

Suba al autobús en la planta - 2

Transportes construirá cuatro intercambiadores más que serán idénticos a la macroestación de Moncloa, recién renovada, que engulle 5.000 vehículos al día

PILAR ÁLVAREZ - Madrid - 07/01/2009

Mira a un lado y al otro del panel de información. El mismo en el que se indica que 28 líneas de autobuses van a cambiar de sitio antes del 17 de enero. "No, no está". Vuelve a girar, por si acaso. "¿No vienen los horarios?", pregunta Javier Vilches. Está en la planta -1 del viejo intercambiador de Moncloa, abierto al público en Navidad tras 10 meses de remodelación. El suelo brilla, los cristales que separan vehículos y pasajeros están relucientes. Pero no todo funciona bien. El joven, de 21 años, ha volado desde Sevilla y quiere coger cuanto antes el 627 a Villanueva de la Cañada. "Estoy reventado", confiesa. Se le nota en la cara. Pero no hay horarios por ningún sitio. Ni en el panel ni en ninguna de las pantallas negras situadas sobre las puertas de salida de la macroestación, el último proyecto subterráneo de la Comunidad de Madrid, que planea cuatro más casi idénticos para los próximos años.

"Las pantallas no funcionan", confirma una planta más abajo la chica del mostrador de información. "Aún no están autorizadas". En menos de dos minutos, tres personas diferentes le preguntan por el autobús a Villalba. La trabajadora se queja de que muchos acuden directamente a la ventanilla porque no miran los carteles, esos paneles enormes que escruta Vilches justo antes de que llegue por fin su autobús y se abra la puerta. Moncloa ya es un intercambiador completo. En febrero abrió la parte nueva y el edificio viejo es desde el 26 de diciembre como un clon, *remozadito* de arriba abajo. Entre los dos engullen unos 5.000 autobuses diarios. Y permiten a los 360.000 viajeros que cruzan el gran vestíbulo cada día conectar con dos líneas de Metro (la 3, amarilla y la 6, circular) en el nivel inferior. La macroestación de Moncloa, con sus colores chillones que diferencian cada una de las tres plantas (verde azulado, amarillo y naranja), con dársenas separadas por puertas de los viajeros, con la lucernaria de cristal en superficie que ayer atravesaba la luz gris de un día de invierno es igual que las macroestaciones nuevas o remodeladas en los últimos cuatro años -Plaza Elíptica, Plaza de Castilla y Príncipe Pío-. El esquema de vestíbulo abierto, planta comercial y túnel subterráneo que conecta a los autobuses que entran y salen directamente con una autovía radial (en este caso la de A Coruña, la A6) se volverá a repetir en los próximos intercambiadores previstos por el Consorcio Regional de Transportes.

Como el de Avenida de América, que ya hace tiempo que se quedó envejecido y que comenzará su renovación este año. La Comunidad de Madrid, que estudia ampliar el edificio con 8.000 metros cuadrados más para construir una nueva rampa de salida del aparcamiento, escaleras y rampas de emergencia, un taller y un lavado de autobuses. Se convertirá en otra estación franquicia -colores chillones, lucernarias, espacios amplios- 40 millones de euros y dos años de obras más tarde. El Gobierno regional se compromete a hacer las reformas con el intercambiador abierto, sin cerrarlo al público ni un solo día.

También abrirán el suelo de Legazpi, donde está prevista otra macroestación más para 250.000 vecinos del sur de la ciudad que unirá las líneas 3 y 6 de Metro con 26 líneas de autobuses. El proyecto ya está diseñado. Incluirá 14 dársenas subterráneas y 11 en superficie para que aparquen los vehículos de ocho líneas interurbanas y 18 de la Empresa Municipal de Transportes (EMT), los urbanos. Incluirá casi 1.000 plazas de aparcamiento para coches y una conexión directa al vestíbulo de Metro de Legazpi.

Para los próximos años, el Gobierno regional recupera además dos proyectos que el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid se comprometieron a tener listos en 2007 y que quedaron aplazados. Dos intercambiadores más. El primero estará en Conde de Casal, entre la glorieta del mismo nombre y la M-30 y bajo la Avenida del Mediterráneo. Esta infraestructura incluirá también espacio para los autobuses de larga distancia. En Chamartín habrá también un edificio nuevo con plantas subterráneas que convivirá con la estación de trenes. La Comunidad no ofrece nuevos plazos de obras para estos últimos que también sacarán

miles de autobuses de la superficie.

Últimos proyectos

- **Moncloa.** La vieja estación, remodelada durante nueve meses, acaba de abrir sus puertas tras 16,5 millones de euros de inversión

- **Avenida de América.** Se ha quedado antigua. Este año empiezan las obras para remozar el edificio, que durarán dos años sin interrumpir el tráfico de autobuses.

Legazpi. Transportes ha previsto una macroestación para 26 líneas de autobuses que incluirá 1.000 plazas de aparcamiento. El proyecto ya está diseñado.

- **Conde de Casal y Chamartín.** La Comunidad recupera dos proyectos que debían estar listos en 2007. No ofrece nuevas fechas de obras.

Más datos. Los usuarios de la nueva Moncloa pueden llamar al 012 o consultar en la página web del Consorcio de Transportes (www.ctm-madrid.es) para saber horarios y en qué punto queda su parada de autobús.

© Diario EL PAÍS S.L. - Miguel Yuste 40 - 28037 Madrid [España] - Tel. 91 337 8200
© Prisa S.A. - Ribera del Sena, S/N - Edificio APOT - Madrid [España] - Tel. 91 353 7900