Atocha (tramo río Manzanares-Méndez Alvaro): Concluirá en 1985.

Obras que se inician en 1984

Villaverde Alto-Méndez Alvaro-Atocha (tramo Villaverde-río Manzanares): Concluirá en 1985.

Ferrocarril Villaviciosa-Madrid-Atocha (tramo Laguna-Embajadores): Concluirá en 1986.

Ventilación túnel Chamartín-Atocha: Concluirá en 1986.

Remodelación estación Cercanías Atocha: Concluirá en 1986.

Centro TIF de Coslada: Concluirá en 1987.

Aparcamientos de disuasión en las estaciones de Margaritas, Parla, Fuenlabrada, San José de Valderas, Alcorcón y Móstoles: Concluirá en 1985.

Vallecas-Vicálvaro (3.ª y 4.ª vías): Concluirá en 1987.

Nueva estación de Metro lí-

nea I en Atocha: Concluirá en 1986.

Obras que se iniciarán en 1985

Villaverde Alto-Méndez Alvaro-Atocha (tramo Méndez Alvaro-Madrid-Atocha): Concluirá en 1986.

Coslada-Alcalá de Henares (3.ª y 4.ª vías): Concluirá en 1989.

Ferrocarril Villaviciosa-Madrid-Atocha (tramo Embajadores-Atocha): Se concluirá en 1987.

Obras que se iniciarán en 1986

Chamartín-Atocha (nuevos apeaderos Recoletos, Rubén Darío y Nuevos Ministerios): Se concluirá en 1988.

Alcalá de Henares-Guadalupe (3.ª y 4.ª vías): Se concluirá en 1990.

Ramal Delicias-Santa Catalina (2.ª vía): Se concluirá en 1990.

Torrelodones-Pinar de las Rozas (3.ª y 4.ª vías): Se concluirá en 1989.

Pinar de las Rozas-Chamartín (3.ª y 4.ª vías): Se concluirá en 1989.

Torrelodones-Las Zorreras (3.ª y 4.ª vías): Se concluirá en 1989.

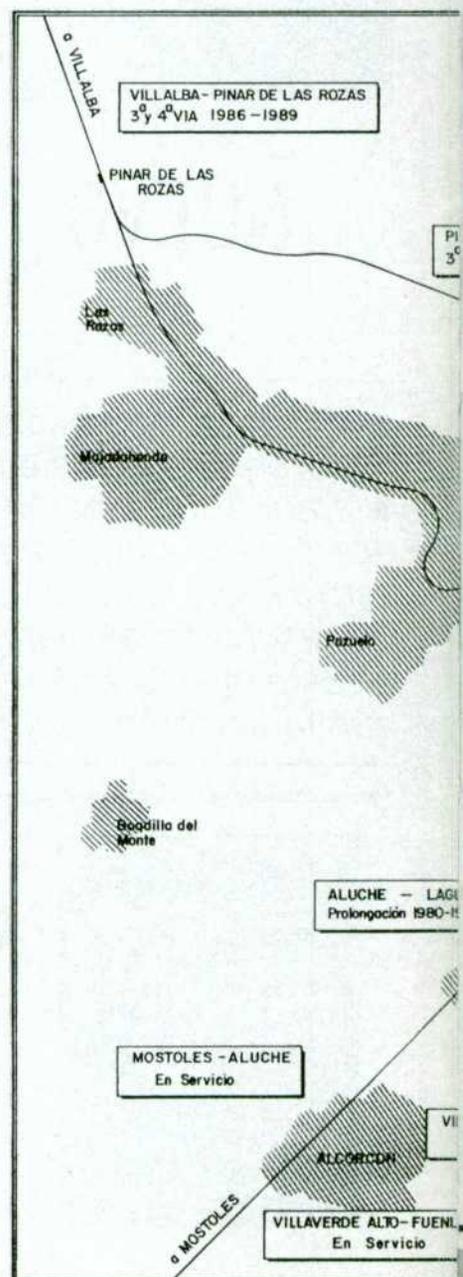
Estación de Atocha de largo recorrido: Se concluirá en 1989.

Enlace P. Pío-Madrid-Atocha (2.ª vía y estaciones en Pirámides, Delicias y Méndez Alvaro): Se concluirá en 1988.

Obras que se iniciarán con posterioridad a 1986

Edificios de la estación de Atocha: Se concluirá en 1990.
Villaverde Bajo-Aranjuez (3.ª y 4.ª vías).

Como resaltó el director general de Infraestructura del Ministerio de Transportes, la obra del Plan de Cercanías de Madrid es la más importante que tiene el Ministerio en toda España y confirma el deseo de contar con el ferrocarril como el medio de transporte más adecuado para servir a los grandes desplazamientos de viajeros de los pueblos de las cercanías. Un claro ejemplo de esta eficacia del transporte por ferrocarril lo tenemos en el caso de Parla, que en 1979 no tenía población que usara el ferrocarril y en 1981, una vez concluida la



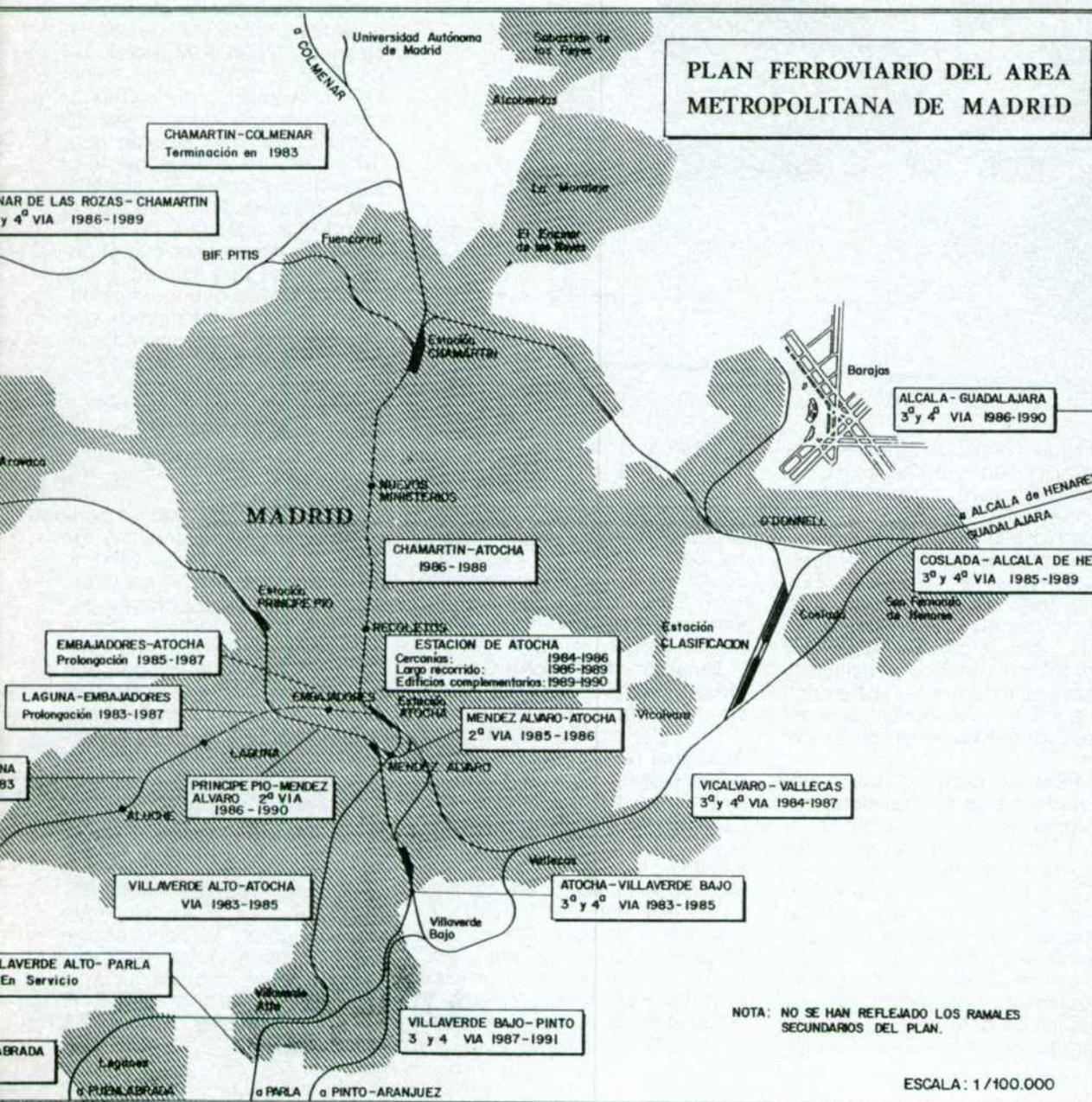
electrificación y la doble vía hasta Villaverde utilizaron el tren 5,7 millones de viajeros, que en 1982 fueron 9,4 millones y en 1983 han llegado ya a los 12,6 millones. Este tráfico se genera en un 60/70 por 100 en las horas-punta, lo que indica que el servicio no puede ser rentable, pero sí tiene un gran rendimiento social.

Centro de intercambio modal

Con la adecuación de la red de cercanías, la estación de Madrid-Atocha tendrá una capacidad de absorción de 53 millones de viajeros al año y será el punto de intercambio modal más importante de Madrid. Para ello, la nueva estación que se



Metro Embajadores: la estación que está llamada a ser el centro principal de la correspondencia entre los servicios de RENFE y la red metropolitana.



ubicará en los antiguos terrenos de descarga del llamado muelle de Pequeña Velocidad, tendrá conexión muy próxima con la estación de Atocha de la línea I del Metro, que se trasladará a la altura de la calle de Alfonso XII, y enlaces con un gran número de líneas de autobuses que iniciarán en la estación su recorrido.

Primeras actuaciones

La expansión demográfica en los años 60 y 70 hizo crecer de manera impresionante los pueblos del Sur y Sudoeste de Madrid, crecimiento que se hizo irracionalmente tomando como ejes de expansión las carreteras y dando la espalda al ferrocarril.

Las grandes congestiones de tráfico en las carreteras hizo, por fin, volver los ojos al ferrocarril. Se acometió la construcción del ferrocarril Aluche-Móstoles, que se inauguró el 28 de octubre de 1976, con una capacidad de 138 trenes diarios con un total de 62.100 plazas, que alivió notablemente el problema del transporte en los pueblos de Móstoles, Alcorcón y en las urbanizaciones surgidas en San José de Valderas y Cuatro Vientos, enlazándolos con la red del Metro en Aluche.

Existían también las líneas de Madrid-Cáceres y Portugal y Madrid-Badajoz que atravesaban algunos de los nuevos núcleos de población construidos en torno a Parla, Fuenlabrada, Getafe y Leganés, pero estas líneas eran de vía única y no

estaban electrificadas. Hubo, por tanto, que emprender su adecuación. Las obras de instalación de la doble vía y electrificación del tendido desde Villaverde Alto a Parla y Fuenlabrada, en las líneas de Badajoz y Cáceres, respectivamente, se iniciaron en 1978 y en 1982 se pusieron en servicio: hasta Fuenlabrada, en mayo, y hasta Parla, en octubre, con lo que comenzaron a circular 79 trenes con un total de 71.508 plazas. Además de la remodelación de las estaciones existentes para adaptarlas al sistema de explotación de cercanías se construyeron nuevos apeaderos en Zarzquemada (en Leganés) y

La gran reforma de la estación de Atocha

El corazón de todo el Plan de Cercanías de Madrid será la estación de Madrid-Atocha, cuya remodelación es tan trascendental para la ciudad, que ha hecho necesaria la colaboración de RENFE, los Ministerios de Obras Públicas y de Transportes y del Ayuntamiento de Madrid. El Plan prevé el traslado de la estación un centenar de metros hacia el Sur, dejando la actual marquesina como gran vestíbulo y centro de convivencia y actividad ciudadana. La plaza recuperará, además, su

cercanías; obras en la estación de largo recorrido y terminación de la nueva estación.

Para ello serán necesarias las siguientes actuaciones:

Separación de los tráfico de cercanías y largo recorrido.—Comprende la ejecución de la 3.ª y 4.ª vías entre Villaverde Bajo y Atocha, con enlaces provisionales en ambas estaciones sin modificación sustancial de las instalaciones de las mismas. Así, la entrada en Atocha de la nueva doble vía que se construye se hará por las actuales vías 12 y 13 de la estación, existiendo el proyecto de prolongar ambas en el patio de Méndez Alvaro, con el objeto

no, que saldrán al otro lado sin interferirse las circulaciones.

En cambio, la línea procedente de Laguna entrará por el Norte de la estación pasando en túnel la glorieta de Carlos V procedente de la estación de Embajadores.

A esta estación de cercanías afluyen ya las vías procedentes del túnel Atocha-Chamartín, que, como es sabido, bajo la glorieta de Atocha se duplican a la entrada de la estación, aunque sólo se utilizan de momento dos.

Sin embargo, aún no está aprobado el proyecto definitivo, si bien es casi seguro que el número de vías de cercanías sea de diez, de ellas siete conectarán con el túnel Atocha-Chamartín, lo que permitirá numerosas combinaciones de destino y procedencia.

En el futuro, el servicio que se prestará en esta estación en una hora punta será de unos 60 trenes, procedentes de los siguientes puntos: 15 de Villaviciosa de Odón y Móstoles, 10 de Fuenlabrada, 10 de Parla, seis de Aranjuez, 10 de Guadalajara y nueve de la línea del contorno. Además llegarán otros 16 trenes procedentes del túnel Chamartín-Atocha. Ello significa una capacidad de cerca de 80.000 viajeros, que no quiere decir que vaya a ser ese el número de los que lleguen a esta estación, dado que muchos optarán por las alternativas que ofrecen los empalmes anteriores con la red del Metro.



Aparcamiento público en la estación de Villaviciosa de Odón.

La Serna (en Fuenlabrada), dotando, además, a todas las estaciones servidas por estos nuevos trenes de cercanías de aparcamientos. Al mismo tiempo se han implantado servicios de autobuses entre las estaciones y distintos núcleos urbanos.

Estos nuevos servicios, sin modificar las instalaciones de Madrid-Atocha, y pese a la descongestión experimentada por esta estación por el traslado de varios trenes de largo recorrido a Chamartín, hace que el tramo Villaverde Bajo-Atocha se encuentre congestionado al límite de su capacidad, repercutiendo negativamente cualquier incidencia en la regularidad y, por tanto, en el servicio ofrecido. Ello ha hecho que una de las primeras obras contratadas del Plan de Cercanías sean la 3.ª y 4.ª vías entre Atocha y Villaverde, que ya se encuentra en construcción.

antigua fisonomía gracias a la desaparición del "scalextric" y con el nuevo centro cultural Reina Sofía, situado en el antiguo Hospital General, la glorieta recobrará su nobleza de antaño. Gracias al ferrocarril, Atocha será uno de los enclaves de la ciudad mejor comunicados y con la prevista reducción del tráfico rodado, la estación, ahora aislada por el "scalextric" y la intensa circulación, se integrará nuevamente en su entorno.

Pero la obra es compleja. Debido a que el Plan debe ser compatible con la explotación ferroviaria, se ha estudiado un programa de trabajo por fases que, aun siendo independiente, logrará la remodelación de la estación sin necesidad de suprimir ningún servicio.

Las fases de trabajo son las siguientes: separación de los tráfico de cercanías y largo recorrido; obras en la estación de

de acercar a los viajeros lo más posible a los restantes medios de transporte.

Con estas vías se logra independizar el tráfico de cercanías del Sudoeste del de cercanías de Aranjuez y largo recorrido, lo que aumentará considerablemente la capacidad del trayecto Atocha-Villaverde Bajo.

Estación de Atocha-Cercanías.—Tras la puesta en servicio de la nueva estación-centro y paquete exprés de Madrid-Abrroñigal podrán iniciarse también las obras de la nueva estación de cercanías que será ubicada en la zona comprendida entre el Laboratorio Central de RENFE y la estación Centro actual de la estación de Atocha. La nueva estación, situada a una cota más baja que las vías actuales, facilitará el paso por debajo de las líneas de circulación de Barcelona, depósito y Alicante de las líneas de cercanías del Sur, Sudoeste y contor-

En el umbral del año 2000

Hacia 1991, cuando se concluya el Plan de Cercanías del Área Metropolitana de Madrid, los pueblos de dicha área que ya tienen ferrocarril habrán potenciado extraordinariamente sus posibilidades de transporte. Pero no hay que olvidar que con ello sólo se habrá recuperado una parte del gran retraso acumulado en infraestructuras ferroviarias en Madrid y serán todavía numerosos los pueblos y nuevas urbanizaciones que carecerán de comunicación ferroviaria. Este es el caso de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Arganda, Algete, Bobadilla y otros. Entre las previsiones figuran la construcción de ramales a varios de estos pueblos. Pero ello nos sitúa ya en el umbral del año 2000. **F. F. S. (Fotos: MAN e ISABEL PERALEDA.)**