

## 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 ámbito 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 y 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 y es el 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.

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 paseos de Recoletos y del Prado. Es también, uno de los espacios de mayor valor arquitectónico de la ciudad por la canti-

dad e importancia de los edificios monumentales y una de las más destacadas concentraciones museísticas de Europa.

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 alterado 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 por la cantidad de ruido existente.

Por este eje cultural y ambiental de la ciudad circulan cada día con desplazamientos norte-sur, más de 100.000 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, lo que da lugar a la existencia de 37 tipos de diferentes de 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 normales en la jardinería de la ciudad tales como plátanos, castaños de Indias, acacias (sóforas y robinias), álamos, abe-

tos, 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, 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 dos metros, ni espacio para usos diferentes de la circulación rodada ya que las plazas son realmente rotores para uso de los vehículos de paso. 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 preciso 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 al planeamiento vigente, 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 propuso, 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 jurado que intervino en el concurso (18 miembros) emitió el fallo el 4 de febrero de 2002. Fue hecho público el día 7 en un Acto presidido por el Alcalde de Madrid, 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 por 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 Prado-Recoletos 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 abierto 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 de 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 representa 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 El nuevo Plan Especial

A partir de lo anterior, el Plan se ha ido mejorando al incorporar las propuestas y sugerencias de los ciudadanos y de las Instituciones estatales, autonómicas y privadas, fruto de lo cual, por ejemplo, se eliminó del Plan la ordenación del área sur del Retiro y del Cerrillo de San Blas, se suprimió cualquier afección al arbolado y se alcanzó un consenso sobre el entorno de los relevantes museos estatales localizados en el ámbito.

Esta propuesta municipal, decantada por el proceso participativo seguido desde 2003 hasta la fecha, es coherente con el modelo de ordenación urbana y de movilidad ciudadana que el gobierno municipal, en uso de las competencias que tiene legalmente atribuidas como propias, ha definido. Dicho modelo obedece al fomento del uso racional del transporte privado, especialmente en el centro de Madrid, y del transporte público y a la recuperación de la ciudad para el ciudadano, desplazando del centro el tráfico de paso.

Por otra parte, el Ayuntamiento afrontó en la pasada legislatura una gran inversión para mejorar el anillo distribuidor M-30, con la finalidad de encauzar por él los tráficos de paso que hasta entonces usaban el centro urbano. Esta medida, unida a la inversión sostenida que todas las Administraciones vienen haciendo para la mejora del transporte público –y que va a continuar en los próximos años– ha determinado una disminución igualmente sostenida en el uso de las calles del centro por el vehículo privado. En concreto, el tramo entre Cibeles y Atocha ha pasado de 106.905 vehículos/día en 2005 (en ambos sentidos) a 80.658 vehículos/día (también en ambos sentidos) en 2008, con un descenso del 25%. Esta tendencia se ha acentuado con la entrada en servicio de la M-30, completa en 2007, y continúa en la actualidad.

Este escenario es lo que permite reducir el espacio destinado a los vehículos privados en el ámbito Recoletos-Prado sin que se produzcan congestiones indeseadas o incrementos significativos del tráfico en otros viarios, especialmente en áreas que todas las Administraciones –y el Ayuntamiento el primero– están interesadas en preservar. Así lo acreditan los diversos estudios de tráfico y movilidad elaborados por especialistas e incorporados al Plan Especial.

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

Al día siguiente de la presentación y como primera actuación de este nuevo enfoque, el Ayuntamiento solicitó a la autoridad ambiental competente de la Comunidad de Madrid que informara –dado las características del ámbito– del procedimiento ambiental que debería seguir un Plan Especial sobre el mismo. Esta evaluación, a la cual el Plan Recoletos-Prado debe someterse, garantizaría que todos los valores que componen

el medio ambiente urbano de este ámbito, los de carácter natural, cultural o histórico, se preservarán, potenciarán y mejorarán.

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 se pudiera conocer la propuesta municipal y tener conocimiento constante de la información relevante que se fuera produciendo durante su tramitación.

También a partir de ese momento, 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 la conocieran desde el principio y pudieran pronunciarse. Este proyecto, como ya se ha señalado anteriormente, es un proyecto de ciudad, que fue respaldado de manera unánime por todos los grupos políticos.

Hacia el exterior, se planificó 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 de la Comunidad de Madrid, respecto al procedimiento ambiental a seguir para la tramitación del Plan, se procedió a presentar en octubre de 2008, el documento del nuevo Plan Especial, a fin de que por esa Administración se procediera a la evaluación ambiental del mismo. Esta presentación daba respuesta al pronunciamiento que en su día hizo la Comunidad de Madrid en el sentido de que el Plan Especial debía someterse a su evaluación ambiental a través del procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental de proyectos, para lo cual, además, estableció una serie de prescripciones.

El Ayuntamiento de Madrid analizó estas prescripciones y las incorporó al documento urbanístico, por lo que puede afirmarse que todas las consideraciones efectuadas por la autoridad ambiental regional han sido atendidas.

La asunción de las propuestas de la administración regional se suma a las modificaciones que ya habían sido incorporadas al Plan Especial como resultado del amplio proceso de participación ciudadana e institucional propiciado por el Ayuntamiento. Como ya se conoce, se han celebrado dos informaciones públicas y ha existido un amplio debate ciudadano en torno al mismo. Todas las posiciones se han escuchado y analizado y se ha hecho un esfuerzo por el Ayuntamiento para integrarlas y para preservar los distintos intereses presentes, de manera que en este momento todos los representantes ciudadanos y todas las instituciones concernidas apoyan el proyecto.

El Plan Especial presentado tiene como objeto exclusivamente el ámbito del Bien de Interés Cultural Recoletos-Prado, que discurre desde el encuentro del Paseo de Prado con Atocha hasta la calle Salustiano Olózaga al norte de Cibeles, centrándose de esta manera en este espacio singular con el objetivo de darle un tratamiento específico y homogéneo acorde con la transformación urbana en su día propuesta por Álvaro Siza y ganadora del concurso internacional convocado por el Ayuntamiento.







El Ayuntamiento consideró adecuado que éste sea el ámbito del Plan Especial, ya que es en esta zona donde se va a introducir una nueva ordenación urbana que supone la transformación del conjunto de elementos que constituyen el Bien de Interés Cultural del Paseo del Prado, recuperando la ordenación histórica que en su día conformó el Salón del Prado, luego perdido y transformado para dar más espacio al vehículo privado.

El resto de actuaciones propuestas en la zona, fuera del BIC, se han articulado a través de los correspondientes proyectos de obras municipales, ya que tales actuaciones no conllevan la reordenación y transformación urbana que se propone para el ámbito protegido. Tales actuaciones tampoco afectan a los valores históricos, culturales y ambientales que constituyen el bien protegido y que hacen exigible el proceso de evaluación ambiental que se ha iniciado.

Los elementos fundamentales del Plan Especial presentado a la Comunidad de Madrid son los siguientes:

- a) El ámbito ordenado, como se ha dicho, coincide con la delimitación del Bien de Interés Cultural, es decir, el eje Prado-Recoletos desde el límite con la Glorieta del Emperador Carlos V hasta el norte de Cibeles, en la confluencia con la Calle Salustiano Olózoga.
- b) El objetivo del Plan es la reordenación del espacio público del ámbito, reduciendo la intensa ocupación actual por el vehículo privado para ampliar los espacios de uso y disfrute ciudadano, protegiendo y potenciando los espacios arbolados, mejorando la calidad ambiental y la conexión entre los museos, de manera que el uso cultural se vea reforzado.
- c) La reconsideración del espacio público supone que en

el ámbito ordenado por el Plan se reducen los carriles de tráfico, de manera que entre Cibeles y Atocha existirán dos carriles para tráfico privado por sentido, además de los dos carriles bus, que se mantienen, amplían y potencian. En concreto, en la zona entre Neptuno y Cibeles, los dos carriles de tráfico privado en sentido norte discurrirán por la actual vía de servicio, quedando liberado todo el espacio central.

d) Fruto de esta reordenación, las zonas verdes y espacios libres públicos crecen en este ámbito en 30.841 m<sup>2</sup>, lo que supone un incremento del 75,7%.

Las aceras se amplían en 10.458 m<sup>2</sup>, lo que supone un incremento del 22,09%.

Las calzadas destinadas a los vehículos privados, por el contrario, se reducen en 47.846 m<sup>2</sup>, un 57,22% menos.

e) Correlativamente, la reducción prevista en la intensidad del tráfico que soporta la zona es la siguiente:

- Entre Atocha y Neptuno, se prevé una reducción de más del 32% del tráfico.
- Entre Neptuno y Cibeles, se prevé una reducción del 29%.
- Entre Cibeles y Colón, se prevé una reducción del 14%.

f) La mejora en los niveles de contaminantes en el Salón del Prado se estima en un 47% menos de monóxido de carbono, 85% menos de óxidos de nitrógeno y del 60% menos en partículas.

g) Ni uno solo de los 1.342 árboles que actualmente existen en el ámbito ordenado se ve afectado por el Plan. Por





el contrario, se prevé la plantación de un total de 1.069 nuevos árboles en los espacios ganados al coche, lo que supone incrementar la masa arbórea en un 79,65%.

Todas las zonas vegetadas se regarán con agua regenerada, lo que supone usar este recurso hídrico por primera vez en la almendra central fuera de los parques madrileños.

h) Se potencia el transporte público para hacer del mismo el modo principal de acceso y recorrido del ámbito, junto con los movimientos peatonales. Para ello, se amplían y protegen las plataformas reservadas a los autobuses y se las dota de elementos que permiten su mejor accesibilidad y la coexistencia con el peatón que será el nuevo protagonista de este espacio.

El material móvil que la Empresa Municipal de Transportes emplee en esta zona será de características ecológicas, siguiendo la política que ya ha impulsado el Área de Movilidad de manera notable en los últimos años, especialmente en el centro de la ciudad.

A fin de atender la demanda de los residentes y eliminar coches de la nueva escena urbana, se plantea un aparcamiento para residentes y rotación bajo la Plaza de la Lealtad y se propone un aparcamiento para autobuses turísticos fuera del ámbito del plan pero cercano al mismo, bajo la calle de Alfonso XII.

Con este Plan Especial, el Ayuntamiento de Madrid consideró que se alcanzaba el necesario consenso para viabilizar esta extraordinaria transformación urbana de lo que constituye un ámbito esencial de nuestra ciudad y nuestra mejor tarjeta de presentación para las millones de personas que cada año visitan Madrid.

A través de la recuperación de una pieza urbana singular y propia de Madrid, el Salón del Prado, no sólo se va a mejorar el paisaje urbano, sino que se va a avanzar de manera decidida hacia la recuperación ambiental y la sostenibilidad, en línea con todos los programas municipales y regionales que planifiquen acciones para la mejora ambiental, la reducción del tráfico en el centro de las ciudades y la potenciación del transporte público sostenible. Ni un solo valor ambiental, natural, histórico o cultural se ha descuidado a la hora de elaborar el Plan.

En cuanto a su tramitación posterior, mediante resolución de 31 de agosto de 2009 la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid estableció las características que debía incluir el Plan Especial y el estudio de Impacto Ambiental a elaborar, así como la lista de entidades y personas a las que se debía dar audiencia para poder continuar la tramitación. Efectuada la consulta a dichas entidades y personas, la Coordinación General de Proyectos Singulares procedió a iniciar la elaboración del preceptivo Estudio de Impacto Ambiental.

En el año 2010 se finalizó la elaboración tanto del nuevo Plan Especial, como del correspondiente Estudio de Impacto Ambiental. Ambos documentos fueron sometidos, de acuerdo con la legalidad urbanística vigente, a un nuevo periodo de información pública. El acuerdo fue adoptado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid el 17 de junio de 2010, y se publicó en el BOCM el 22 del mismo mes y año. La información pública se extendió hasta el día 27 de julio, siendo presentados 41 escritos de alegaciones.

En paralelo, la Comunidad de Madrid remitió al Ayuntamiento la lista de 33 organismos a los que se debía dar cuenta del acuerdo adoptado, así como remitirles el nuevo Plan Especial y el Estudio de Impacto Ambiental. De estos organismos se



recibieron 17 escritos de contestación. Tanto los escritos de los organismos interesados, como las alegaciones presentadas por los ciudadanos fueron analizados en el correspondiente informe que se unió al expediente, para su reenvío a la Comunidad de Madrid.

Habiendo con ello terminado el Ayuntamiento de Madrid la tramitación ambiental que le corresponde y habiendo configurado el contenido final de la propuesta de Plan Especial, la aprobación definitiva queda ahora pendiente de la emisión por la Comunidad de Madrid de la correspondiente resolución ambiental.

## 2.3. Actuaciones en el ámbito de Recoletos – Prado

Como ya se ha dicho, fuera del ámbito del BIC, el Ayuntamiento decidió acometer la ejecución de obras municipales ordinarias tal y como se hace en el conjunto de la ciudad, en cinco zonas. La ejecución de estos proyectos se efectuó casi en su totalidad en el año 2009, lo que permitió poner a disposición de los ciudadanos una serie de zonas concretas de forma que puedan irse valorando los objetivos de este gran proyecto, tal y como quedo reflejado en la Memoria de Gestión de 2009 del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda.

Las zonas sobre las que se actuó con obras de urbanización durante 2009 son: Glorieta de Colón y Paseo de Recoletos, en dos ámbitos concretos: Biblioteca Nacional y tramo entre c/ Villanueva y c/ Salustiano Olózaga; Calle de Felipe IV; Glorieta de Carlos V y Plaza de las Cortes. Todas ellas se finalizaron a lo largo de 2009, con la excepción de la Plaza de

las Cortes, que por la complejidad inherente a la construcción de un nuevo parking subterráneo, se prolongó todavía hasta mediados de 2010.

Estas actuaciones venían a complementar las realizadas con anterioridad en el ámbito, como las de creación de las nuevas Plazas de las Letras y Caixa Forum, la remodelación y peatonalización de la Cuesta de Claudio Moyano, la reurbanización del entorno del Museo del Prado o la puesta en servicio del Centro de Información Turística de Colón, obras, todas ellas, ejecutadas de acuerdo con las directrices del Plan Especial.

La única obra que ha tenido continuidad en 2010 es la de la Plaza de las Cortes, finalizada en el mes de junio, a falta de rematar los accesos al aparcamiento subterráneo para el Congreso de los Diputados. Sus características son las siguientes:

### 2.3.1. Plaza de Las Cortes

Se remodela la plaza de Las Cortes en la carrera de San Jerónimo, entre la plaza de Cánovas del Castillo y las calles de Cedaceros, Zorrilla, Floridablanca y Fernánflor, con el objeto de poner en valor este espacio histórico y ampliar los espacios peatonales. Paralelamente, se inicia la construcción de un aparcamiento bajo la carrera de San Jerónimo para uso del Congreso de los Diputados.

Inicio de obras	Abril 2009
Fecha de terminación	Junio 2010
Inversión	4.701.866,08 €



