

Más de 200 alcaldes y autoridades autonómicas asistieron a la presentación

# Los nuevos trenes regionales

**L**a entrada en vigor el 29 de mayo de 1988 de los nuevos horarios fue la fecha clave en la implantación del nuevo servicio ferroviario regional (NSR) en el ámbito de la Zona Centro de España. Los primeros pasos para la implantación de este servicio de nueva concepción en la Zona Centro se iniciaron en septiembre de 1987 con la mejora en las relaciones Madrid-Talavera y Madrid-Soria, para proseguir en enero de 1988 entre Madrid-Ciudad Real y Puertollano.



El «Río Alberche» que cubre la relación Naval Moral de la Mata-Madrid a su paso por Orzuela de Toledo.

Con el cambio de horarios del último domingo de mayo se introdujeron mejoras en la mayor parte de las relaciones regionales de la 1ª Zona, unas a título definitivo y otras a título experimental. A la vista de los resultados obtenidos por estos trenes se efectuarán retoques y se implantarán nuevos servicios en los dos próximos cambios horarios con objeto de que para el verano de 1989 esté diseñado y en circulación «el nuevo tren regional» de la zona centro.

### La vieja concepción de tren regional

Durante años el servicio regional era entendido como una prolongación de los servicios de cercanías pero con un menor número de circulaciones.

El material era completamente inadecuado ya que era frecuente el uso de Unidades Eléctricas de las series 440 y 436, de ferrobuses en las líneas no electrificadas y de los vistosos coches de la serie 8.000 ó 5.000/6.0000.

Estos trenes contaban con un elevado número de paradas al detenerse en todas las estaciones y apeaderos del recorrido con lo que la velocidad comercial era baja.

Los horarios eran completamente inadecuados al circular en horas que no eran precisamente las más comerciales, a la vez que dificultaban o imposibilitaban los enlaces con trenes de largo recorrido.

Por último y como consecuencia de todo lo anterior, la falta de atención y comodidad que se ofrecía al viajero motivaba que éste abandonara el ferrocarril en estos recorridos para la utilizar su coche particular o autobuses que ofrecen una frecuencia considerable, una gran comodidad y efectúan el recorrido sin paradas.

### El nuevo servicio regional

El tráfico de viajeros que diariamente se mueve entre ciudades con una cierta población es muy elevado. El nuevo servicio regional de la 1ª Zona debe tratar, no solamente de enlazar las principales localidades del centro de España con Madrid, sino también con sus capitales de provincia y con otras capitales o ciudades importantes.

Para ello debe utilizarse un nuevo material que esté dotado de aire acondicionado y que disponga de plazas en 1ª y 2ª clase, asimismo deberá contar con servicio de cafetería y una velocidad comercial mínima de 90 km/h en los trenes con tracción eléctrica y de 75 km/h en los de tracción diesel y por supuesto, tener un número reducido de paradas (1.0 superior a tres por hora de viaje).

Los horarios deben ser un tema preferencial pues han de llegar a las capitales de provincia antes de las 9 de la



El alcalde de Plasencia, propuso el nombre del tren dominical de su ciudad y aunque declaró que estaba muy satisfecho con los nuevos servicios aún mantiene alguna diferencia.

mañana y a Madrid entre las 10 y las 10,30, mientras el retorno ha de producirse a partir de las 13,30 de las capitales de provincia y a las 18,30 desde Madrid. Estos horarios, que deberán permitir el enlace con otros trenes regionales y de largo recorrido, serán diferentes los días laborables y los festivos, al variar en esos días las características de la demanda.

Los precios que deben primar especialmente los viajes de ida y vuelta, deberán ser normalmente tasados por tarifa general sin abono de suplementos, aunque en algunas líneas deban utilizarse precios globales para ser más competitivos.

Fruto de esta nueva concepción ha sido la sustitución desde mayo de 1988 de los Automotores que prestaban servicio en las relaciones Madrid-Cuenca, Madrid-Soria y Madrid-Talavera de la Reina por Ter. Asimismo se han sustituido las UT de la serie 440 por Electrotrenes en las relaciones Segovia-Madrid (1 diario), Avila-Madrid (1 diario), Calatayud-Madrid (2 diarios), Toledo-Madrid (1 diario) y León-Madrid (1 diario). También se han sustituido por Automotores los Omnibus Madrid-Cáceres-Mérida y Alcázar de San Juan-Badajoz.

Con motivo de la introducción de este material que ofrece una mejor calidad y de la reducción de paradas se mejoran ostensiblemente los tiempos de viaje de los trenes de jornada en 30 minutos en las relaciones Cuenca-Madrid, Segovia-Madrid y Calatayud-Madrid, en 25 en el Toledo-Madrid y 15 en el Avila-Madrid.

### Los alcaldes en los trenes regionales

El 31 de mayo, dos días después del cambio de horarios, se realizó la presentación de los nuevos servicios regionales en la zona centro. Al acto asistieron cerca de 225 personas incluyendo presidentes de Diputación, gobernadores civiles y militares, alcaldes

## Los nuevos trenes regionales de jornada, climatizados, disponen de la 1ª y 2ª clase.

y concejales de las principales localidades de la zona, así como representantes de diversos medios de comunicación desplazados ex profeso a Madrid.

Las diversas personalidades, acompañadas por directivos de Renfe, llegaron a Madrid a primeras horas de la mañana en los nuevos trenes regionales y realizaron visitas al Museo Nacional Ferroviario y a las instalaciones de la estación de Chamartín.

El Director de Gestión Comercial, representando al Presidente de Renfe que se encontraba de viaje, hizo la representación de los nuevos servicios. También hizo uso de la palabra el Director de la 1ª Zona quien pidió la colaboración, sugerencias y críticas de todos los presentes para la mejora continua del servicio, a la vez que comentó que el acto parecía una especie de «Junta de Accionistas» ya que al ser Renfe una empresa de todos los españoles, allí estaban presentes los representantes electos de una parte importante de los habitantes de este país.

Para una parte de los alcaldes el viaje no fue baldío pues hicieron comentarios sobre la posibilidad de que algunos trenes efectuaran parada en sus localidades y ante lo razonable de su petición se acordó autorizar estas paradas. Así, por ejemplo, el Electrotren Río Tago efectuará parada en Nuevos Ministerios, lo mismo sucede al Ter n.º 6008 que tendrá parada facultativa en las estaciones de Ocaña y Noblejas y por último el alcalde de Almuradiel, que además es ferroviario, consiguió que el interurbano 34002 que finalizaba en Santa Cruz de Mudela prolongara el recorrido hasta su localidad.



MAN - MARTÍN

**La velocidad comercial mínima con tracción eléctrica no será nunca inferior a 90 km/h.**

viajeros con una furgonera entre el casco urbano y la estación.

Los alcaldes de la provincia de Segovia expresaban que al celebrarse este año el centenario de la inauguración de la línea Villalva-Segovia, la creación de un tren que les acerque a Madrid en menos de una hora y media les parece un bonito regalo.

La nota antagónica la ponían el Alcalde de Manzanares y el primer teniente alcalde de Alcázar de San Juan, pues mientras el primero se encontraba muy feliz con la potenciación por parte de Renfe de las instalaciones de su ciudad, el segundo expresaba sus quejas por la continua reducción de plantilla que Renfe estaba haciendo en su localidad.

La anécdota del día la protagonizó el representante del Gobierno en Castilla-La Mancha, un enamorado del ferrocarril según confesó él mismo, que se entusiasmó tanto con la visita al Museo Nacional Ferroviario que llegó tarde a una reunión.

Por la tarde, las diversas personalidades regresaron en los diferentes trenes regionales que tenían por destino sus ciudades, algunos con la satisfacción de haber conseguido alguno de sus planteamientos y el resto habiendo descubierto una imagen distinta del ferrocarril. **Jerónimo Robledo.**

Durante la comida TRENES HOY pudo hablar con diversos alcaldes; el alcalde de Cáceres manifestaba que siendo un objetivo de su ciudad el incremento del turismo, Renfe lo ha favorecido con la creación de nuevos trenes más rápidos y cómodos así como con el gran éxito alcanzado por el tren turístico Ciudad Monumental de Cáceres. Los alcaldes de Plasencia y Navalnoral de la Mata, aunque se mostraban muy contentos con los nuevos servicios, expresaban diversas sugerencias, manifestando el primero que hasta que no se reinaugure la Ruta de la Plaza ondeará en el balcón de la casa consistorial una pancarta alusiva a la misma y el día en que esto suceda está dispuesto a organizar una manifestación popular de agradecimiento

a Renfe. El alcalde de Navalnoral pensaba que se debía crear un tren por la tarde en días festivos ya que al ser su ciudad la última de Extremadura camino de Madrid, pasan los trenes completos; a la vez manifestaba que Renfe debía ceder parte de los terrenos de la estación para construir el intercambiador de la Vera.

Los alcaldes de la provincia de Soria manifestaban su pesadumbre porque parte de los municipios sorianos no contarán ya con ferrocarril tras el cierre de algunas líneas y expresaban su deseo de que se establezcan paradas facultativas en la línea Torralba-Soria. El alcalde de Almazán comentó que se estaba estudiando la posibilidad de crear un tren turístico hasta esa localidad, mientras que el de Olvega piensa establecer un servicio regular de

