*El pasado mes de febrero fueron presentados en Madrid, ante los medios informativos nacionales, dos proyectos ferroviarios de gran envergadura para el servicio del área metropolitana madrileña, la zona más poblada de todo el país.*

## EL PROYECTO, RECIEN PRESENTADO

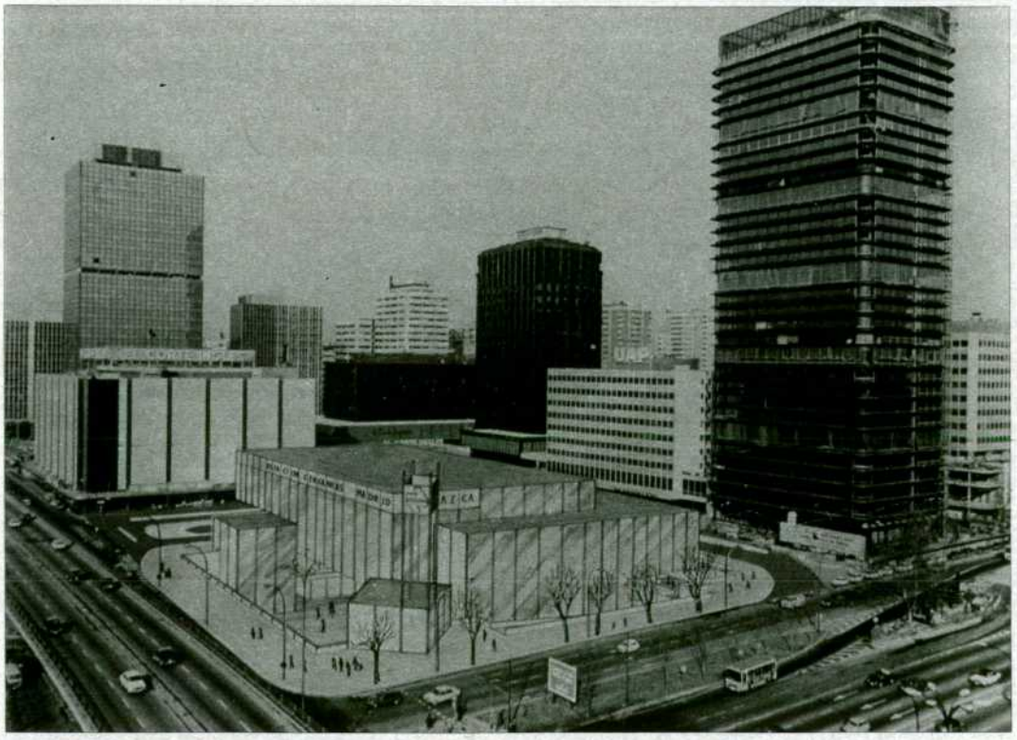
# ESTACION DE CERCANIAS MADRID-AZCA: TRENES EN EL CORAZON DE LA CIUDAD

La estación de Azca estará emplazada, en buena parte, sobre el punto que ocupa actualmente uno de los accesos a la Estación de Nuevos Ministerios, en la manzana de esquina entre la calle Raimundo Fernández Villaverde y la avenida del Generalísimo. La superficie total de dicha obra será de 13.000 metros cuadrados, y su realización está proyectada desde el mismo comienzo de la actuación urbanística de dicha zona comercial.

Su construcción responde a la necesidad de disponer de una estación de cercanías que lleve al tren hasta el mismo centro de servicios de la capital, para lo cual se crea, en un lugar estratégico, un acceso más a la línea subterránea de enlace Norte-Sur, que cruza Madrid desde la estación de Chamartín a Atocha, donde conecta con los servicios periféricos de Villaverde Alto, Fuenlabrada y Parla. En opinión de los expertos, se aprovecha así una de las pocas oportunidades que le quedan a Madrid para tener un nudo de transferencia del ferrocarril a los medios urbanos de transporte, en el mismo corazón de la urbe.

Además del primer objetivo apuntado, la estación Madrid-Azca persigue lo siguiente:

— Recuperar para el peatón la parte superior del espacio destinado a estación —dado que es subterránea—, creando en la superficie exterior una auténtica plaza (la plaza de la Estación), dedicada al esparcimiento del público.



**Maqueta de la estación de cercanías Madrid-Azca, montada en perspectiva, sobre el entorno urbano hoy día existente.**

— Dotar a Madrid de una solución ferroviaria capaz sin crear un foco de congestión. Así, los trenes de cercanías traerán hasta el centro comercial y de servicios **Azca** a los usuarios, quienes después podrán conectar con los otros sistemas de transporte público. También será posible acudir allí para todo tipo de compras o negocios dejando el coche en Chamartín o en cualquier otra estación de la periferia. Con lo cual se evita la entrada y la concentración masiva de coches particulares en el casco urbano.

— Conseguir, en suma, un lugar de entidad ferroviaria dotado de oficinas centrales, de billetes, unidades de atención al viajero, agencias de viajes, oficinas de información, relaciones públicas, etc.

**Descripción.**—La estación se configura por la plaza peatonal, donde irán los servicios propiamente ferroviarios, el vestíbulo de acceso a los andenes y el equipamiento complementario. Tendrá dos plantas sobre la calle, otra a nivel de la calle, la plaza peatonal y cuatro plantas subterráneas.

Al mismo nivel que los andenes estarán la conexión con el Metro y las relaciones peatonales (mediante escaleras mecánicas y fijas), que permitirán el paso desde la avenida del Generalísimo y Fernández Villaverde, y a través del complejo Azca.

A nivel superior al espacio citado se instalará el despacho central de billetes, en estrecha relación con el centro de servicios que constituye toda la manzana y con el resto del equipamiento de la estación. Y ya por encima de este nivel se encuentra la calle, con un anillo para uso exclusivo de taxis y autobuses. Asimismo dispondrá de un área de espera amplia, relacionada directamente con la parada de autobuses urbanos y con acceso al Metro y la misma estación de cercanías.

El proyecto, que se ajusta técnicamente a todas las previsiones del Plan de Ordenación urbana vigente, mejorará de manera sensible la circulación de los peatones y la relación con el conjunto total de Azca, y hará que Madrid, como las capitales occidentales más importantes, cuente con un servicio de cercanías que acerque diariamente a su puesto de trabajo a miles de usuarios. Sin crear con ello congestiones en el tránsito ciudadano, e incluso con la posibilidad de mejorar notablemente la situación actual.