



INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES DE MÉNDEZ ÁLVARO

HISTORIA

En 1981 se abrió el tramo de la línea 6 entre Pacífico y Oporto que incluía la estación de Méndez Álvaro a continuación de Pacífico ubicada bajo la intersección de las calles de Pedro Bosch y la Calle de Méndez Álvaro. Esta fue la primera parte del intercambiador construida. La estación tenía un vestíbulo con dos bocas de acceso a la calle Méndez Álvaro.

En 1991 se abrió al público la nueva variante de la línea C-5 entre las estaciones de Atocha y Villaverde Alto por Méndez Álvaro, donde se construyó una estación subterránea situada de forma perpendicular a la estación de metro existente. Se construyó entonces un nuevo vestíbulo común a ambas estaciones con un acceso a la calle Pedro Bosch.

Entre 1992 y 1996 se reformó el pasillo verde ferroviario, y se construyó una nueva estación con dos andenes en la superficie, situada en un puente sobre la calle Méndez Álvaro, para que acogiera las líneas que a partir de 1996 empezaron a circular por el pasillo verde ya rehabilitado: C-7b y C-10. Esta estación cuenta con un acceso desde la calle Ombú y una conexión subterránea con los andenes de la línea C-5 y el vestíbulo común metro-cercanías.

Al mismo tiempo se proyectó y construyó la Estación Sur de Autobuses, que absorbió el tráfico de autobuses de largo recorrido nacionales e internacionales que partía de la antigua estación en Palos de la Frontera y algunos interurbanos. La terminal de autobuses cuenta con tres accesos desde las calles Méndez Álvaro, Ombú y Retama y un acceso desde el vestíbulo subterráneo común a Metro y Cercanías.