

Análisis de la red de autobuses nocturnos de la ciudad de Madrid

Víctor de Elena Escaladas

ÍNDICE

1. Breve resumen de la red de autobuses nocturnos	3
2. El servicio de 'búhos': línea a línea	4
3. Principales problemas de la red de búhos	9
4. Posibles soluciones para la red de búhos	11

1. Breve resumen de la red de autobuses nocturnos

La red de autobuses nocturnos de la ciudad de Madrid, popularmente conocidos como 'Buhos', es un servicio ofrecido por la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT Madrid).

Este servicio permite la movilidad de los habitantes de la ciudad entre las 23.15 y las 07.00 horas, coincidiendo con el cese de la actividad del servicio diurno de autobuses y el cierre del Metro de Madrid.

El servicio de 'búhos' se ofrece los 365 días del año, con refuerzos especiales los viernes y sábados, y en fechas señaladas tales como la noche del 31 de diciembre al 1 de enero de cada año. Así mismo, sus servicios sufren variaciones en otras fechas festivas, aumentando o disminuyendo el servicio en función de las necesidades de transporte de la ciudad.

La red de autobuses nocturnos de Madrid se creó el 1 de octubre de 1974 y debido al crecimiento de la propia ciudad, ha ido modificando e incrementando sus líneas y alargando los recorridos.

En el año 2007, la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid inauguraron la red de 'MetroBuhos', como alternativa a la promesa electoral del Partido Popular de abrir el Metro de Madrid las 24 horas del día durante los viernes y sábados. Las dificultades técnicas para poder realizar un correcto mantenimiento a la red de Metro impidieron la puesta en marcha de esta propuesta, y para poder satisfacer la alta demanda de transporte nocturno, se pusieron en marcha las líneas de MetroBuzo que cubrían el recorrido de las propias líneas de Metro, pero en superficie. En julio de 2013, y coincidiendo con el plan de ajuste del Ayuntamiento de Madrid, el servicio dejó de prestarse, alegando un gran coste económico y una baja demanda.

En la actualidad, el servicio de 'búhos' consta de 27 líneas que conectan los barrios de la periferia con el centro de la ciudad y viceversa. Las líneas N1 a N24 conectan la plaza de Cibeles con los diferentes barrios en sentido horario, comenzando por Sanchinarro y acabando en Las Tablas. Las líneas N25 y N26 tienen su origen en la Plaza de Alonso Martínez y circulan hasta Villa de Vallecas y Aluche, respectivamente.

La línea N27 realiza el mismo servicio de la línea diurna 'Express Aeropuerto', iniciando su recorrido en la Plaza de Cibeles –sustituyendo a la cabecera diurna en la estación de Atocha- y llegando hasta las terminales 1, 2, 3 y 4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con una tarificación y horario especiales.

Todos los servicios se prestan con los autobuses más modernos de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, generalmente autobuses articulados, que permiten una mayor capacidad. También son utilizados los autobuses de 12 metros con mamparas, destinados a las líneas más cortas, frente a los primeros, que normalmente se destinan a las líneas nocturnas más largas.

Desde hace dos años y para las noches de viernes y sábado, algunas de las líneas nocturnas cuentan con un servicio de vigilantes de seguridad para poder conservar el orden en el interior de los autobuses, impidiendo el acceso a personas con alcohol, en estado de embriaguez o bajo los efectos de alguna sustancia estupefaciente.

2. El servicio de ‘búhos’: línea a línea

Para poder evaluar el estado de la red de autobuses nocturnos de Madrid debemos de conocer cada una de las líneas. En este punto del informe procederemos a comentar el recorrido y las características de cada una de las líneas.

Línea N1: Plaza de Cibeles – Sanchinarro

La línea N1 comienza su recorrido por el Paseo de la Castellana hasta la altura del Metro Gregorio Marañón, donde gira para tomar la calle María de Molina y continuar por calle del Príncipe de Vergara hasta Pio XII. Cruza la M-30 y llega a la calle de Arturo Soria, donde accede por la calle Cuevas del Almanzora a la altura del Pinar de Chamartín. Tras cruzar la avenida de Manuel Azaña y la M-11, cruza el barrio de Oña por la avenida de Manoteras y accede al PAU de Sanchinarro por la avenida Francisco Pi y Margall y la calle Ana de Austria, para finalizar su recorrido junto a las cocheras de la EMT en Sanchinarro.

Línea N2: Plaza de Cibeles – Hortaleza

La línea N2 circula por la calle Alcalá y asciende por Príncipe de Vergara hasta Avenida de América, donde toma la calle López de Hoyos hasta el final de la calle. Una vez allí, circula por el barrio de San Lorenzo, cruza la M-40 hasta Las Cárcavas y vuelve a Hortaleza para finalizar en Parque de Santa María.

Línea N3: Plaza de Cibeles – Canillas

Comienza su ruta por la calle Alcalá y gira en Goya para ascender hasta Diego de León. Continúa por la avenida de Bruselas, alcanza el Parque de las Avenidas y sigue por la avenida de Badajoz hasta Arturo Soria. Una vez allí, asciende gran parte de la propia calle hasta alcanzar la carretera de Canillas, donde llega a la boca de Metro de dicho barrio.

Línea N4: Plaza de Cibeles – Barajas

Circula por la calle Alcalá hasta la calle Serrano, donde se desvía rápidamente para subir por toda la calle Velázquez hasta la calle María de Molina. Una vez ahí, toma la autovía A-2 hasta desviarse a la altura de la calle Josefa Valcárcel. Continúa por el lateral de la avenida de Aragón hasta el nudo de Eisenhower, donde toma una salida hacia el barrio del Aeropuerto, seguir por la avenida de Cantabria y adentrarse en la Alameda de Osuna. Más tarde toma la avenida de Logroño para acabar en la avenida General del barrio de Barajas.

El recorrido de vuelta es semejante, pero sin entrar en el barrio del Aeropuerto. Una vez entrado en el centro de la ciudad, el autobús circula por la calle Serrano para llegar a su destino en Cibeles.

Línea N5: Plaza de Cibeles – Colonia Fin de Semana

Esta línea da servicio en su totalidad al entorno de la calle Alcalá. Realiza por superficie las estaciones de Metro de Retiro, Príncipe de Vergara, Goya, Manuel Becerra, Ventas, El Carmen, Quintana, Pueblo Nuevo, Ciudad Lineal (donde permite el transbordo con líneas nocturnas interurbanas) y Suances, desviándose antes de Torre Arias para dar servicio al polígono de Julián Camarillo, la avenida de Arcentales y la avenida de Canillejas cerca de la estación de Las Musas. Posteriormente vuelve a la calle Alcalá para continuar hasta la estación de Canillejas, la conocida como ‘Ciudad Pegaso’, el polígono industrial de Las Mercedes y la Colonia Fin de Semana, donde finaliza su recorrido.

Línea N6: Plaza de Cibeles – Las Rosas

Esta línea utiliza el enlace rápido de la calle O'Donnell para poder llegar en apenas unos minutos hasta el barrio de La Elipa a través de la avenida Marqués de Corbera. Posteriormente circula por la calle Ascao y callejea hasta alcanzar la avenida de los Hermanos García Noblejas. Cruza la avenida de Arcentales y gira en la calle Pobladura del Valle para dar servicio a Simancas y San Blas. Finaliza su recorrido en la calle Suecia del barrio de Las Rosas.

Línea N7: Plaza de Cibeles – Vicálvaro

Comparte parte su recorrido con las líneas N3 y N5 por la calle Alcalá hasta pasada la plaza de Toros de Las Ventas, donde se desvía para tomar toda la avenida de Daroca y dar servicio al barrio de La Almudena. Alcanza la plaza de Alsacia y sube por la calle Aquitania hasta la avenida de Canillejas a Vicálvaro, por donde accede al centro histórico de Vicálvaro y al barrio de San Cipriano, para finalizar su recorrido en el barrio de Valderribas, en la calle Minerva.

Línea N8: Plaza de Cibeles – Valdebernardo

La línea N8 comienza su servicio por la calle Alcalá y el entorno del Parque del Retiro. Gira en las calles Menéndez Pelayo y Sáinz de Baranda para alcanzar la boca de Metro de Ibiza, y posteriormente, el Metro Sáinz de Baranda en la calle Doctor Esquerdo. Prosigue su servicio por el barrio de la Estrella, y cruza la calle Arroyo Media Legua para acceder al barrio de Vinateros. Por la calle Hacienda de Pavones alcanza el barrio de Artilleros, y tras girar en Fuente Carrantona llega hasta el Metro Pavones. Posteriormente baja por la avenida del Doctor García Tapia hasta adentrarse en el bulevar Indalecio Prieto y finalizar su recorrido en el barrio de Valdebernardo.

Línea N9: Plaza de Cibeles – Ensanche de Vallecas

Esta línea utiliza la autovía A-3 para acceder de una manera rápida al barrio de Santa Eugenia y el Ensanche de Vallecas.

Comienza su recorrido en Cibeles, donde baja hasta la estación de Atocha. Utiliza la avenida del Mediterráneo para llegar hasta el intercambiador de Conde de Casal, donde permite transbordar con los autobuses interurbanos que se dirigen al sudeste de la región. Continúa por el lateral de la A-3 hasta alcanzar el barrio de Santa Eugenia, donde callejea hasta alcanzar la calle Real de Arganda. Da servicio a la Villa de Vallecas y el barrio de Congosto, por donde accede a la avenida del Ensanche de Vallecas, permitiendo acceder al autobús nocturno a los vecinos de La Gavia, Las Suertes y Valdecarros. El recorrido de vuelta pasa por la estación de cercanías de Vallecas (Metro Sierra de Guadalupe).

Línea N10: Plaza de Cibeles – Palomeras

La línea N10 circula casi en su totalidad por la avenida Ciudad de Barcelona, comenzando en la estación de Atocha y dando servicio al barrio de Pacífico, el Puente de Vallecas, Nueva Numancia y Portazgo. Gira hasta alcanzar la calle Javier de Miguel y la avenida de Buenos Aires, hasta llegar a la avenida de Rafael Alberti y finalizar en el entorno de la estación de Miguel Hernández.

Línea N11: Plaza de Cibeles – Madrid Sur

Esta línea circula por el Paseo del Prado y toma la avenida Ciudad de Barcelona hasta la calle del Comercio, por donde gira para acceder a la calle Méndez Álvaro. Llega hasta la Estación Sur de autobuses y cruza la M-30 y Abroñigal hasta la avenida de Entrevías, por donde circula dando servicio a la parte sur del barrio de Entrevías. Alcanza El Pozo del Tío Raimundo, sube por la avenida de Buenos Aires y finaliza su recorrido en la avenida Pablo Neruda con la avenida de San Diego.

Línea N12: Plaza de Cibeles – Barrio de los Rosales

La línea N12 comienza en Cibeles y circula por el Paseo del Prado hasta la glorieta del Emperador Carlos V, donde baja por la calle Embajadores y posteriormente por el Paseo de las Acacias hasta Pirámides. Continúa dando servicio al Paseo de Yeserías y llega a la Plaza de Legazpi. Tras cruzar el río Manzanares, toma las calles de Antonio López y Estafeta por los barrios de Almendrales y San Fermín, y recorre toda la avenida de los Rosales hasta llegar a la calle Berrocal, donde finaliza su viaje.

Línea N13: Plaza de Cibeles – Colonia San Cristóbal de los Ángeles

Circula por el Paseo del Prado, Atocha, Palos de la Frontera y el barrio de Delicias. Una vez llega a Legazpi, cruza el río y continúa por la calle Marcelo Usera hasta que se desvía a la avenida de Córdoba. Tras dejar atrás los barrios de Almendrales y San Fermín, y circulando en paralelo a la línea N14, se desvía para tomar la avenida Orovilla y circular por Villaverde Bajo. Toma la avenida de Andalucía y entra en la colonia de San Cristóbal de los Ángeles, para finalizar su recorrido en la calle Godella.

Línea N14: Plaza de Cibeles – Villaverde Alto

Como indicaba en la línea anterior, el buho N14 comparte recorrido con la línea N13 hasta la Ciudad de los Ángeles. Una vez ahí, se desvía por la calle Alcocer para llegar a la estación de Puente Alcocer, y circula por el paseo de Antonio Palacios hasta la estación de Metro y Cercanías de Villaverde Alto. Finaliza su recorrido en la calle Resina.

Línea N15: Plaza de Cibeles – Orcasur

La línea N15 comparte todo su recorrido con la línea N12 hasta llegar a la glorieta de Pirámides, donde cruza el río para acceder hasta Marqués de Vadillo. Una vez ahí, continúa por la calle de Antonio López hasta girar en la calle Marcelo Usera, desde donde accede a la calle de Rafaela Ybarra. Entra en el barrio de Orcasitas por la Gran Avenida y finaliza su recorrido en Orcasur, desde donde vuelve a salir hacia Cibeles por la avenida de los Poblados.

Línea N16: Plaza de Cibeles – La Peseta

En sentido La Peseta, la línea N16 comienza subiendo por Alcalá, toma Gran Vía y se desvía en la Plaza de España para recorrer toda la calle Bailén. Llega a Puerta de Toledo, cruza el río y toma la Vía Carpetana hasta la estación de metro de Carpetana, donde gira por la avenida de Oporto. Una vez ahí, sigue hasta el Camino Viejo de Leganés, y da servicio a los barrios de Pan Bendito, San Francisco y Carabanchel Alto. Continúa por la calle Thaler, y finaliza su recorrido en la avenida de la Peseta, a la altura de la avenida de Carabanchel Alto, coincidiendo con la cabecera de la línea N17. Su recorrido de vuelta, en su tramo final, lo hace por las calles Bailén y Mayor, la puerta del Sol y la calle Alcalá.

Línea N17: Plaza de Cibeles – Carabanchel Alto

Con origen en Cibeles, baja hasta Atocha, donde se dirige hacia Embajadores y gira hacia el paseo de Santa María de la Cabeza. Por dicha avenida llega hasta la plaza de Fernández Ladreda –Plaza Elíptica-, y a través de la avenida de Oporto entra en el barrio de Vista Alegre y da servicio a Carabanchel Bajo. Utiliza la avenida de Nuestra Señora de Fátima para llegar hasta Carabanchel Alto, y finaliza en la avenida de la Peseta.

Línea N18: Plaza de Cibeles – Aluche

Comienza su recorrido subiendo por Alcalá y Gran Vía, donde baja hasta la Plaza de España y Príncipe Pío. A través del paseo de la Virgen del Puerto enlaza con el Paseo de Extremadura, el cual abandona a la altura de la estación de Alto de Extremadura, para dar servicio a los barrios de Lucero y de la Cuña Verde de Laguna. A través de la calle Camarena llega al intercambiador de Aluche, donde enlaza con la línea N26.

Línea N19: Plaza de Cibeles – Colonia San Ignacio de Loyola

La línea N19 calca su recorrido al de la línea N18, pero en vez de desviarse en Alto de Extremadura, continúa por la autovía A-5 dejando atrás la Casa de Campo, la Colonia Jardín y el barrio de Campamento. A la altura de la Dehesa del Príncipe, junto a la estación de Aviación Española, entra en la colonia San Ignacio de Loyola, haciendo un recorrido circular por la misma y saliendo de nuevo hacia Cibeles por la avenida de la Aviación.

Línea N20: Plaza de Cibeles – Barrio de Peñagrande

Esta línea también utiliza el carril bus de la Gran Vía para llegar de una forma rápida hasta la Plaza de España, donde se desvía hacia Príncipe Pío para dar servicio a la avenida de Valladolid. Continúa por la parte sur del campus de Ciudad Universitaria, y a través de la avenida Complutense se adentra en la colonia Puerta de Hierro, por la calle Nueva Zelanda. A través de la calle Doctor Ramón Castroviejo llega a Peñagrande, con paradas en las calles Joaquín Lorenzo e Islas Aleutianas del barrio conocido como ‘Peñachica’. Posteriormente, continúa su recorrido por la avenida del Cardenal Herrera Oria, para llegar a su cabecera en la calle Leopoldo Alas Clarín. Su vuelta a Cibeles la hace a través de la calle Ramón Gómez de la Serna, y tras dejar atrás Peñagrande, vuelve por Puerta de Hierro a través de la calle San Martín de Porres.

Línea N21: Plaza de Cibeles – Arroyo del Fresno

Con un recorrido igual al del N20 hasta Plaza de España, esta línea continúa por Princesa hacia Argüelles y Moncloa. Sube hacia Cea Bermúdez y continúa por el Paseo de San Francisco de Sales para dar servicio al entorno del Metro Guzmán el Bueno. A partir de ahí, sigue el recorrido de la línea 7 de Metro, pasando por la glorieta de Francos Rodríguez, el barrio de Valdezarza, y utilizando la calle de Antonio Machado hasta llegar a Cesar Manrique y cruzar la M-30 a la altura de la avenida de la Ilustración. Sube por Fermín Caballero para dar servicio a Peñagrande, y gira por Cardenal Herrera Oria hasta llegar a su cabecera en Cerro Minguete, junto al metro Lacoma.

Línea N22: Plaza de Cibeles – Barrio del Pilar

La línea N22 utiliza todo el paseo de la Castellana hasta la Plaza de Castilla para dar servicio al barrio del Pilar. Pasa por la plaza de Colón, la glorieta de Emilio Castelar, Nuevos Ministerios, la plaza de Lima y de Cuzco y, tras llegar a Plaza Castilla, baja por Bravo Murillo hacia Valdeacederas y accede al barrio del Pilar a través de la calle Capitán Blanco Argibay. Sube por la avenida de Betanzos, y antes de finalizar su recorrido en La Vaguada, sube por Monforte de Lemos hacia el barrio de La Paz, por Fermín Caballero y bajando por la avenida de la Ilustración.

Línea N23: Plaza de Cibeles – Montecarmelo

Comienza por el paseo de Recoletos hasta la plaza de Colón, donde sube por la calle Génova hasta Alonso Martínez. Utiliza la calle Santa Engracia para llegar hasta la glorieta de Cuatro Caminos, y sigue por Bravo Murillo hasta la Plaza de Castilla. Baja por la Avenida de Asturias y entra al barrio del Pilar por la calle Ginzo de Limia. Continúa por la calle Nuria de la colonia Mirasierra, y sube por las calles La Masó y Costa Brava hasta la parte sur del PAU de Montecarmelo. Finaliza al final de la avenida Monasterio de Silos, junto al centro comercial.

Línea N24: Plaza de Cibeles – Las Tablas

Esta línea también utiliza todo el Paseo de la Castellana hasta la Plaza de Castilla, y continúa hasta el hospital de La Paz, para cruzar por Pedro Rico hacia la colonia Virgen de Begoña y seguir por la calle Nuestra Señora de Valverde, en el barrio de Fuencarral. A través de la calle Afueras a Valverde accede a la autovía de Colmenar Viejo y la carretera de Alcobendas, y entra en Las Tablas a través de la calle Castiello de Jaca. Continúa por la avenida Camino de Santiago y Santo Domingo de la Calzada, y finaliza su recorrido en el paseo Tierra de Melide.

Línea N25: Alonso Martínez – Villa de Vallecas

Con origen en la plaza de Alonso Martínez, la línea N25 comienza su recorrido bajando por el Paseo de Recoletos hasta Cibeles, donde se desvía para dar servicio a la Puerta del Sol, y vuelve al Paseo del Prado para alcanzar Atocha. Prosigue por la avenida Ciudad de Barcelona, posteriormente llamada avenida de la Albufera, y finaliza en Villa de Vallecas.

Línea N26: Alonso Martínez – Aluche

La línea N26 sale desde la calle Almagro, gira en la calle Zurbarán y baja por el paseo de la Castellana hasta la plaza de Carlos V. Sube hasta la plaza de Jacinto Benavente y continúa por la calle Toledo, cruza el río Manzanares y prosigue por General Ricardos y calle de la Oca hasta Eugenia de Montijo, para finalizar en el Intercambiador de Aluche.

Línea N27 (Express Aeropuerto): Plaza de Cibeles – Aeropuerto

La línea nocturna al Aeropuerto permite continuar el servicio diurno que comienza en Atocha, sin embargo, traslada su cabecera a la Plaza de Cibeles, para enlazar con el resto de la red. Tiene el mismo recorrido que la línea diurna, utilizando la calle de O'Donnell para enlazar rápidamente con la M-23 y la M-40. Tiene parada en las terminales 1, 2 y 3, y luego toma las carreteras M-13 y M-12 hasta llegar a la terminal 4.

3. Principales problemas de la red de búhos

Pese a los buenos datos de uso, ocupación y el diseño de la red de autobuses nocturnos de Madrid, éste informe no servirá para destacar las bondades de este sistema, sino para dar luz a los principales problemas del mismo según la visión de los usuarios del mismo.

- **Radialidad del sistema**

Todas las líneas están diseñadas para partir de la periferia y llegar al centro de Madrid. Es evidente que una gran parte de los desplazamientos tienen su origen en el centro de la ciudad –especialmente en fines de semana- y van hacia la periferia, dado que en el distrito Centro se encuentra la mayor parte de la oferta de ocio nocturno de la ciudad. Sin embargo, éste modelo no cubre los desplazamientos entre diferentes puntos de la periferia, teniendo que pasar obligatoriamente por Cibeles o Alonso Martínez y tardando estos usuarios, de media, unas dos horas.

Por otro lado, éste modelo radial de red impide, casi en todos los casos, la comunicación en el propio distrito o barrio, haciendo que los clientes de centros de actividad nocturna (centros comerciales o de ocio, cines...) en los barrios de la periferia no dispongan de una alternativa para llegar a sus casas.

La ineficiencia de las rutas de los autobuses disuade, en muchas ocasiones, a sus posibles usuarios, teniendo que utilizar su vehículo privado o el servicio de taxis para poder llegar a sus destinos. En este informe se procederá a aportar posibles soluciones a este diseño.

- **Colapso de la Plaza de Cibeles**

Pese a que el tráfico por las noches es mucho menor que el resto del día, la acumulación de 25 líneas de autobuses, más otras dos líneas pasantes (N25 y N26), así como la estancia de autobuses de reserva en la propia plaza, supone el llegar a la situación de tener en la plaza, en ocasiones, a más de 10 autobuses al mismo tiempo, como sucede al comienzo del servicio.

La disposición de las paradas y la trayectoria de las autobuses provocan, a menudo, que estos tengan que girar en la plaza, a menudo coincidiendo con otros autobuses. Esto supone un incremento del tráfico innecesario, un ralentizamiento de la circulación, y en cierto modo, un colapso de la plaza debido a los intervalos semafóricos.

Del mismo modo, en Cibeles encontramos una desigualdad en la ubicación de las cabeceras: algunas están según se llega de la periferia, mientras que otras están colocadas antes de partir. Lo lógico sería una uniformidad en estas situaciones, o el establecimiento de una parada de descenso de viajeros.

- **Información muy irregular**

Dado el carácter secundario de la red nocturna, la señalización de las líneas de autobuses es muy deficiente. Esta situación se agrava teniendo en cuenta la dificultad orientativa y de visión por la noche, al estar mal señalizadas las paradas de autobús, los recorridos de los mismos no figuren en un mapa orientativo más allá del esquema –que como se ha indicado por varios colectivos, es muy confuso y requiere mejorarse, junto a dar un nombre identificativo a cada una de las paradas- y no paren en todas las paradas de las calles por las que circulan (por ejemplo, el N21 circula por la glorieta Salvador Maella y no tiene parada en dicha parada). Del mismo modo, el sistema de información de los paneles de las paradas o de la app no suele funcionar correctamente por la noche.

- **Falta de previsión en fechas especiales**

En los últimos años se viene reforzando el servicio nocturno en las noches de nochebuena, nochevieja y otros días como el Orgullo Gay con la ampliación de frecuencias. Sin embargo, en otras fechas menos especiales pero que también suponen desplazamientos de varios cientos de personas, la Empresa Municipal de Transporte y el Ayuntamiento de Madrid no planifican un refuerzo en algunas líneas puntuales.

Esta situación se da con las fiestas de barrio (fiestas de Hortaleza, Moratalaz o Barrio del Pilar, por ejemplo), en las cuales los búhos que vuelven hacia Cibeles no pueden absorber la gran demanda de usuarios; con celebraciones menos tradicionales pero que también son motivos festivos (Halloween, San Patricio, etc); o las celebraciones de éxitos deportivos, manifestaciones u otras grandes concentraciones.

- **Frecuencias irregulares**

Pese a que los conductores disponen de horarios de salida, es común ver dos autobuses de la misma línea, uno detrás del otro (y generalmente, el primero lleno y el segundo vacío) y que el siguiente se alargue en el tiempo, teniendo que esperar más de media hora.

- **Poco descanso de los autobuses**

Como indicamos al principio, los autobuses que prestan el servicio nocturno también prestan el servicio diurno, y pese a ser, generalmente, los autobuses más nuevos, estos acumulan una gran cantidad de kilómetros que impiden su descanso y acaban sufriendo averías en servicio.

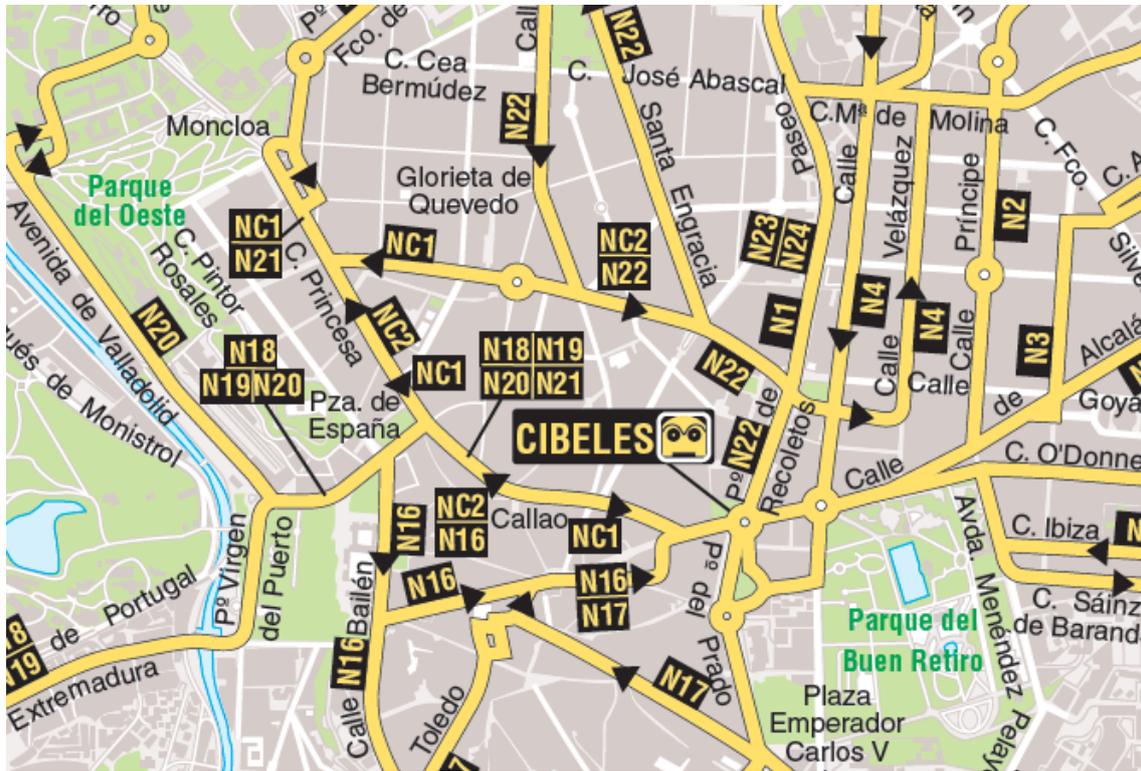
- **Vandalismo**

El consumo de alcohol, drogas, el fervor de la noche o simplemente la nula vigilancia y la falta de autoridad del conductor han supuesto, en varias ocasiones, problemas en el trayecto de los autobuses. Desde hace casi 2 años se introdujo un sistema de vigilantes de seguridad en determinadas líneas y autobuses que “patrullan” e impiden el acceso con alcohol, o a personas en estado ebrio o de drogadicción. Algunas voces apuestan por crear un cuerpo de Policía de Transportes que patrullen en líneas de Metro, Cercanías o Autobús, y que sustituyan la figura del vigilante de seguridad.

4. Propuestas de mejora para la red de búhos

Dado que el objetivo principal de este estudio es intentar mejorar la red de autobuses nocturnos de Madrid, creo que es necesario aportar diferentes soluciones para los problemas arriba relacionados, que también comparten diferentes colectivos del mundo del transporte o los propios usuarios.

Recuperación de las líneas NC1 y NC2



Extracto del mapa de autobuses nocturnos de Madrid, cuando existían las líneas C1 y C2 (2012)

Las líneas NC1 y NC2 hacían un recorrido semejante por el centro de Madrid, conectando la plaza de Cibeles con Colón, y subiendo por las calles Génova y Carranza hasta Moncloa, para volver a su origen a través de las calles Princesa, Gran Vía y Alcalá. Cada una de las líneas hacía el recorrido en un sentido diferente.

El concepto de creación de dichas líneas es muy correcto: líneas que conectan puntos estratégicos del centro histórico y de la ciudad, que dan servicio a zonas de ocio nocturno y de gran tránsito, y que conectan con intercambiadores como Moncloa, estaciones de la red de Metro o la cabecera del resto de autobuses nocturnos.

Sin embargo, la falta de un título multiviaje que permita montar en dos autobuses o medios de transporte con un mismo billete lo condena al fracaso, al servir únicamente como modo de enlace a otras infraestructuras, haciendo que sus usuarios recurran a otros medios más lentos por no pagar más billete.

Del mismo modo, la ampliación de dichas líneas, realizando un recorrido circular semejante al de la conocida como "M-10" de Madrid, permitiría aumentar la demanda de dichas líneas y fortalecer las conexiones en los distritos del centro de la ciudad.

Creación de líneas periféricas interdistritales nocturnas

La creación de estas líneas podría ser un tanto complicada, dado que como la mayoría de desplazamientos se realizan entre el centro y la periferia de la ciudad, la implantación de líneas periféricas no debería estar sometida a un modelo económico de coste-retorno, sino que estaríamos hablando de líneas de interés social, que unen barrios con hospitales, centros comerciales, de ocio y otras instalaciones con horarios nocturnos.

La implantación de líneas interdistritales fomentaría y permitiría los recorridos entre barrios de un mismo distrito, así como la conexión entre dos distritos anexos –cosa que actualmente es casi imposible en los distritos más periféricos- y el poder recorrer grandes recorridos y avenidas en un corto espacio de tiempo.

El objetivo sería crear dos anillos circulares: el primero, con la recuperación de las líneas C1 y C2, que cubrían un recorrido semejante al de la línea 6 de Metro y que hemos explicado anteriormente, mientras que el segundo sería un anillo mucho más exterior, semejante al recorrido de la M-30.

Las dos propuestas de líneas periféricas exteriores, como se ha dicho antes, tienen un objetivo social de **facilitar la movilidad nocturna en transporte público para poder acceder a barrios o distritos colindantes de manera mucho más rápida** que con el sistema actual, y que permitiría completar dicha red uniendo los intercambiadores que también reciben líneas nocturnas interurbanas.

El recorrido **no superaría en ningún caso un máximo de una hora y media y siempre rondaría la hora de duración**. Sus frecuencias podrían estar en torno a un **autobús cada 20 o 30 minutos**, con la publicación de los horarios de paso estimados en cada parada. Para estas líneas no se necesitarían más de 6 autobuses y otro de reserva para las dos líneas. Para facilitar el recorrido de estos autobuses, sería muy interesante la **posibilidad de instalar prioridad semafórica en las calles por las que circula**, principalmente grandes avenidas.

Sin embargo, todas estas propuestas serán ineficaces si no se instala un **billete que permita el transbordo durante un periodo de tiempo** –en otras ciudades se ha implantado el transbordo entre medios de transporte por un periodo de una hora y media-, permitiendo la conexión entre las líneas periféricas (NC) y las líneas nocturnas actuales (N).

- **Línea Circular Norte (NC3)**



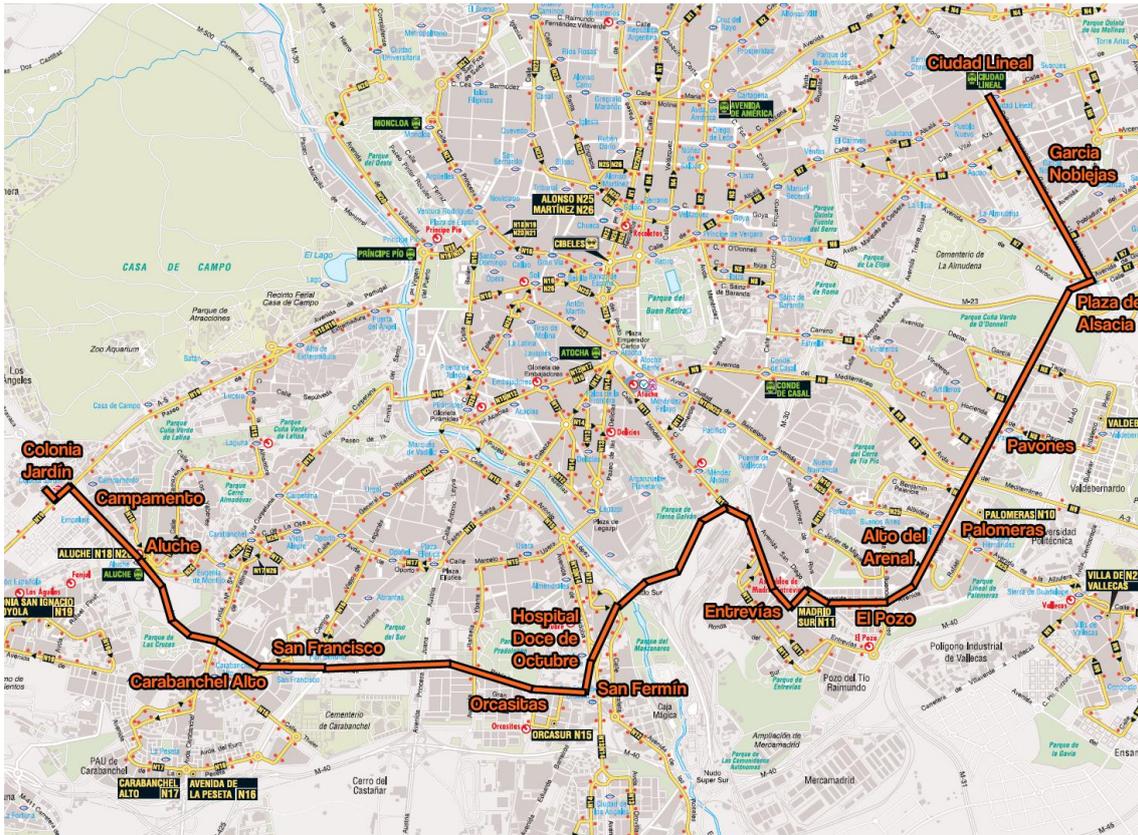
La primera línea, denominada **NC3** a partir de ahora, partiría del intercambiador de Moncloa y finalizaría en el intercambiador de Ciudad Lineal, pasando por el intercambiador de Plaza Castilla, y dando servicio a todo el arco norte de la ciudad. Desde Moncloa parten las líneas interurbanas nocturnas hacia la sierra de Madrid y hay conexión con la línea N21.

A partir de ahí, circularía por el lateral de la A-6 hasta Juan de Herrera, donde permitiría realizar transbordo con la línea N20. Toma la M-30 hasta la avenida del Cardenal Herrera Oria, la cual recorre para dar servicio a los barrios de Fuentelarreyna y Peñagrande. Gira por la calle Isla de Tabarca, donde debería de instalarse una parada a la altura de la calle Fermín Caballero, ya que no existe una parada en un entorno cercano que dé servicio a dicha calle.

La línea proseguiría por la avenida Monforte de Lemos, dando servicio a todo el barrio del Pilar y al centro comercial La Vaguada, y a la altura del Parque Norte giraría para conectar con el hospital de La Paz, de referencia para todos los habitantes de los distritos de Fuencarral-El Pardo, Hortaleza y Ciudad Lineal.

Posteriormente tomaría el paseo de la Castellana hasta la Plaza Castilla, permitiendo en dicho intercambiador una conexión con todos los autobuses nocturnos hacia Tres Cantos, Colmenar Viejo y más municipios. Seguiría por Mateo Inurria hacia las estaciones de Metro de Duque de Pastrana y Pio XII, y cruzaría la M-30 hasta alcanzar la calle Arturo Soria, la cual ya no abandonaría hasta Ciudad Lineal, intercambiador donde finalizan los nocturnos interurbanos hacia el este de la Comunidad de Madrid.

- Línea Circular Sur (NC4)



Mapa de la línea NC4 (Simulación)

Por su parte, la **línea Circular Sur (NC4)** abarcaría los barrios y distritos del sur y este de la capital. Con origen en el intercambiador de Ciudad Lineal, utilizaría la avenida de los Hermanos García Noblejas para alcanzar el área intermodal de Alsacia, donde hay un centro comercial. Continuaría por la avenida de Fuente Carrantona para dar servicio a los barrios de Pavones y Artilleros, y cruzando la A-3, alcanza el barrio de Palomeras. Tras dejar atrás el Alto del Arenal, seguiría por la avenida de Pablo Neruda hasta la Asamblea de Madrid, frente a la cual se encuentra el centro comercial Madrid Sur.

Callejearía para sortear el barrio de Entrevías y utilizaría la M-30 para desplazarse hasta el hospital Doce de Octubre, de referencia para el sur de Madrid. Seguiría por el barrio de San Fermín y giraría para continuar por la avenida de los Poblados. Aprovechando dicha avenida, deja atrás Orcasitas, Carabanchel y llega hasta el intercambiador de Aluche. Finalizaría en la Colonia Jardín, tras dar servicio al barrio de Campamento.

Instalación de un título que permita la conexión entre líneas nocturnas

Estamos dando por sentado en este informe que todas estas líneas incrementarían sus usos y funcionarían, pero la realidad es bastante distinta. Actualmente, el principal problema de la red de búhos radica en la necesidad de tener que pagar dos viajes para utilizar dos autobuses distintos, cuando apenas casi ninguna red de transportes en España continúa con ese formato. En las principales ciudades europeas, se ha instalado un sistema que permite combinar modos de transporte con un único billete.

Supongamos un grupo de amigos que sale de fiesta a una de las conocidas discotecas de Madrid situada en los bajos de Azca. Este grupo viene desde diferentes puntos de Madrid: pongamos desde el Barrio del Pilar, Sanchinarro, Ciudad Lineal y Fuentelarreyna (Peñagrande). Las necesidades de transporte de cada uno son muy diferentes: mientras que el que vive en el Barrio del Pilar solo tiene que tomar un autobús que le deja en 20 minutos en su casa, el resto tienen que bajar hasta Cibeles en las líneas N22 o N24 y luego tomar los autobuses hasta sus casas, que generalmente tardan una hora en llegar a destino.

La inexistencia de este título de transporte impide que puedan combinar dos o más autobuses para tardar menos hasta sus casas, ya que, por ejemplo, si este título existiera, podrían subir todos hasta el barrio del Pilar y coger la línea NC3 que hemos propuesto arriba, acortando sustancialmente los tiempos de viaje hasta sus casas.

Reordenación de las cabeceras en Cibeles

Como hemos indicado anteriormente en el informe, hay cierto problema de congestión y confusión en la Plaza de Cibeles. Para mejorar esta situación, lo ideal sería instalar el mecanismo por el cual se crea una parada de bajada de viajeros justo antes de entrar en la plaza, y que las paradas situadas en la plaza solo sirvan de subida de viajeros. Del mismo modo, es cada vez más recomendable reorientar las paradas de los autobuses nocturnos, facilitando que la parada esté orientada hacia la dirección que toma la línea.

A nivel de información al usuario, sería más que recomendable la instalación de tótems informativos con un mapa que informe de la ubicación de la cabecera de cada línea. Estos tótems podrían instalarse en las cercanías de los pasos de cebra alrededor de la plaza, claramente iluminados e identificados.

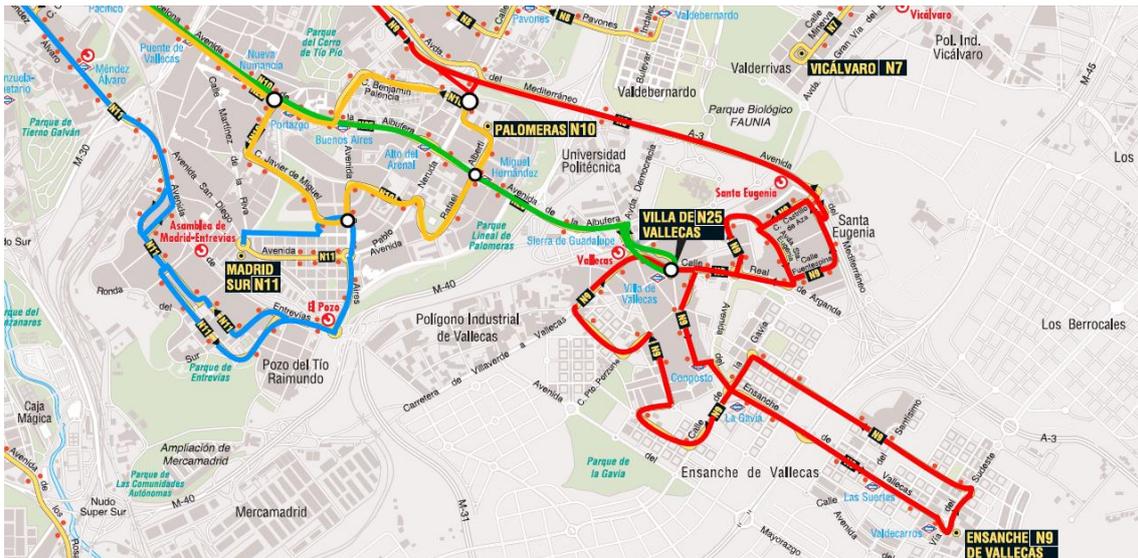
Mejora de la información

No es extraño que el sistema que informa del tiempo de llegada no funcione, que las paradas no estén bien señalizadas (sobre todo si son tótems en vez de marquesinas) o que alguien no sepa que el búho no para en una parada.

Para mejorar todo esto, es necesario aprovechar las posibilidades que nos ofrecen las paradas, instalando mapas o esquemas informativos de la línea que identifiquen claramente su recorrido, instalando elementos identificadores en las marquesinas por las que circulen líneas nocturnas o mejorando el sistema de tiempos de la propia empresa.

Mejorar la conexión entre líneas en los distritos periféricos

En la mayoría de distritos periféricos no llega solo una línea nocturna, sino varias. Un ejemplo muy claro es el distrito de Vallecas, el cual está servido por las líneas N9, N10, N11 y N25. Dado que la primera es una línea ‘express’ (al circular por la A-3 gran parte de su recorrido) hasta el centro de la ciudad, podría utilizarse este beneficio para que todas las líneas conecten entre sí. Para ello crearíamos una serie de “transbordos” entre líneas, bien identificados en las paradas y en la megafonía de los autobuses.



Los transbordos entre líneas favorecen la movilidad entre barrios o distritos.

Unificar las cabeceras periféricas de líneas de barrios paralelos

Hay determinados barrios de Madrid, que debido a su origen, fisiología o crecimiento, se podrían considerar barrios ‘hermanos’. Este podría ser el caso de los barrios de Peñagrande y Arroyo del Fresno (N20 y N21 en Pitis), Las Tablas y Sanchinarro (N24 y N1), o Vicálvaro y Valdebernardo (N7 y N8). Este modelo de conexión final entre dos líneas ya existe con las líneas N16 (Cibeles-La Peseta) y N17 (Cibeles-Carabanchel Alto), ya que ambas finalizan en el cruce entre la avenida de la Peseta y la avenida de Carabanchel Alto.



¿Por qué no hay conexión entre Las Tablas y Sanchinarro estando tan cercanas?

5. Conclusiones

La necesidad de cambio constante de una ciudad como Madrid hace que sus habitantes necesiten estudiar variantes y variaciones de todo lo que la propia ciudad contiene. Es por ello que este sistema, pese al 'éxito' del modelo aplicado, también tiene deficiencias, como las explicadas en este informe.

El servicio de autobuses nocturnos de Madrid, tal y como está diseñado, es un ejemplo perfecto de modelo que puede servir a todos los puntos de la ciudad para conectarlo con la mayoría de desplazamientos que se cubren en determinados días como los fines de semana hacia puntos como el centro de la ciudad, sin embargo, no facilita el acceso a centros de trabajo, hospitales u otros servicios que abren las veinticuatro horas del día.

Es por ello que se necesita estudiar y profundizar en nuevos sistemas y modelos de transporte público que faciliten una conexión rápida y accesible para todos. En los últimos años, el sistema de búhos de Madrid ha sufrido muchas variaciones, y no todas ellas han sido anunciadas adecuadamente. Es necesario un re-estudio de la red, con cambios informativos correctamente anunciados y la implantación de nuevos sistemas de información al usuario, la mejora de trayectos o la creación de los mismos.

Este informe va dirigido a ello, a intentar mejorar, de una manera imparcial y desde el punto de vista de un usuario –que ha contado con colaboraciones puntuales de otros usuarios y entendidos de la materia- la red de autobuses nocturnos de la ciudad de Madrid.

Gandía (Valencia), a 30 de agosto de 2015.

Este informe ha sido desarrollado por Víctor de Elena Escaladas y se encuentra bajo licencia Copyright. Toda reproducción, parcial o total, deberá de ser bajo el consentimiento del autor.