

## 2 Plan Especial Recoletos-Prado

El espacio denominado Recoletos-Prado es un entorno único por su relevancia en la ciudad de Madrid, ya que es el ambiente inmediato a un conjunto de museos de categoría internacional; Museo del Prado, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Museo Thyssen Bornemisza, Museo Arqueológico Nacional, Museo Nacional Etnológico y Antropológico, Museo Nacional de Artes Decorativas, Museo Naval, y a otros centros de referencia española; Real Jardín Botánico, Real Academia de la Lengua, Casón del Buen Retiro como ampliación del Museo del Prado, Bolsa de Madrid, Museo de Cera.

Su importancia se ha visto incrementada recientemente por la incorporación en la zona y en su entorno de nuevos equipamientos museísticos, de ocio, administrativos y salas de arte: nueva sede del Ayuntamiento de Madrid, Caixa Forum, Casa Encendida, Circo Estable de Madrid, Sala de la Fundación MAPFRE, de la Fundación BBVA.

Por la presencia de este conjunto de elementos únicos en la ciudad, este ámbito es el de mayor atractivo de entre los que dispone Madrid para el turismo cultural siendo destino de más de cinco millones de visitantes anuales, por lo que es indudable su relevancia económica, su carácter simbólico para los vecinos de la ciudad y su valor como imagen internacional de alcance estratégico.

Es deseable que estos valores se mantengan e incrementen en el futuro.

Se trata de un espacio longitudinal, ligeramente cóncavo por discurrir el eje por una vaguada entre las dos elevaciones laterales que representan la subida al parque del Retiro por el Este y al entorno de la Puerta del Sol por el Oeste. Su recorrido Norte a Sur es ligeramente descendente en la sucesión de pa-

ses de Recoletos y del Prado. Es también uno de los espacios de mayor valor arquitectónico de la ciudad por la cantidad e importancia de los edificios monumentales y una de las más destacadas concentraciones museísticas de Europa.

Todas estas cualidades demandan un ámbito urbano de alta calidad ambiental.

Su origen como gran paseo de expansión y recreo se ha venido degradando hasta la actualidad por la presencia dominante del tráfico rodado que lo ha venido alterando en perjuicio de la calidad del aire y del entorno que envuelve a las personas, la vegetación y el conjunto de usos culturales, así como la cantidad de ruido existente.

Por este eje cultural y ambiental de la ciudad circulan cada día con desplazamientos norte-sur, más de cien mil vehículos de media. Esta presencia de vehículos es el doble de la que circula por la Gran Vía y equivale a introducir en este importante espacio, cerca del 65% de los vehículos que circulan diariamente por la M-40.

En este ámbito hay cerca de quinientos edificios (más de la mitad del número total) que están incluidos en el Catálogo de Edificios Protegidos del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid. El 40% son de obligatoria conservación debido a su interés arquitectónico.

En cuanto a la urbanización, el estado actual es el resultado de la acumulación de diversas intervenciones sobre el ámbito, existiendo 37 tipos de diferentes farolas así como una notable variedad de tipos y formas que se presenta también en otros elementos del mobiliario urbano, entre los que existen 23 tipos distintos de bolardos y 28 variedades de bancos para sentarse.

El arbolado está formado por pies de 37 especies arbóreas habituales en la jardinería de la ciudad tales como plátanos, castaños de indias, acacias (sóforas y robinias), álamos, abetos, cedros, magnolios, cipreses, lauros y robles, si bien se encuentran algunos ejemplares de especiales características que están recogidas en el Catálogo de Árboles Singulares de Madrid.

El espacio peatonal es el resultado de la ordenación actual en bulevar, formado por dos aceras laterales contiguas a las fachadas, y una o dos medianas ajardinadas. Las aceras peatonales, en algunos tramos, no reúnen las condiciones para adecuarse a la demanda de uso, los espacios de mediana ajardinada presentan deficiencias de pavimentación y urbanización general, así como de continuidad y en algunos casos de insularidad.

La accesibilidad se basa en la proximidad de tres estaciones de Metro, en la situación sobre el eje de dos estaciones de ferrocarril, y en el transporte público y privado de superficie que recorre la zona. Es destacable la presencia de un elevado número de autobuses privados que son el transporte habitual de visitantes a los museos y que se estacionan en la zona o su proximidad, en calles y plazas, con un notable impacto funcional y ambiental.

Existe la necesidad de corregir la situación actual en diferentes aspectos:

- En cuanto al deterioro ambiental, reduciendo la presencia de contaminantes en la atmósfera, mejorando la calidad del entorno en el que se desenvuelven las personas, la vegetación y el conjunto de los usos culturales.
- En cuanto a recuperar espacio para los ciudadanos, ya que a pesar de la importancia del entorno cultural, museístico y de ocio, no se dispone de espacio suficiente para el desplazamiento adecuado de las personas, con algunos tramos de aceras mínimas de ancho inferior a 2,00 m, ni espacio para usos diferentes de la circulación rodada ya que las plazas son realmente rotores para uso de los vehículos de paso puesto que, solamente uno de cada cinco vehículos de los que recorren la zona cada día tienen el origen o el destino en el ámbito de Recoletos-Prado.

Es necesario mejorar el paisaje urbano, disminuir el espacio ocupado por los vehículos privados, mejorar la ordenación de los elementos visibles, eliminar los elementos superfluos, renovar pavimentos y mobiliario urbano y poner en valor elementos patrimoniales existentes en el ámbito, creando las condiciones para que pueda ser, realmente, un espacio de usos múltiples asociados a los contenidos culturales, como antesala al conjunto de museos y equipamientos a los que precede.

- En cuanto a mejorar la accesibilidad, se pretende aumentar la movilidad peatonal e incorporar un transporte público de superficie moderno, no contaminante y respetuoso con el ambiente, que sea compatible con la circulación de las personas y con la realización de actividades de paseo y estancia de los peatones.

Es necesario modificar la distribución del espacio entre peatón, transporte público y vehículo privado, dando prioridad a los dos primeros.

Esta necesidad de corregir la situación actual ha sido incorporada a las figuras e instrumentos de planeamiento urbano en diferentes ocasiones.

## 2.1. Antecedentes

En cuanto a las figuras de planeamiento, el antecedente más reciente lo constituye el Plan General de 1997, en el que se establece una previsión de estudio sobre un área con carácter emblemático al que denomina Eje Recoletos-Prado, asignándole la nomenclatura de APR 03-03.

El Plan General propone, con carácter previo a la redacción del Plan Especial de Protección y Desarrollo (en el que debía definirse la ordenación detallada) la convocatoria de un concurso internacional de ideas a fin de conocer posibles propuestas alternativas. Este concurso, con carácter restringido, fue convocado a partir del Pliego de Bases aprobado por el Ayuntamiento el día 26 de octubre de 2000, y tenía como fin último seleccionar el equipo redactor del Plan Especial Recoletos-Prado APR 03-03.

El numeroso jurado que intervino en el concurso (18 miembros) emitió el fallo el cuatro de febrero de 2002. Fue hecho público el día siete en un acto presidido por el Alcalde de Madrid y con el resultado de considerar ganadora la propuesta dirigida por Álvaro Joaquim Melo Siza Vieira, siendo las propuestas de los equipos dirigidos por Carlos Rubio Carvajal y la de Ricardo Aroca Hernández-Ros-Francisco Pol Méndez, merecedoras de accesit, así como una mención especial a la del equipo dirigido por Carlos Ferrán Alfaro.

Dada la importancia que adjudica el Ayuntamiento de Madrid a la participación pública ante la relevancia del ámbito de Recoletos-Prado para la ciudad, una vez realizados los trabajos correspondientes al "Avance de Ordenación del Plan Especial", y aunque no fuera un procedimiento obligado por la normativa, el Ayuntamiento realizó una exposición pública de su contenido que permaneció abierta desde el mes de mayo hasta finales de julio de 2003.

Con la finalidad de facilitar la divulgación de la información producida para el documento de Avance y de Información Urbanística del Plan Especial, el Ayuntamiento impulsó la publicación del libro titulado; "Recuperación del espacio público de Madrid. El Eje Recoletos-Prado: memoria, realidad y proyecto". Este libro contiene una explicación sintética de la información urbanística que soportaba las determinaciones del Avance, a la vez que una descripción de las mismas.

A partir de la consideración de las 188 sugerencias aportadas y con trabajos complementarios, se perfeccionó el documento para su formación de cara a la realización de la Aprobación Inicial. La Junta de Gobierno aprobó inicialmente el documento y acordó su exposición al público en fecha 2 de junio de 2005.

La exposición pública se realizó en los locales del Ayuntamiento de Madrid de la calle Gran Vía, 24 durante un periodo de tres meses, entre los días 1 de julio al 30 de septiembre de 2005. Se realizaron 608 alegaciones, que unidas a las 188 sugerencias de la fase del Avance representan una participación pública plasmada en 796 actos formales de opinión y participación.

La normativa urbanística establece que los Planes se sometan a un proceso de información y participación ciudadana e institucional como medio para que todos los vecinos y entidades conozcan el contenido de la propuesta inicial, la estudien y opinen sobre ella, poniendo sobre la mesa distintas perspectivas, planteando cuestiones específicas o reclamando una nueva reflexión sobre algún aspecto concreto.

En este ámbito, el Ayuntamiento analizó cuidadosamente los resultados del proceso de participación pública e institucional

y del debate ciudadano motivado en torno a la propuesta inicial que se planteó. Este análisis se efectuó de una manera reflexiva deteniendo el proceso del Plan, para tratar de atender todas las perspectivas a la luz de los intereses públicos generales, cuya tutela y garantía es, precisamente, la primera obligación de la Administración Pública.

## 2.2. Situación actual

Como resultado se articuló una propuesta presentada por el Alcalde de Madrid en el Museo Nacional del Prado el 26 de noviembre de 2007.

Como primera actuación de este nuevo enfoque, al día siguiente de la presentación, el Ayuntamiento solicitó a la autoridad ambiental competente de la Comunidad de Madrid para que informara, dado las características del ámbito, del procedimiento ambiental que debería seguir un Plan Especial sobre el mismo, ya que esta evaluación, a la cual el Plan Recoletos-Prado debe someterse por las especialidades del espacio que ordena, garantizaría que todos los valores que componen el medio ambiente urbano de este ámbito, los de carácter natural, cultural o histórico, se van no sólo a preservar sino a potenciar y mejorar.

Pero además, desde el momento de la presentación se puso a disposición de los ciudadanos el sitio web específico: [www.munimadrid.es/recoletosprado](http://www.munimadrid.es/recoletosprado) para que todo el mundo pudiera conocer la propuesta municipal así como tener conocimiento constante de la información relevante que se vaya produciendo durante su tramitación.

También a partir de la presentación, el Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda trató de sumar el máximo consenso y colaboración a esta nueva propuesta, tanto dentro como fuera del Ayuntamiento.

Dentro de la Corporación, se presentó y explicó la propuesta de manera inmediata a todos los grupos municipales, para que los mismos la conocieran desde el principio y sobre la misma pudieran pronunciarse, pues este proyecto, como ya se ha señalado anteriormente, es un proyecto de ciudad, que fue respaldado de manera unánime por todos los grupos políticos.

Fuera del Ayuntamiento, se planificaron una serie de actuaciones de presentación y explicación de la propuesta a todas las instituciones públicas y privadas concernidas, para que pudieran conocer el Plan Especial y exponer sus opiniones, propuestas y sugerencias.

Una vez efectuado el pronunciamiento final por la autoridad ambiental, se procederá a tramitar el Plan Especial incluyendo un amplio proceso de difusión y participación que culminará con una nueva información pública.

## 2.3. La propuesta

Esta nueva propuesta parte del análisis de las alegaciones presentadas por los vecinos y las distintas instituciones durante la información pública que tuvo lugar en el verano de 2005, y también de todas las inquietudes que la sociedad madrileña puso de manifiesto tras la aprobación inicial del Plan. A todas estas cuestiones se da una solución, de manera que se puede afirmar sin reparo que la nueva propuesta de Plan Especial se ha hecho mejor tras la participación ciudadana e institucional, cuyo resultado se incorpora a sus contenidos.

Para ello el Ayuntamiento ha hecho un esfuerzo para compatibilizar las propuestas del proyecto ganador del concurso internacional que en su día se convocó y cuyo fallo fue respaldado unánimemente por todos los grupos municipales con las alegaciones y sugerencias que se han planteado.



Plan Especial Recoletos-Prado. Planta General. Ordenación noviembre 2007

Se incorporan algunas modificaciones que la refuerzan, mejoran y que potencian los valores principales del ámbito.

a) En primer lugar, el transporte público se refuerza en el ámbito del Salón del Prado, hasta convertirlo en el medio principal de acceso y recorrido del mismo. La nueva propuesta considera que el transporte público es en sí mismo un elemento valioso para la ciudad y por tanto en el tramo Cibeles-Atocha integra el recorrido de superficie en sentido sur-norte en el propio Salón, utilizando espacios de la actual calzada situada al Este, y con un diseño de la plataforma que garantiza la coexistencia con el peatón. El recorrido norte-sur del transporte público se mantiene en el Oeste con un diseño de plataforma que permita no ser ocupado por los vehículos privados. El transporte público permitirá conectar fácilmente con los lugares y espacios más emblemáticos del ámbito, en los que el diseño urbano establecerá zonas de acceso específicas y dará prioridad al peatón. El transporte público en este ámbito tanto en su material móvil como en sus plataformas y funcionamiento será singular, con tecnologías que se adapten a la más elevadas exigencias de accesibilidad y calidad ambiental y con un diseño que facilite la integración urbana y la coexistencia con el peatón ya señaladas.

La propuesta supone reducir el tráfico privado en el ámbito. Para ello, entre Cibeles y Atocha únicamente quedan dos carriles para tráfico privado por sentido, eliminando todos los demás. Así, entre Atocha y Neptuno se prevé una reducción de más del 37% del tráfico; entre Neptuno y Cibeles del 30% y entre Cibeles y Colón de más del 27%, respecto de la tendencia del tráfico si no se hubiese reformado la M-30 y del 23% respecto de la tendencia actual.

En cuanto al desplazamiento ciclista, las actuaciones contenidas en el Plan mantienen el criterio del Ayuntamiento encaminado a favorecer el uso de ese medio de transporte mediante la creación de itinerarios reservados. Estos espacios quedan incluidos dentro del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid en el que el Eje Recoletos-Prado constituye un itinerario principal.

Para acoger el intenso tráfico de autobuses de visitantes que generan los usos culturales del ámbito, el Plan Especial propone un aparcamiento subterráneo específico para ellos en Alfonso XII, donde podrán ubicarse desde el momento en que dejen a los visitantes y hasta que los recojan. Con ello se elimina otro elemento que perturba el tráfico y afecta a la escena urbana que perciben vecinos, visitantes y usuarios de nuestra ciudad.

Respecto al transporte subterráneo, se plantea el aumento y mejora de los accesos a la estación de cercanías en Recoletos, en diferentes aspectos y entre ellos, la eliminación de barreras arquitectónicas.

En cuanto a transporte privado, se propone un aparcamiento subterráneo bajo la calzada de la plaza de la Lealtad con destino a residentes y rotación para los usos estables, así como completar el aparcamiento subterráneo de autobuses del Alfonso XII con un aparcamiento para residentes.

Estas propuestas son plenamente acordes con las políticas públicas que está siguiendo el Ayuntamiento en los últimos años y que están enfocadas a que el centro de la ciudad sea un espacio progresivamente más y más habitable. A este objetivo responde la regulación del aparcamiento público o la peatonalización de zonas como el Barrio de las Letras, el de las Cortes y el de Embajadores. Con estas áreas se integrará el nuevo

Salón del Prado, desde el cuál habrá itinerarios peatonales hasta el Palacio Real, hasta el nuevo parque del Manzanares que está creando el Proyecto Río o hacia el conjunto de equipamientos culturales del antiguo Matadero.



Estado actual y propuesto de paseo del Prado con calle Zorrilla

b) El nuevo diseño que se plantea supone que no va a existir afección a los 4.638 árboles que actualmente existen en el entorno del paseo. Ninguno de estos árboles será eliminado.

Al contrario, el Plan Especial contempla la plantación de un total de 2.273 nuevos árboles en los espacios que se recuperan al utilizarse actualmente por el vehículo privado, con lo que el ámbito alcanzará un total de 6.911 árboles.



Estado actual y propuesto de paseo del Prado con calle Almadén



Estado actual y propuesto de la plaza Cánovas del Castillo (Neptuno)

Aplicando criterios de sostenibilidad, las nuevas plantaciones se harán con especies vegetales adaptadas al clima de Madrid y a las condiciones del ámbito. El riego del arbolado y de todas las superficies ajardinadas se efectuará con agua depurada, conectando el nuevo sistema al circuito existente en el parque del Retiro.

Esta será la primera vez que se utiliza en el casco urbano de Madrid agua depurada para el riego fuera de los parques.

Por otra parte, el estado fitosanitario de toda la importante masa vegetal del ámbito y sus aledaños mejorará como resultado del acondicionamiento de los suelos y de la restauración de alcorques, aceras y pavimentos, poniendo fin a cualquier deterioro que pueda afectar a las raíces de los ejemplares existentes.

Por último, la significativa reducción del tráfico rodado prevista, eliminará buena parte de la contaminación que actualmente afecta a los árboles y jardines del ámbito y a los vecinos que residen en la zona, aumentando la calidad de vida y ayudando al cumplimiento de la Estrategia Local de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid, que el Ayuntamiento aprobó en febrero de 2006.

c) La nueva solución permite que la superficie peatonal y verde a lo largo del eje se incremente en un 61%, pasando de los 253.000 m<sup>2</sup> actuales a 408.000 m<sup>2</sup>. Todas las aceras peatonales del Eje Recoletos-Prado serán regularizadas y ensanchadas.

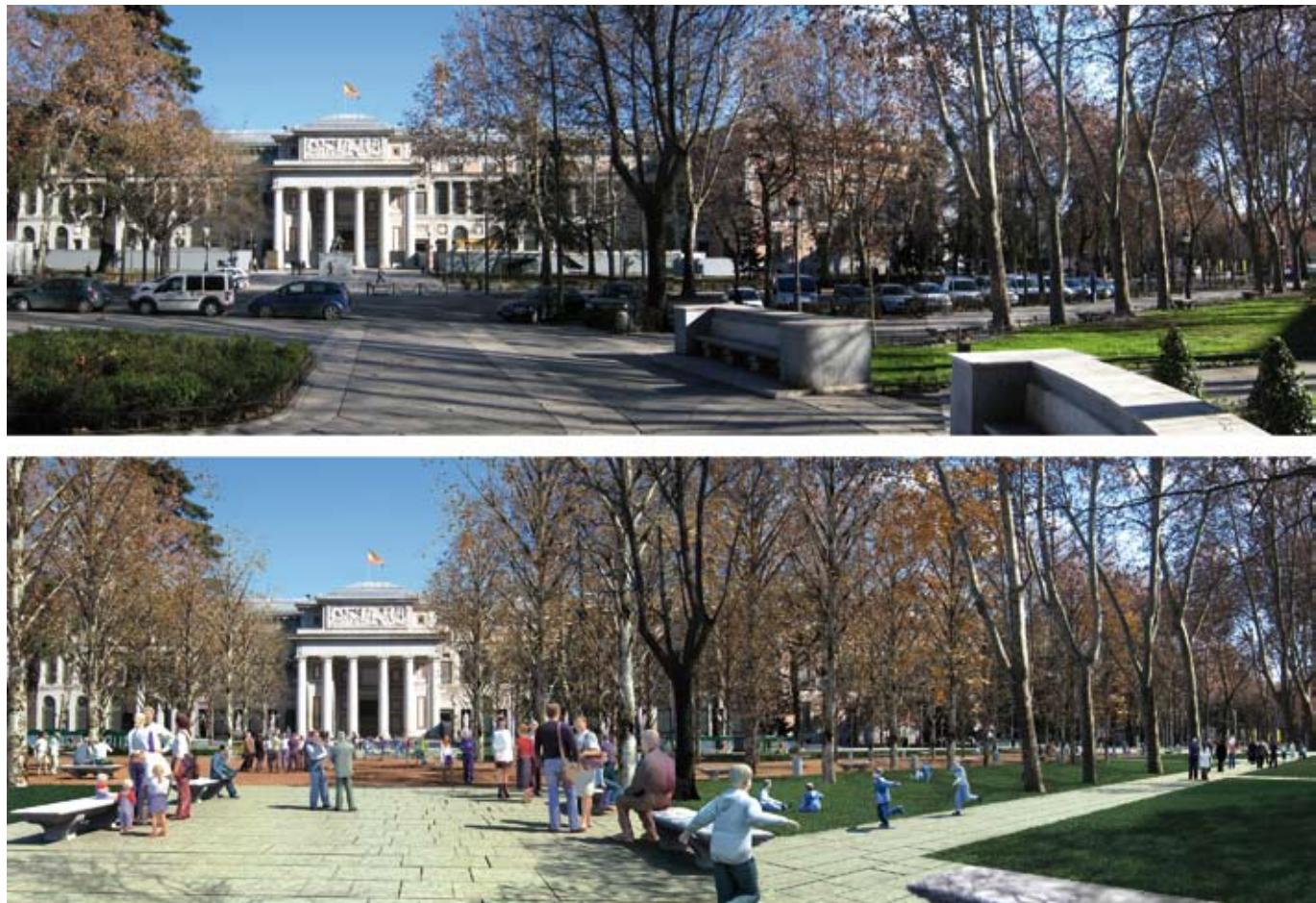
Por citar sólo un ejemplo, en el tramo del Salón del Prado comprendido entre el Banco de España y Neptuno, la acera duplicará su anchura actual.

Todos los espacios que se recuperan y amplían serán urbanizados con criterios de la máxima calidad urbana. Se hará un diseño cuidadoso de la urbanización y se emplearán materiales que potencien la belleza del entorno y aseguren la sostenibilidad de su conservación y reposición.

El aumento de la superficie peatonal representa una visible mejora en la accesibilidad a cada uno de los museos e instituciones, así como en la comunicación peatonal entre todos los espacios culturales. El Salón del Prado añadiría así a sus virtudes como espacio de disfrute, el hecho de convertirse en un gran vestíbulo de acceso a los equipamientos culturales y a los importantes museos que otorgan al ámbito el calificativo de pinacoteca de Europa.

Para alcanzar este objetivo, otra de las acciones que se acometerán será la prolongación del actual paso bajo la glorieta de Carlos V en su salida a la Ronda de Atocha, de manera que se creará un nuevo espacio peatonal frente a la ampliación del Museo Reina Sofía, vinculado con la plaza interior del mismo.

Toda la zona, por tanto, se podrá recorrer preferentemente a pie, a través de los amplios espacios liberados del tráfico y cuidadosamente urbanizados, o mediante un sistema de transporte público a la medida del nuevo espacio y adaptado a sus condiciones.



Estado actual y propuesto de paseo del Prado frente al Museo del Prado

d) En la nueva propuesta se ha optado por remitir a una ordenación ulterior el ámbito correspondiente al Cerrillo de San Blas, de manera que permita analizar con la necesaria reflexión todas las cuestiones que plantean los ciudadanos y las distintas instituciones públicas presentes en el ámbito.

Esta ordenación, por tanto, será establecida sobre la base de un previo convenio con todas las administraciones concernidas y del consenso con todas las entidades y ciudadanos interesados.

Igualmente el espacio ocupado por la estación de servicio y gasolinera existente entre la avenida de la Ciudad de Barcelona y el paseo de la Reina María Cristina, así como las actuaciones sobre el Colegio Virgen de Atocha se remite a lo establecido en el Plan General de Ordenación vigente sin alterar sus determinaciones.

e) En cuanto al ámbito de la plaza de Colón, se ha optado por establecer ya en el Plan Especial una ordenación urbanística de la misma, que podrá permitir acometer la reordenación de la plaza, y el proyecto de remodelación del Centro Cultural de la Villa con la mayor calidad arquitectónica y adecuado al programa de contenidos que el Área de Las Artes desarrolla para este importante espacio cultural de la ciudad.

f) Las mejoras propuestas pretenden lograr la mejora ambiental del ámbito sin que se produzca un deterioro ambiental en las zonas próximas al mismo, y en concreto, al parque del Retiro y su entorno. Para ello, con el Plan Especial se estudia y propone mejoras en su ámbito de influencia en materia de movilidad, nivel de emisión de contaminantes y clima de ruido.

## 2.4. Actuaciones en el ámbito de Recoletos-Prado

### 2.4.1. Claudio Moyano

En abril de 2006 el Ayuntamiento de Madrid redactó los Pliegos de Cláusulas Administrativas y de Prescripciones Técnicas a regir en el contrato de consultoría y asistencia técnica para la redacción del Proyecto de Ejecución, Dirección Facultativa y Coordinación de la Seguridad y Salud de las obras de urbanización en la calle de Claudio Moyano.

El equipo redactor del Plan Especial Recoletos-Prado formado, para esta ocasión, por los arquitectos Juan Miguel Hernández León, Carlos de Riaño Lozano y José Miguel Rueda Muñoz de San Pedro, dirigidos por Álvaro Siza Vieira, han sido los autores del proyecto.

El Proyecto describe las obras necesarias para realizar la peatonalización de la cuesta de Claudio Moyano, renovando sus instalaciones y resolviendo el impacto causado en este medio por la inclusión, en el subsuelo del ámbito, de una nueva subestación eléctrica de Mediodía, propiedad de Unión Fenosa ejecutada para sustituir la desaparecida que estuvo situada en la esquina de las calles Almadén y Alameda.

El presente Proyecto de Urbanización, por tanto, desarrolla la actuación contemplada dentro del Plan Especial concerniente a la calle de Claudio Moyano. Actuación que se detalla dentro de la UAU (Unidad de Acción Urbanizadora) 09 denominada "Cuesta de Moyano". El ámbito del Proyecto lo constituye la totalidad de la calle Claudio Moyano, que discurre entre la avda. de Alfonso XII y el Paseo del Prado, ya muy próximo a la

confluencia con la glorieta del Emperador Carlos V, dentro del distrito municipal de Retiro, en Madrid.

Los límites del ámbito son los siguientes: por el Norte el cerramiento del Jardín Botánico, que discurre paralelo a la calle Claudio Moyano en toda su longitud constituyendo una de las fronteras de la misma; por el Sur otro cerramiento, en este caso el del Ministerio de Agricultura; por el este la avda. de Alfonso XII, a la altura de la glorieta de la Puerta del Ángel Caído del parque del Retiro y al oeste el paseo del Prado, en su extremo sur, ya junto a la glorieta de Carlos V.

Por los frentes norte y sur la actuación queda completamente confinada por los vallados existentes tanto del Botánico como del Ministerio de Agricultura. Por el Este la actuación se extiende hasta los pasos de peatones de Alfonso XII y de la calle Doctor Velasco, sin incluir las zonas de calzada. Por último, por el Oeste, la actuación finaliza en otros dos pasos de peatones existentes en el paseo del Prado, incluyendo la zona estancial existente ante la puerta oeste del Ministerio de Agricultura.

La superficie total del ámbito de actuación es de 11.101 m<sup>2</sup>. Tras la convocatoria del concurso para la ejecución de las obras de urbanización, éstas dieron comienzo en diciembre de 2006, inaugurándose en mayo de 2007.

Fecha de adjudicación: 11 de diciembre de 2006.

Fecha de comienzo: 16 de diciembre de 2006.

Fecha de terminación: 16 de mayo de 2007.

#### DATOS TÉCNICOS

Superficie de la actuación (m <sup>2</sup> )	11.101
Superficie de suelo de granito (e 10 cm) (m <sup>2</sup> )	9.580
Longitud bordillo de granito (30 x 28 cm) (m)	199
Longitud rigola de granito (30 x 10 cm) (m)	199
Hormigón HM-12,5 en bases (m <sup>3</sup> )	1.807
Pavimento árido natural (m <sup>2</sup> )	286
Albero terrizo (m <sup>3</sup> )	254
Celosía de acero inoxidable (m <sup>2</sup> )	86
Carril bici (m <sup>2</sup> )	285
Luminarias	
Luminarias Socelec tipo Prado (uds)	63
Luminarias iluminación indirecta de elementos ornamentales (uds)	26
Ajardinamiento	
Castaños ( <i>Aesculus hippocastnum</i> ) (uds)	52
Plantación de bog (ml)	257
Césped (m <sup>2</sup> )	700
Mobiliario urbano	
Banco de granito 1,5 x 1,5 m (uds)	5
Papeleras de acero inoxidable (uds)	10
Presupuesto (€)	1.768.088,81



Cuesta de Claudio Moyano tras las obras de urbanización. Mayo de 2007



Vista general de la urbanización del entorno del Museo del Prado

#### 2.4.2. Obras de mejora del entorno del Museo Nacional del Prado

En el año 2006, al Ayuntamiento de Madrid suscribió con la Gerencia de Infraestructuras y Equipamientos del Ministerio de Cultura el “Convenio de Cooperación para las Obras de Urbanización de mejora del entorno del Museo Nacional del Prado”.

El ámbito de actuación fue:

- La explanada situada frente a la puerta de Goya del Museo del Prado.
- La calle Ruiz de Alarcón en el tramo comprendido entre la calle Felipe IV y el Jardín Botánico.
- Las calles Casado del Alisal y Academia entre la calle Ruiz de Alarcón y la calle Moreto.
- La calle Moreto entre la calle Casado del Alisal y la calle Academia.

Las obras incluidas en el Convenio fueron proyectadas por el arquitecto Rafael Moneo y, siendo compatibles con el Plan Especial del Eje Recoletos-Prado, tuvieron por objeto la adecuación del ámbito a las nuevas necesidades surgidas con motivo de la construcción del edificio de ampliación del Museo del Prado (Claustro de los Jerónimos), facilitando la conexión peatonal del mismo con el edificio principal, adecuando las rasantes de aceras y calzadas y mejorando las instalaciones de alumbrado y mobiliario urbano así como el ajardinamiento del conjunto.

Las obras consistieron en lo siguiente:

- Peatonalización del acceso a la puerta de Goya desde el paseo del Prado, eliminando la zona de aparcamiento existente y ampliando el talud ajardinado junto a la calle de Felipe IV, el cual se remató con un banco lineal de granito creando así una zona de descanso orientada al sur. La pavimentación de esta zona se realizó con losas de granito similares a las existentes con anterioridad y con losas de basalto de 45 x 45 cm que definen un paseo hacia el edificio de ampliación.



Escalera de acceso al ámbito desde la calle de Felipe IV

- Peatonalización del tramo de calle Ruiz de Alarcón situado frente a la Iglesia de los Jerónimos y el edificio de ampliación del museo. Se pavimentó con cuadros de loseta de basalto enmarcados en piedra de Colmenar, instalándose bolardos escamoteables que permiten el paso ocasional de vehículos.
- Urbanización de la calle Ruiz de Alarcón en el tramo situado entre la calle Casado del Alisal y el Jardín Botánico, adecuando las rasantes a la zona del edificio de ampliación que discurre a lo largo de aquélla y homogeneizando los pavimentos empleados en aceras, basalto en la acera derecha y loseta hidráulica en la izquierda.
- Construcción de dos escaleras de conexión entre la plataforma de acceso a la puerta de Goya y la calle Ruiz de Alarcón.



Calle Ruiz de Alarcón



Vista del nuevo acceso al museo

- Adecuación de rasantes en la calle Casado del Alisal, tramo Ruiz de Alarcón-Moreto, construyendo un acceso para camiones al edificio de ampliación del museo y pavimentando las aceras con basalto en la correspondiente a la acera del edificio de ampliación del museo y loseta hidráulica en la otra.
- Construcción de una nueva red de saneamiento en las calles Ruiz de Alarcón y Casado del Alisal.

- Pavimentación con losas de basalto de las aceras de las calles Moreto y Academia adyacentes con la Iglesia de los Jerónimos.
- Instalación de alumbrado público en las calles Ruiz de Alarcón y Casado del Alisal, así como en la explanada situada enfrente de la puerta de Goya del Museo.

El presupuesto de la obra fue de **6.524.054,33 €** y el plazo de ejecución un año.



Talud frente a Iglesia de los Jerónimos



Escalera de acceso al edificio de ampliación del museo



Explanada frente a la puerta de Goya

Las características técnicas de la obra ejecutada son las siguientes:

Demoliciones de pavimentos (m <sup>3</sup> )	5.687
Muros de fábrica de ladrillo (m <sup>3</sup> )	130
Pavimento de basalto (m <sup>2</sup> )	4.463
Pavimento de granito (m <sup>2</sup> )	1.559
Pavimento de piedra de Colmenar (m <sup>2</sup> )	437
Pavimento de loseta hidráulica (m <sup>2</sup> )	861
Bordillo de granito (m)	1.614
Peldaños de granito (m)	841
Bancos de granito (m)	128
Colector de diámetro 30 cm (m)	298
Tubería porosa para drenaje (m)	215
Farolas fernandinas (ud)	11
Pradera de <i>Agrostis stolonifera</i> (m <sup>2</sup> )	2.230
Macizos arbustivos (m <sup>2</sup> )	302
<i>Cedrus deodora</i> (ud)	3
Papeleras (ud)	25
Bolandos (ud)	67

#### 2.4.3. Centro de Información Cultural de Colón

Durante años el automóvil ha ido ganando espacio al peatón y la ciudad ha ido mermando sus aceras en beneficio de las calzadas. El eje Castellana-Recoletos-Prado es un claro ejemplo; convertido en vía de circulación rápida, precisaba de los mínimos obstáculos al vehículo.

La implantación de los pasos subterráneos fue un fracaso, ya que las ruinosas galerías comerciales que trataban de dar vida y sentido al espacio, se convirtieron en inseguridad para los ciudadanos y finalmente en refugio de indigentes. El ciudadano evitaba su tránsito y resolvía sus movimientos por el exterior.

En el caso concreto del paso de la plaza de Colón, que comunicaba las calles de Goya y Génova, se disponía de un amplio espacio, que sobrepasaba los 800 m<sup>2</sup> útiles y con una ubicación estratégica que hacía inevitable su reutilización.

El nuevo Centro de Información Cultural pretende ofrecer una visión rápida de la amplia oferta de la capital, con la posibilidad de adquirir libros, catálogos, guías y entradas para exposiciones, ferias, teatros, cines... en un marco de cuidado diseño con materiales adecuados a lo que prácticamente es una calle cubierta.

El nuevo uso precisa el rediseño de los cuatro accesos. El acceso de mayor afluencia es la rampa situada al comienzo de la calle Goya. Su largo trazado y consiguiente hueco, afectan de manera muy negativa al espacio público, proponiendo su sustitución por una escalera de anchura similar. El acceso opuesto, situado en el bulevar impar de la Castellana, próximo a la calle Génova, que en origen contaba con unas escaleras mecánicas, se complementa y enfrenta con una rampa de sinuoso trazado. El proyecto contempla el mantenimiento y mejora de la escalera y la desaparición de la rampa, en cuyo lugar se situará un ascensor para uso de minusválidos y operaciones de carga. El cuarto acceso, en el bulevar par de la Castellana, se mantiene con un nuevo diseño.

Para restarle carácter de galería subterránea, se proyecta una entrada de luz natural a través de un patio adosado al lindero sur del rectángulo, en el centro de éste y en continuidad con la rampa de entrada. A esta fuente de luz se sumarán las de los tres accesos, así como la del nuevo ascensor.

Todo ello obliga a una serie de intervenciones en la estructura de muros y vigas maestras, con aperturas y cubrimientos de vanos y demoliciones en muro perimetral.

El esquema resultante de planta es muy simple. Suponiendo la entrada desde la calle Goya, un primer puesto de información con la posibilidad inmediata de proyección en sala abierta, a continuación vestíbulo central con área expositiva y patio exterior con lámina de agua. Continuando el recorrido pupitres con pantallas táctiles y sala cerrada para conferencias y filmaciones; adosado, núcleo de aseos públicos y espacios restringidos para el personal. Finalmente, librería y tienda, y salida hacia Génova o ascensor.

Fecha de adjudicación: 11 de diciembre de 2006.

Fecha de comienzo: 16 de diciembre de 2006.

Fecha de terminación: 16 de mayo de 2007.





Imágenes del Centro de Información Cultural en mayo de 2007