

# PLAN ESPECIAL DE LA MARINA SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES (MADRID)



## BLOQUE I. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA

Febrero 2026

## ÍNDICE

<b>I</b>	<b>MEMORIA DE INFORMACIÓN .....</b>	<b>3</b>
1	INTRODUCCIÓN.....	3
2	OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMACIÓN.....	3
3	JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE FORMULAR EL PLAN ESPECIAL.....	3
4	INFORMACIÓN SOBRE EL ÁMBITO.....	4
4.1	Encuadre territorial .....	4
4.2	Delimitación del ámbito .....	5
4.3	Estructura de propiedad.....	6
4.4	Planeamiento vigente.....	7
4.4.1	Normativa de aplicación.....	7
4.4.2	Determinaciones del planeamiento vigente .....	8
4.4.3	Marcos estratégicos de referencia .....	13
4.5	Afecciones por Legislación Sectorial.....	20
4.5.1	Arqueología .....	20
4.5.2	Vías pecuarias.....	21
4.5.3	Servidumbres aeronáuticas.....	22
4.5.4	Confederación Hidrográfica del Tajo.....	22
4.6	Ecología.....	23
4.6.1	Caracterización general.....	23
4.6.2	Medio Físico .....	24
4.6.3	Medio Natural .....	27
<b>II</b>	<b>ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO .....</b>	<b>35</b>
1	ANÁLISIS URBANÍSTICO.....	35
1.1	Desarrollo histórico del ámbito .....	35
1.2	Análisis de la trama urbana circundante .....	37
1.2.1	Morfología urbana. Usos y actividades .....	37
1.2.2	Movilidad.....	38
1.2.3	Paisaje urbano.....	40
1.3	Análisis del ámbito.....	42
1.3.1	Edificaciones, infraestructuras y usos existentes .....	42
1.3.2	Conectividad y circulación peatonal.....	44
2	ENTORNO SOCIO-URBANO Y ECONÓMICO .....	45
2.1	Características demográficas del centro urbano.....	45
2.2	Análisis de equipamientos y dotaciones en el entorno.....	46
2.3	Análisis de necesidades y demandas.....	48
2.3.1	Participación ciudadana .....	48
2.3.2	Aportaciones de secciones municipales.....	49
3	ANÁLISIS DEL IMPACTO ECOLÓGICO .....	50
3.1	Valor Ecológico .....	51
3.1.1	Espacios protegidos.....	51
3.1.2	Paisaje .....	54
3.1.3	Infraestructura Verde Urbana y Conectividad.....	54
3.2	Vías Pecuarias .....	58
3.3	Infraestructura “azul” Urbana .....	59
3.3.1	Red de Drenaje.....	60
3.3.2	Red de Riego.....	61

3.3.3	Elementos de agua .....	62
3.4	Sostenibilidad social .....	63
3.4.1	Participación.....	64
3.4.2	Actividades, Usos y Equipamientos .....	64
3.4.3	Accesibilidad Universal .....	66
4	CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO .....	66
4.1	En relación con la accesibilidad del ámbito .....	66
4.2	En relación con la movilidad.....	68
4.3	En relación con los usos.....	68
4.4	En relación con los déficits del barrio.....	69
4.5	En relación con las características ecológicas.....	69
III	PLANOS DE INFORMACIÓN .....	71

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Fig. 1 Detalle Plano PI-00 Contexto territorial.....	5
Fig. 2 Vista aérea del ámbito del PE .....	6
Fig. 3 Detalle Plano PI-03 Estructura de la propiedad .....	7
Fig. 4 Imagen del PGOUSS 01. Plano de Elementos de la Estructura Orgánica del Territorio .....	9
Fig. 5 Detalle del Plano PI-07. Zonas de Ordenación .....	9
Fig. 6 Detalle del Plano de Ordenación del Plan Parcial Sector EE de 1986.....	11
Fig. 7 Imagen extraída del PMUS correspondiente a la reforma de la calle Real .....	17
Fig. 8 Imagen extraída del PMUS con propuesta de remodelación de la Avda. de los Reyes Católicos .....	17
Fig. 9 Imagen extraída del PMUS con los itinerarios verdes propuestos.....	18
Fig. 11 Plano de propuesta de corredores verdes para el Plan de Infraestructura Verde de San Sebastián de los Reyes (Fuente: Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes) .....	20
Fig. 10 Superposición de vías pecuarias con delimitación del ámbito.....	21
Fig. 11 Afecciones aéreas .....	22
Fig. 12 Topografía e hipsometría (elaboración propia) .....	25
Fig. 13. Hidrología y litología del ámbito de estudio. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato <i>shape</i> de la Comunidad de Madrid). .....	27
Fig. 14. Series de vegetación del ámbito de estudio. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato <i>shape</i> de la Comunidad de Madrid). .....	28
Fig. 15. Vegetación del ámbito de estudio. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato <i>shape</i> de la Comunidad de Madrid).....	29
Fig. 16. Foto aérea del ámbito de estudio de 1999. (Visor cartográfico de la Comunidad de Madrid). .....	29
Fig. 17. Fotos representativas de la vegetación actual del parque urbano de La Marina. ....	30
Fig. 18. Fotos representativas de la vegetación actual del Recinto Ferial de La Marina. ....	30
Fig. 19. Foto aérea del ámbito de estudio de 1980. (Visor cartográfico Comunidad de Madrid).....	31
Fig. 20. Fotos representativas de la vegetación actual del Recinto de la Armada.....	31
Fig. 21. Fotos representativas de la vegetación actual de la zona terciaria, calle Fuerteventura y calle Real.....	32
Fig. 22. Fotos representativas de la vegetación actual de la zona de aparcamiento junto a la Av. Reyes Católicos. ....	32
Fig. 23. Especies faunísticas representativas de los distintos ecosistemas presentes en el municipio de San Sebastián de los Reyes y hábitats regionales de proximidad, que pueden ser habitantes potenciales del Parque La Marina o establecer relaciones ecosistémicas con las especies presentes. ....	33
Fig. 24 Vista área .....	35
Fig. 25 Ortofoto 1950 .....	36
Fig. 26 Ortofoto 2000 .....	36
Fig. 27 Ortofoto actual .....	36
Fig. 28 Detalle del Plano PI 05 – Edificación actual .....	37
Fig. 29 Esquema de carreteras del municipio de San Sebastián de los Reyes .....	38
Fig. 30 Detalle del Plano PI 04.4 – Estado actual del suelo. Red viaria .....	39
Fig. 31 Detalle del Plano PI 04.4 – Estado actual del suelo. Transporte público .....	40
Fig. 32 Identificación de unidades de paisaje urbano .....	41
Fig. 33 Detalle del Plano PI 05 – Edificación actual. Usos y actividades existentes .....	43
Fig. 34 Puntos de acceso y recorridos peatonales.....	45
Fig. 35 Detalle del Plano PI 04.2 – Edificación actual del suelo. Usos dotacionales .....	47
Fig. 36 Detalle del Plano PI 04.3 – Edificación actual del suelo. Zonas verdes .....	48
Fig. 37. Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) situadas cerca del ámbito del Plan Especial La Marina.....	52
Fig. 38. Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) situados en los alrededores del ámbito del Plan Especial La Marina. ....	52
Fig. 39. Hábitats del entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato <i>shape</i> de la Comunidad de Madrid). .....	53
Fig. 40. Ecosistemas del entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato <i>shape</i> de la Comunidad de Madrid). .....	53

Fig. 41. Unidades paisajísticas del entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato <i>shape</i> de la Comunidad de Madrid). .....	54
Fig. 42. Ubicación del ámbito del Plan Especial La Marina respecto de los corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid. (Elaboración propia). .....	55
Fig. 43. Infraestructura Verde Urbana en el entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia). .....	56
Fig. 44. Relación de la Infraestructura Verde Urbana del entorno del Plan Especial La Marina con los ecosistemas identificados en los alrededores. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato <i>shape</i> de la Comunidad de Madrid). .....	57
Fig. 45. Vías Pecuarias del entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia con el apoyo del Servicio WMS de la Comunidad de Madrid). .....	58
Fig. 46. Fotografías representativas del ámbito del PE. ....	60
Fig. 47. Áreas húmedas identificadas en el ámbito de intervención, en relación con el análisis de escorrentías realizado. ....	61
Fig. 48. Estado actual de las láminas de agua del Parque Urbano de La Marina. ....	63
Fig. 49. Fotografías que demuestran el uso del recinto de la Armada por parte de la ciudadanía. ....	66
Fig. 50. Conclusiones del diagnóstico. ....	70

# I MEMORIA DE INFORMACIÓN

## 1 INTRODUCCIÓN

El presente **Plan Especial** de mejora de la red pública local de infraestructuras, equipamientos y servicios contiene una propuesta completa de ordenación de los usos previstos, así como los parámetros urbanísticos y condiciones normativas necesarios para desarrollar un **Parque Público** con tipología de **Bosque Urbano**, garantizando la prestación de servicios de utilidad pública de interés general y el cumplimiento de los objetivos y previsiones fijadas para el ámbito por el Plan General de San Sebastián de los Reyes, así como el cumplimiento de los objetivos y previsiones establecidas en el **Plan de Actuación Integrado "Bosque Urbano La Marina: La revitalización del Centro"**.

## 2 OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMACIÓN

El objeto principal del Plan Especial es la definición de los elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, y las construcciones necesarias para la prestación de servicios de utilidad pública o de interés general, en el ámbito de La Marina, en su totalidad de titularidad pública municipal, así como las completas determinaciones de su ordenación urbanística incluidas su uso, edificabilidad y condiciones de construcción conforme a lo previsto en el art. 50 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM).

El promotor del Plan Especial es el **AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES (MADRID)**, cuya sede se encuentra en Pl. de la Constitución, 1, 28701 San Sebastián de los Reyes, Madrid, como órgano administrativo responsable de la planificación urbanística dentro de su municipio.

Ejercen las labores de redacción del presente documento el equipo de E. Bardají & Asociados, encargado del desarrollo del proyecto en materia de arquitectura y urbanismo, representados por D. Enrique Bardají Álvarez, colegiado nº. 4.417 del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

## 3 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE FORMULAR EL PLAN ESPECIAL

Se redacta el presente Plan Especial de Mejora de Redes para la **ordenación y mejora de la red pública local de infraestructuras, equipamientos y servicios en el ámbito de La Marina** conforme a lo establecido en el artículo 50 de la LSCM. El punto 2 del citado artículo 50 establece las funciones de los Planes Especiales para la definición de los elementos integrantes de las redes públicas:

*"Definir, modificar, ampliar o proteger cualquier elemento integrante de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, en cualquier nivel jerárquico establecidos en el artículo 36, las infraestructuras y sus construcciones estrictamente necesarias para la prestación de servicios de utilidad pública o de interés general, con independencia de su titularidad pública o privada, o que por su legislación específica se definan como sistemas generales o lo equipare a las redes públicas de esta ley.*

*Incluirán las completas determinaciones de su ordenación urbanística, incluidas su uso, edificabilidad y condiciones de construcción. En ningún caso generarán derecho a aprovechamiento urbanístico alguno en el plan especial.*

(...)

*Modificar la ordenación establecida en el suelo urbano, conforme a los criterios de regeneración y reforma urbana del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana."*

La categoría de todo el suelo del ámbito es **urbano consolidado**, conforme a lo establecido en el art. 14.1.a de la LSCM. El ámbito lo conforman cuatro parcelas, todas ellas de titularidad municipal.

El documento establece la ordenación de los usos previstos para el ámbito buscando particularizar los objetivos recogidos en el **Plan de Actuación Integrado (PAI) "Bosque Urbano La Marina: La revitalización del Centro"** en el marco de la **Agenda Urbana (AU)** de San Sebastián de los Reyes.

El documento estratégico establece la necesidad de impulsar un Plan Especial para la rehabilitación y recuperación de espacios públicos degradados y posibilitar un uso y disfrute de los mismos por la ciudadanía. Este Plan facilita la ejecución integral del territorio como un gran Parque Urbanos en el que se integran diversos Equipamientos Públicos y se establece una red viaria que garantiza el cosido del territorio.

El Plan Especial también se ajusta a los objetivos del Plan General de San Sebastián de los Reyes aprobado definitivamente en 2001 (PGOUSS 01), establecidos en las Fichas de Zonas de Ordenación 13 "ESTACIÓN TRANSEPTORA DE LA ARMADA" y 14 "PARQUE DE LA MARINA", además de incorporar la apertura de un nuevo vial de conexión que atraviesa el ámbito indicado de forma propositiva en el Plano de Elementos de la Estructura Orgánica del Territorio.

Por tanto, en este documento se concretan la delimitación de la zona calificada para cada uso y las determinaciones urbanísticas necesarias para el desarrollo efectivo de un parque urbano.

## 4 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁMBITO

### 4.1 Encuadre territorial

San Sebastián de los Reyes se encuentra a 18 kilómetros al norte de Madrid, dentro del área metropolitana articulada en torno al eje de la autovía A-1.

El municipio limita al **norte** con Madrid, Colmenar Viejo y Algete; al **sur**, con Alcobendas y Paracuellos de Jarama; al **este**, con Madrid, Alcobendas; y al **oeste**, con Algete, Paracuellos de Jarama y Cobeña.

En cuanto a su integración en el sistema metropolitano, San Sebastián de los Reyes mantiene una estrecha interdependencia funcional con Madrid y con el municipio vecino de Alcobendas, conformando ambos un continuo urbano en el que la delimitación administrativa se reduce, en algunos casos, a las aceras opuestas de una misma calle.

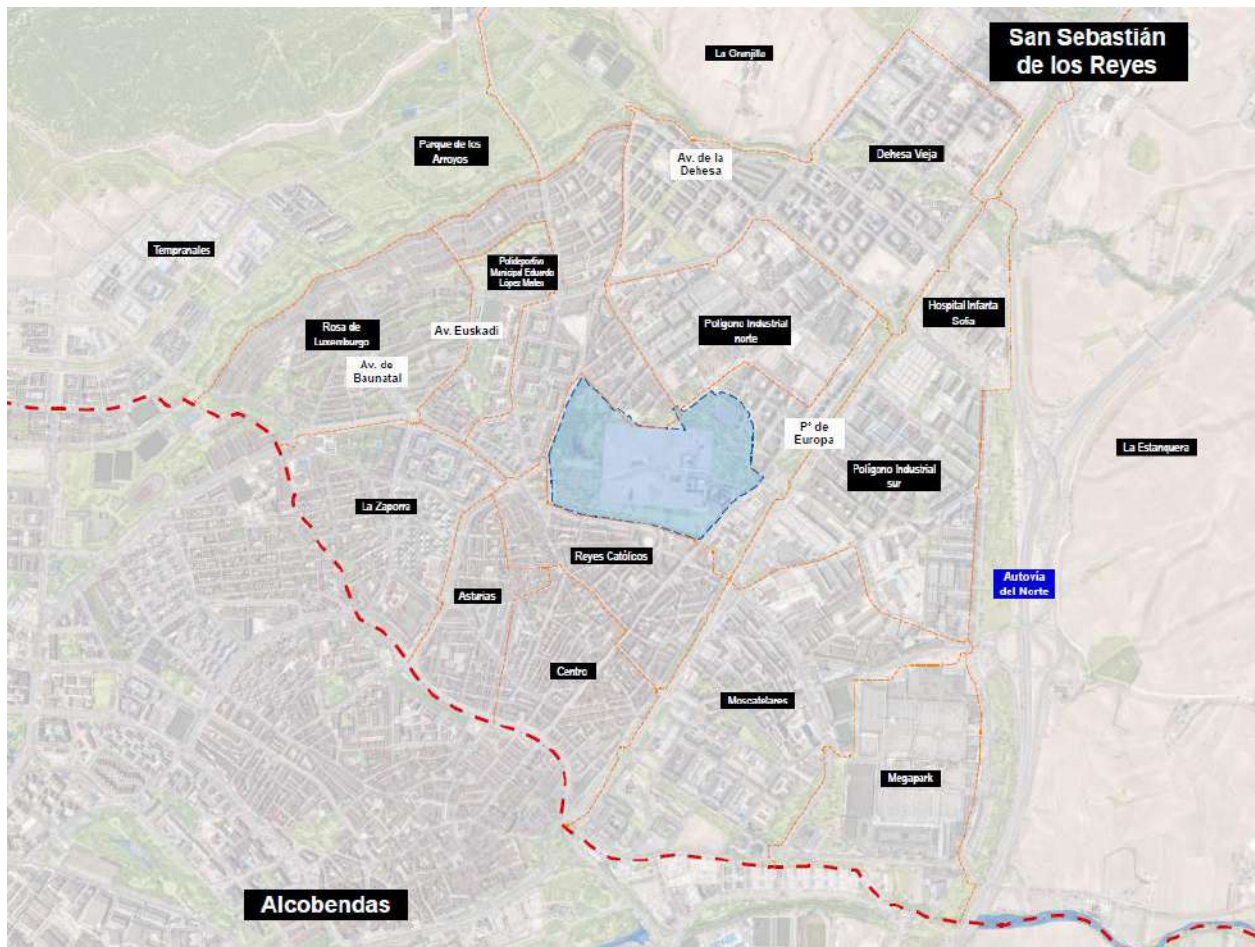


Fig. 1 Detalle Plano PI-00 Contexto territorial

## 4.2 Delimitación del ámbito

El ámbito de actuación se localiza en el centro del casco urbano de San Sebastián de los Reyes, en la Comunidad de Madrid.

Queda delimitado al sur por la avenida de los Reyes Católicos; al oeste, por la avenida de Navarrondán; al este, por la calle Real y por el paseo perimetral del Parque Empresarial La Marina (en el Sector industrial EE); y al norte, por la avenida Cataluña, la calle Cantabria, el área Sur del barrio del Praderón (Unidad de Gestión 5 del PGOUSS 01, exterior al ámbito) y la calle Fuerteventura.

Los límites del ámbito se ajustan a las parcelas catastrales que comprenden el parque urbanizado de La Marina, el actual Recinto Ferial, el conjunto de equipamientos con frente a la Calle Real, los espacios libres adyacentes al Parque Empresarial La Marina y los terrenos que ocupaba la **Estación Transceptora de la Armada**. Asimismo, se incorporan los suelos de titularidad pública destinados a la prolongación de la calle Cantabria y la conexión viaria con la calle Fuerteventura.

La superficie total del ámbito, medida sobre la cartografía base municipal, es de **299.319,2 m<sup>2</sup>**.



Fig. 2 Vista aérea del ámbito del PE

### 4.3 Estructura de propiedad

La totalidad de los suelos del ámbito del Plan Especial es de titularidad municipal. A continuación, se muestra una síntesis de la información catastral y del inventario de parcelas de propiedad municipal y de las parcelas pertenecientes al ámbito.

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD - LA MARINA							
Parcela	Ref. catastral	Dirección	Sup. Inventario m2	Sup. Catastral m2	Sup. afectada m2 %		
1	7097829VK4879N	AV NAVARRONDAN 2(B)	110.951,0	112.137,0	112.137,0	100%	
2	7296002VK4879N	AV REYES CATOLICOS 4	50.014,3	2.388,7	2.381,5	100%	
3	7296608VK4879N	CA CAÑADA MARINA 6	115.109,7	120.942,9	120.942,9	100%	
4	7597713VK4879N	CL REAL 101	57.699,2	57.699,5	57.699,5	100%	
5	Sin referencia /viarío público	CL CANTABRIA	2.750,9		859,0	31%	
6	Sin referencia /viarío público	AV CATALUNYA	11.712,4		3.030,7	26%	
7	Sin referencia /viarío público	AV ISLA GRACIOSA			759,00		
8	Sin referencia /viarío público	CAÑADA LA MARINA			1.509,6		
<b>TOTAL</b>			<b>348.237,5</b>	<b>293.168,1</b>	<b>299.319,2</b>		

Por el ámbito del Plan Especial discurren varias pecuarias que, aunque no se encuentran deslindadas, atraviesan o colindan con las siguientes parcelas:

- **7597713VK4879N**, atravesada por colada del abrevadero, según visor.
- **7296608VK4879N**, atravesada por vereda del Monte.
- **7097829VK4879N**, atravesada por vereda del Monte. Junto a Cordel de la Matapiñonera.
- **CAÑADA DE LA MARINA**, coincidente con vereda del Monte.
- **7296002VK4879N**, colindante con el Cordel de la Matapiñonera.

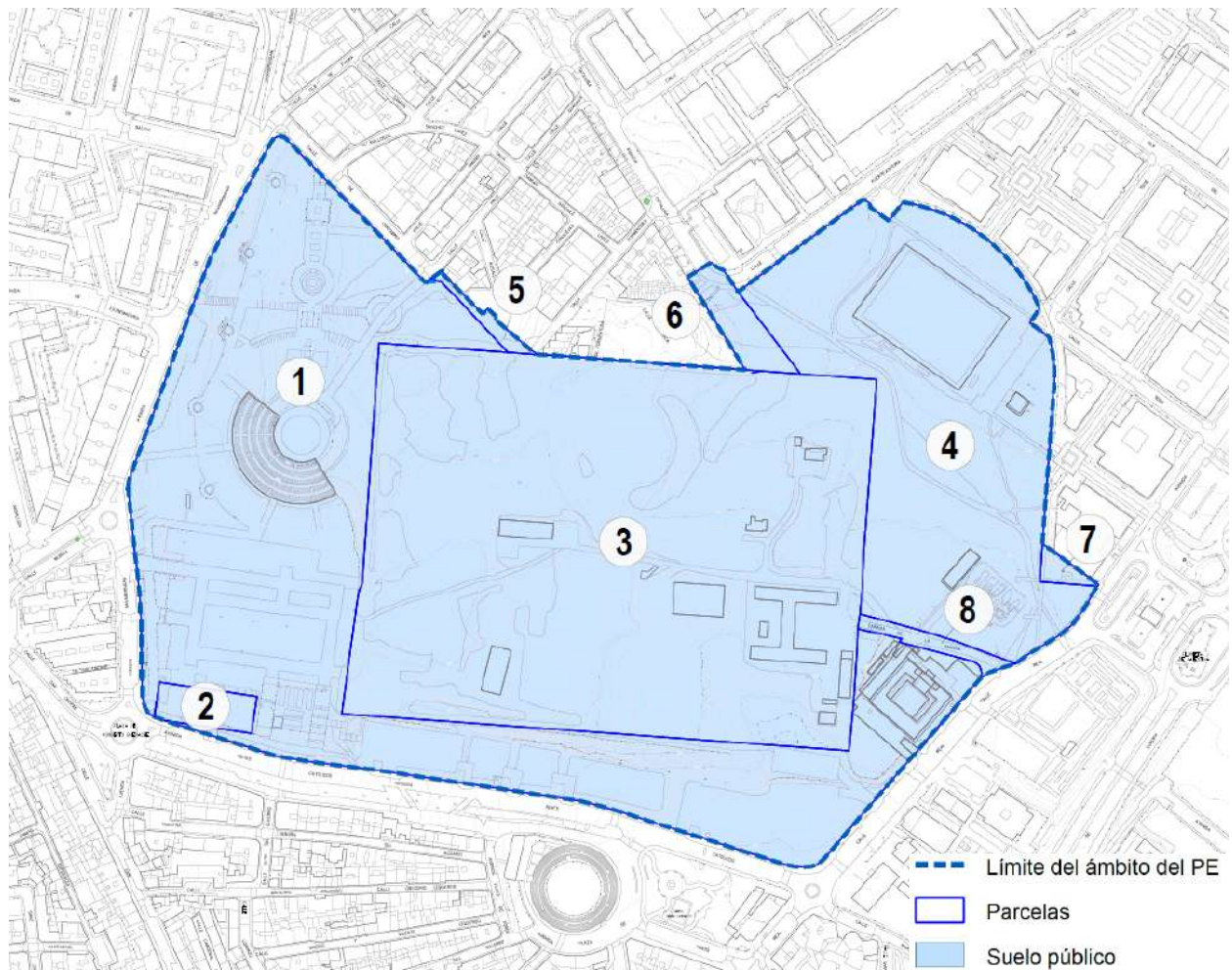


Fig. 3 Detalle Plano PI-03 Estructura de la propiedad

## 4.4 Planeamiento vigente

### 4.4.1 Normativa de aplicación

El marco legislativo para la redacción del presente documento es el siguiente:

- **Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana**, aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre (en adelante TRLSRU).

Regula las condiciones básicas que garantizan la igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales relacionados con el suelo en todo el territorio estatal. Asimismo, establece las bases económicas y medioambientales de su régimen jurídico, su valoración y la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en la materia.

- Con carácter supletorio, el **Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1976** (Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril), en lo que sea compatible con la Constitución Española, el Estatuto de Autonomía, la Ley de Régimen Local y demás leyes posteriores a su fecha y que no esté en contradicción con lo

establecido en el TRLSRU y con lo dispuesto en LSCM y los Reglamentos para desarrollo de la Ley del Suelo de 1976 en lo que no se opongan a las prescripciones de la LSCM y demás leyes, y hasta que no se aprueban sus normas de desarrollo.

1. Real Decreto 2159/1978, de 23 junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.
2. Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística.
3. Real Decreto 2187/1978, de 23 de junio de 1978 (BOE 18/09/1978) por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística.

La documentación se ajusta a lo determinado por el Artículo 66 del Reglamento de Planeamiento.

- **Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM)**, publicada en BOCM Núm. 177, de 27 de julio de 2001, corrección de errores BOCM 24 de enero de 2002, con todas sus modificaciones posteriores, incluida las derivadas de la **Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid** y la **Ley 7/2024, de 26 de diciembre, de Medidas para un desarrollo equilibrado en materia de medio ambiente y ordenación del territorio**.

El presente proyecto contiene las determinaciones concretas aplicables a los Planes Especiales que recoge la LSCM en los Artículos 50 y 51.

- **Recomendaciones de documentación técnica mínima** de los instrumentos de planeamiento y autorizaciones en suelo urbanizable no sectorizado y no urbanizable de protección en la Comunidad de Madrid (dictadas por el Director General de Urbanismo en fecha 10 de marzo de 2025).
- Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián de los Reyes de 2001 (en adelante PGOUSS 01).
- Normativa Urbanística PGOUSS 01 (en adelante NNUU).

#### 4.4.2 Determinaciones del planeamiento vigente

El PGOUSS 01, aprobado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid mediante acuerdos de 27 de diciembre de 2001 y 22 de febrero de 2002, sustituye al Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián de los Reyes de 1985 (en adelante PGOUSS 85)

El ámbito de La Marina se encuentra clasificado en su totalidad como Suelo Urbano Consolidado. La mayor parte del ámbito está **calificada como Sistema General**, ya sea como Equipamiento (parcela de la Estación Transceptora de La Armada) o Espacio Libre (Parque de La Marina).

Los suelos correspondientes al **Sector EE**, ámbito de actividades económicas ya consolidado, están calificados en su totalidad como **Industrial Terciario** por su uso global.

El PGOUSS 01 recoge, en su Plano de Elementos de la Estructura Orgánica del Territorio, una propuesta no vinculante de apertura de un vial que atraviesa el ámbito de La Marina. Este vial

articula una **conexión directa entre la Avenida de Cataluña y el Paseo de Europa** para la mejora de la accesibilidad a la trama urbana consolidada al norte del ámbito y una mejora de la relación entre barrios.

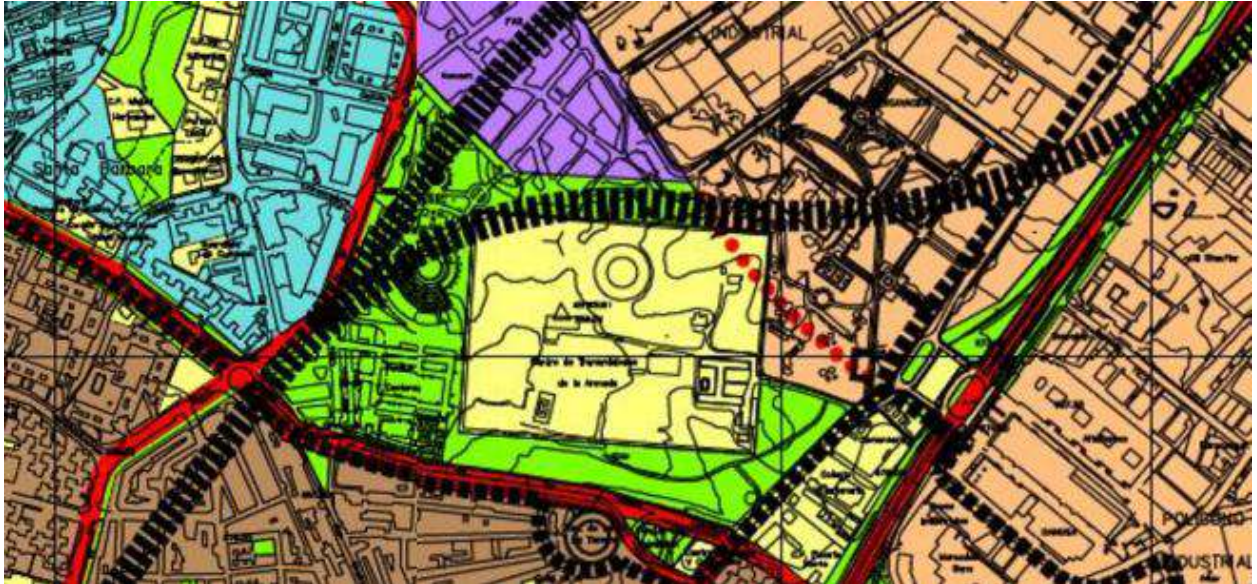


Fig. 4 Imagen del PGOUSS 01. Plano de Elementos de la Estructura Orgánica del Territorio

A continuación, se muestra la información y las condiciones normativas para el desarrollo de las distintas zonas de ordenación contenidas en el ámbito.

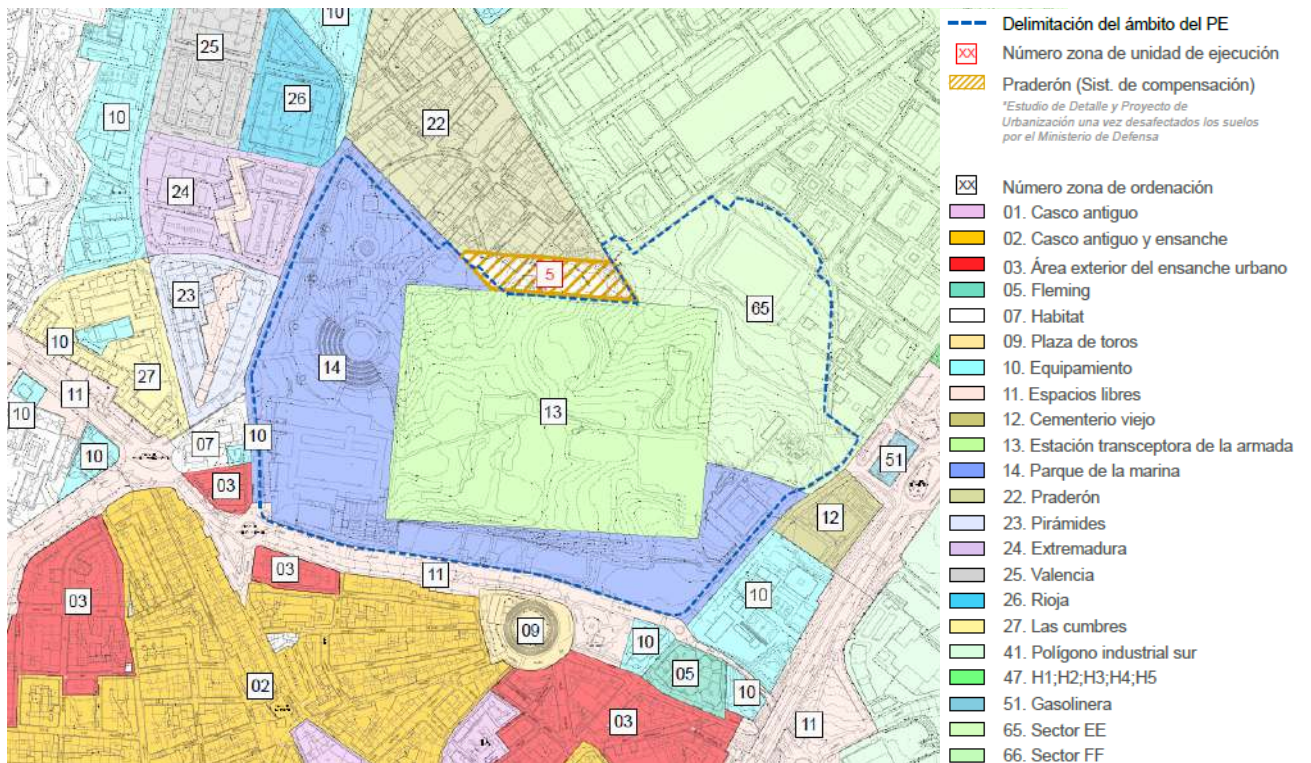


Fig. 5 Detalle del Plano PI-07. Zonas de Ordenación

### Ordenanza 13 – Estación Transceptora de la Armada

Calificación	ST SISTEMA. Área dotada de instalaciones radioeléctricas de la Armada. Instalación militar complementaria.
Uso característico	Servicio Público
Uso condicionado	Equipamiento y Espacio Libre
Edificabilidad Máxima	0,06 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup> s (uso característico) 0,2 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup> s (uso condicionado)
Altura máxima	6 m – 2 plantas (uso característico) 9 m – 3 plantas (uso condicionado)
Ocupación máxima	10% en planta baja

Los usos condicionados lo están a la desafección del uso característico. El desarrollo será a través de un **Plan Especial** que podrá ser conjunto con las zonas de ordenación 9, 14 y 11.

Los suelos fueron adquiridos onerosamente al Ministerio de Defensa por el Ayuntamiento en el año 2008.

### Ordenanza 14 - Parque de La Marina

Calificación	ST SISTEMA. Sistema General de espacios libres y equipamiento comunitario.
Uso característico	Espacio Libre
Uso alternativo	Espectáculo y Deportivo
Uso condicionado	Equipamiento
Edificabilidad Máxima	0,1 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup> s
Altura máxima	9 m – 3 plantas
Ocupación máxima	10% en planta baja (uso característico y alternativo) 15% en planta baja (uso condicionado)

Aquellas instalaciones que lo requieran podrán rebasar la altura máxima permitida teniendo en cuenta las limitaciones de las instalaciones de la Marina.

### Ordenanza 65 – Sector EE

Calificación	V1 y V3. Espacios Libres I. P1, P2, P3, P11 y P13. <i>Espacios Libres II.</i> S1 y S2. Parque deportivo.
Uso característico	Industria, Oficina y Comercio
Uso alternativo	Residencial público, Restauración y Dotacional
Uso condicionado	Vivienda
Edificabilidad Máxima	0,1 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup> s

Altura máxima	9 m – 3 plantas
Ocupación máxima	10% en planta baja (uso característico y alternativo) 15% en planta baja (uso condicionado)

Área programada por el PGOUSS 85 en la corona del Casco Urbano, urbanizada, equidistribuida y edificada en desarrollo del Plan Parcial Sector EE, aprobado definitivamente el 12/5/1988. Existen dos modificaciones posteriores del Plan Parcial, aprobadas definitivamente el 10/07/1995 y el 15/09/2004, que afectan a la parcela K del Sector EE, fuera del ámbito de ordenación de La Marina.

Los usos compatibles y condicionados tendrán la consideración de alternativos excepto el de vivienda de guardería que mantendrá la condición de incorporar una guardería de 108 m<sup>2</sup> para implantaciones mayores de 5.000 m<sup>2</sup>.

Los usos básicos, pormenorizados y característicos autorizados por el Plan Parcial tienen una correlación directa con los del PGOUSS 01.



Fig. 6 Detalle del Plano de Ordenación del Plan Parcial Sector EE de 1986

A continuación se detallan las determinaciones específicas para las áreas identificadas en el Plan Parcial del Sector EE afectadas por el ámbito de La Marina.

Área	V1 y V3
Uso característico	Dotacional. Parques y jardines públicos.
Uso compatible	Pequeñas instalaciones complementarias y ligadas al uso característico (Kioscos, casetas, pabellones, pérgolas, mantenimiento, etc.)
Edificabilidad Máxima	V1: 0,01 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup> s V3: uso exclusivo de jardín y parque
Altura máxima	5 m – 1 planta

Área	P1, P2, P3, P11 y P13
Uso característico	Dotacional. Áreas y paseos peatonales públicos.
Uso compatible	-
Edificabilidad Máxima	-
Altura máxima	-

Área	S1 y S2
Uso característico	Dotacional. Deportivo público.
Uso compatible	-
Edificabilidad Máxima	0,05 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup> s
Altura máxima	6 m – 1 planta

## Equipamientos

El PGOUSS 01 establece una zona de ordenanza específica para los Equipamientos (Ordenanza 10).

Calificación	Áreas de equipamiento público
Uso característico	Equipamiento
Uso alternativo	Espacio Libre
Uso condicionado	Vivienda del empleado al servicio del uso característico
Edificabilidad Máxima	2 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup>
Altura reguladora	2 plantas

El marco normativo para el uso Dotacional Equipamiento queda definido en el artículo 7.9.2.3.1 y 7.9.5.1 de las NNUU. Comprende los usos Cultural-Social, Religioso, Sanitario, Asistencial, Deportivo y Servicios Públicos. Dichos usos son intercambiables entre sí. Cualquier uso equipamiento puede ser sustituido por otro uso equipamiento con un informe técnico que lo avale.

## Espacios libres

El PGOUSS 01 establece una zona de ordenanza específica para los Espacios Libres (Ordenanza 11).

Descripción	Áreas consolidadas como espacios libres en el tejido urbano o propuestas por el PGOUSS 01.
Uso característico	Espacio Libre
Uso alternativo	Equipamiento
Edificabilidad Máxima	0,01 m <sup>2</sup> e/m <sup>2</sup>
Altura reguladora	2 plantas

Se permiten construcciones no vivideras que sean soporte de las arquitecturas de jardín (pérgolas, bancadas, estanques, ... incluso invernaderos o estufas cuando fueran accesibles al público). Construcciones admisibles: Pabellón de jardinería. Invernaderos, Aula de la naturaleza, casetas de mantenimiento, campos de deporte.

El marco normativo para el uso Dotacional Espacio Libre queda definido en el artículo 7.9.2.3.2 y 7.9.5.2 de las NNUU. Establece como **usos compatibles el Cultural y el Deportivo**, ambos al aire libre, con una limitación de 500 espectadores. Podrán incluir la parte proporcional de vías de tránsito rodado y/o aparcamientos públicos en superficie anejos al viario que fuese necesario establecer para su uso, o subterráneos, siempre y cuando mantengan una capa vegetal mínima de 1 metro.

Los parámetros infraestructurales del Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes quedan definidos en el artículo 7.5.1.4 de las NNUU. Establece, entre otras determinaciones, excavaciones para los alcorques no inferiores a un metro cúbico con una profundidad mínima de 0,6 m. Su superficie no será inferior a un metro cuadrado. Salvo justificación especial se debe adoptar el sistema de riego por goteo.

### 4.4.3 Marcos estratégicos de referencia

#### AGENDA URBANA DE SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES

La Agenda Urbana de San Sebastián de los Reyes (AU) es un **Plan de Acción Local** aprobado en la sesión del Pleno celebrada el **18/07/2024**. Constituye un instrumento estratégico de planificación que, en coherencia con la Agenda Urbana Española y la Agenda 2030, establece la hoja de ruta para orientar el desarrollo del municipio hacia un modelo de ciudad más sostenible, inclusivo y equitativo. Este plan no posee carácter normativo, sino que se configura como un marco de referencia flexible y adaptable, que permite coordinar políticas urbanas, sociales, económicas y ambientales con la implicación activa de la ciudadanía y de los distintos agentes públicos y privados.

Entre sus características principales, cabe destacar la apuesta decidida por la **participación ciudadana**, materializada a través de procesos de consulta, talleres y foros temáticos, que han permitido incorporar las aportaciones de vecinos, asociaciones y entidades locales. Asimismo, se fundamenta en la transversalidad, integrando dimensiones urbanísticas, ambientales, sociales,

culturales y digitales, y en la colaboración institucional, promoviendo sinergias entre administraciones y agentes del territorio.

El enfoque de la AU se apoya en los principios de la sostenibilidad y la resiliencia urbana, con especial atención a la regeneración de espacios públicos, la movilidad sostenible, la eficiencia energética y la incorporación de zonas verdes de gran valor ecológico y social.

La AU adopta los **OBJETIVOS ESTRATÉGICOS** de la Agenda Urbana Española. La transformación del ámbito de La Marina está directamente vinculada en la AU a dos de los objetivos estratégicos:

- Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.
- Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.

Los **PROYECTOS ESTRATÉGICOS** definidos en la AU son los proyectos tractores o planes sectoriales para alcanzar el cumplimiento de los objetivos estratégicos. La AU contiene dos proyectos estratégicos que contemplan la recuperación de los suelos de La Marina como parque para la ciudadanía.

#### 4. Infraestructura Verde – Actuaciones en Zonas Urbanas

Propone la creación de nuevos espacios verdes y la adaptación de los parques y jardines existentes en el municipio hacia un diseño sostenible, inclusivo, recreativo, atractivo y de lucha frente al cambio climático. Para lograrlo, se definen acciones como la mejora de las instalaciones de riego para evitar pérdidas y adaptación a la telegestión y al riego con agua regenerada, la plantación de especies vegetativas más resistentes y adaptadas al ámbito y la restauración ecológica de zonas urbanas degradadas.

Entre sus líneas de actuación se contempla establecer La Marina como epicentro del Cinturón Verde, incluyendo la automatización del futuro sistema de riego del parque y adaptación al suministro mediante agua regenerada.

#### 5. Proyecto La Marina

Propone el desarrollo de un **Plan Especial para rehabilitar y recuperar espacios públicos degradados** y posibilitar un uso y disfrute de los mismos por la ciudadanía. Pretende facilitar la ejecución integral del territorio como un gran Parque Público en el que se integran diversos Equipamientos Públicos.

Sus objetivos son:

- Transformar la parcela en un **parque representativo y activo**.
- Establecer “La Marina” como **nexo de unión** y/o partida hacia la infraestructura verde.
- **Integrar el parque** y sus actividades con el tejido urbano
- **Consolidar y mejorar los equipamientos** actuales ligados a usos culturales y de fiestas.
- **Instalaciones deportivas, culturales y de ocio al aire libre**.
- **Equipamiento cultural** que posibilite eventos de media y alta ocupación.
- Construir un **nuevo recinto ferial** polivalente, moderno y funcional.

- **Aparcamiento subterráneo.**

## PAI (PLAN DE ACTUACIÓN INTEGRAL) “LA MARINA”

El Plan de Actuación Integrado “Bosque Urbano La Marina: La revitalización del Centro” (PAI La Marina) es un documento estratégico que da respuesta a los desafíos recogidos en la AU y se apoya en dos de sus Proyectos Estratégicos: *La Marina* y *Renovación Integral de Barrios*. Establece la senda financiera para su desarrollo subvencionada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del Programa Operativo Plurirregional de España 2021-2027.

El Centro Histórico ha experimentado en las últimas décadas una pérdida progresiva de población y dinamismo socioeconómico, lo que ha generado desequilibrios territoriales y condiciones de vulnerabilidad reconocidas por el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana. Este deterioro ha afectado al comercio local, al tejido social y a la calidad de vida de sus residentes.

En este contexto, la parcela municipal de La Marina, históricamente vinculada a usos militares y restringida al acceso ciudadano, se plantea como una oportunidad estratégica de transformación. Su recuperación y renaturalización permitirá revertir procesos de degradación, reequilibrar la relación centro-periferia y reforzar políticas públicas orientadas al empleo, la economía local, la cultura y los espacios cívicos.

El PAI La Marina articula una **intervención integral** —social, económica, medioambiental, tecnológica y patrimonial— con el fin de **regenerar el tejido urbano, rehabilitar espacios públicos y mejorar la conexión del Centro con el resto de la ciudad**.

El objetivo común es **transformar el Centro en un entorno dinámico, sostenible y cohesionado**, recuperando para la ciudad un territorio largamente anhelado y devolviéndole su papel como eje de la vida comunitaria y motor del desarrollo local. Para ello, establece un programa de implementación con estos **objetivos específicos**:

- Convertir una parcela degradada en un **Bosque Urbano** que revitalice el Centro.
- Crear un **punto de encuentro** con usos sociales, culturales y recreativos.
- **Modernizar el Recinto Ferial** para dinamizar la economía y la cultura.
- Dotar el área de **instalaciones deportivas y zonas de juego**.
- **Mejorar la conexión del Bosque Urbano con el Centro** a través de la Fachada de Reyes Católicos.

Dichos objetivos se traducen en las siguientes **ACTUACIONES**:

- **Rehabilitación de la Antigua parcela La Marina.** Se transforma la parcela La Marina en un Bosque Urbano integrado en la infraestructura verde, garantizando accesibilidad universal, renaturalización, mejora del entorno y eliminación de barreras. Incluirá nuevas zonas al aire libre con sombra, mobiliario y áreas de recreo para fomentar convivencia y bienestar.
- **Remodelación del espacio urbano de la Fachada Avenida Reyes Católicos.** La Fachada de la Avenida Reyes Católicos es un área clave dentro del proyecto, ya que actúa como nexo

estratégico entre la parcela de La Marina y el Centro Histórico, permitiendo una conexión fluida y accesible entre ambos espacios. Su rehabilitación garantiza una actuación integral que refuerza la cohesión urbana y la continuidad del Bosque Urbano con el tejido de la ciudad.

- **Acondicionamiento del Recinto Ferial.** La propuesta planteada para el recinto ferial de La Marina pretende una mejora de la accesibilidad, la funcionalidad, la seguridad y mejora de elementos contaminantes, de un espacio que da soporte a actividades económicas y de ocio. Se actuará en la reforma del pavimento y en mejora de equipamientos.
- **Construcción de una Oficina OMIC y Protección Civil.** La propuesta contempla un edificio para Protección Civil en la avenida Navarrondán, recinto ferial La Marina, con accesibilidad, funcionalidad, seguridad y eficiencia energética, estudiando envolvente, cubierta, accesos, servicios, acabados e instalaciones según normativa vigente.
- **Rehabilitación del Anfiteatro Municipal Adolfo Conde.** La propuesta de reforma del Anfiteatro mejora funcionalidad, seguridad y reduce contaminación acústica con paneles y cubrición en gradas superiores. También se instalarán servicios higiénicos, incluyendo accesibles, manteniendo el uso general del espacio y ofreciendo protección ambiental y acústica para mayor confort de los asistentes.

## PMUS (PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE)

San Sebastián de los Reyes, en aplicación del artículo 14 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), aprobado por el Pleno municipal el **21/04/2022**. Durante este año, el documento ha sido revisado para adecuarse a la nueva normativa en materia de movilidad y protección del entorno urbano aprobada por las distintas administraciones. El 05/11/2024 la Junta de Gobierno Local aprobó inicialmente la versión actualizada del **PMUS 2024** y abrió el periodo de información pública y presentación de alegaciones, ya concluido.

En total se recibieron 22 aportaciones, sugerencias y alegaciones. Tras su análisis, se introdujeron cambios en el texto definitivo, cuya elevación a Pleno fue aprobada por la Junta de Gobierno Local el **14 de enero de 2025**, con el objetivo de debatirlo en la sesión plenaria de febrero. De este modo, el documento final incorpora las contribuciones vecinales y adquiere un carácter participativo, configurándose como un proyecto estratégico de ciudad.

Cabe destacar que el PMUS tiene naturaleza propositiva, no normativa, y forma parte del Plan de Acción de la AU. Concretamente, se integra bajo la denominación "**Subproyecto A.10 del Proyecto estratégico nº 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible**", dentro de la estrategia de desarrollo urbano hasta 2030.

El PMUS pretende afrontar el reto de lograr una movilidad más sostenible, reduciendo el uso del vehículo privado y sus efectos negativos, al tiempo que fomenta el uso del transporte público y los desplazamientos no motorizados, especialmente caminar.

A continuación, se resume la información del PMUS con afección al ámbito de La Marina:

### ▪ Calle Real

Esta intervención en la calle Real constituye una reforma total de la vía, eje principal del centro del municipio. En este tramo, la actuación responde a la necesidad de calmar el tráfico en las inmediaciones del centro de salud, derivando el flujo de vehículos hacia vías de mayor capacidad que conectan con otros puntos del municipio, como los polígonos industriales o las áreas comerciales de la periferia.

La reorganización de las bandas de aparcamiento permite, además, ampliar las aceras en un punto donde se concentra un elevado tránsito de personas que acuden al centro de salud, muchas de ellas con movilidad reducida. De este modo, se mejora la accesibilidad y se facilita su circulación de forma más segura y cómoda.

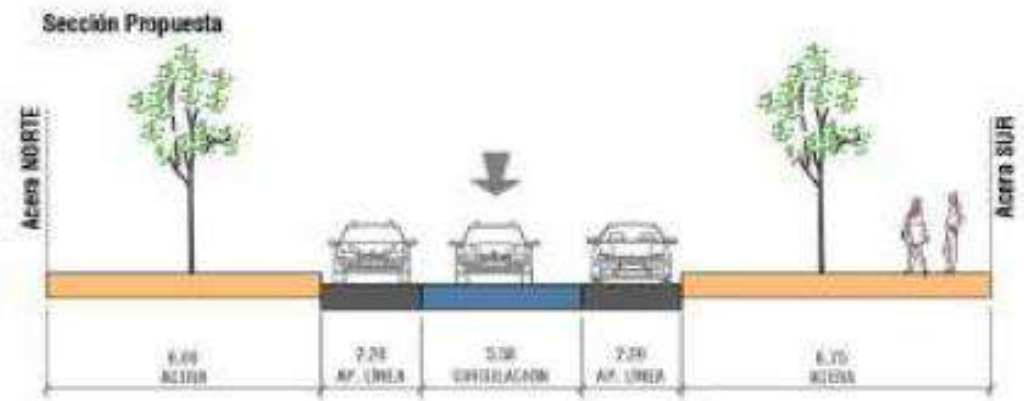


Fig. 7 Imagen extraída del PMUS correspondiente a la reforma de la calle Real

### ▪ Avenida de los Reyes Católicos

La avenida de los Reyes Católicos es uno de los ejes principales de la localidad, conectando en sentido este-oeste el municipio y continuando una serie de vías que conforman la primera vía perimetral que engloba el centro y los primeros desarrollos de la localidad.

En el tramo cercano a La Marina, la vía delimita el centro del municipio, ubicándose en ella la plaza de toros y la parada de metro de su mismo nombre. La vía separa el ámbito de La Marina de su entorno, siendo una vía que, a pesar de su importancia, presenta una condición de límite urbano.

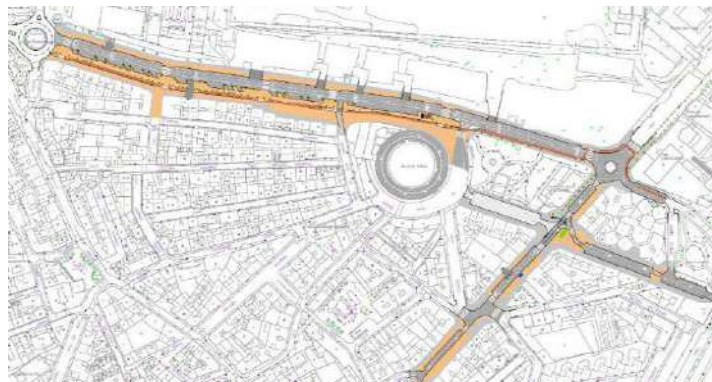


Fig. 8 Imagen extraída del PMUS con propuesta de remodelación de la Avda. de los Reyes Católicos

Para la remodelación de la avenida se proponen dos alternativas que, en cualquier caso, van destinadas a mejorar y redimensionar las áreas peatonales y reorganizar el tráfico y el aparcamiento, promoviendo principalmente el aumento de la zona estancial, eliminando carriles y creando una gran acera bulevar en la zona lindera a las viviendas y aumentando el tamaño de la acera en el límite de La Marina.

De esta manera la avenida se convierte en un espacio que transicional entre el espacio verde de La Marina y el casco urbano, propiciando con la eliminación de la fragmentación de los espacios peatonales un mayor disfrute por parte del ciudadano, propiciando también que esta vía renueve su carácter de límite urbano para y se convierta en un espacio que propicie nuevos usos y actividades económicas para el disfrute de los ciudadanos.

▪ **Calle Navarrondán y corredores verdes:**

La avenida de Navarrondán, límite oeste del ámbito de La Marina, se encuentra englobada dentro de la **estrategia de itinerarios verdes** de San Sebastián de los Reyes. En esta estrategia el Parque de la Marina funciona como centro o nodo funcional para todos los itinerarios dado su carácter central dentro del territorio urbano.

En el caso de la avenida Navarrondán, esta se incluye dentro de uno de los itinerarios más significativos, el que une La Marina con el espacio verde más significativo de la ciudad, la Dehesa Boyal y a su vez con el polideportivo municipal.



Fig. 9 Imagen extraída del PMUS con los itinerarios verdes propuestos

▪ **Calle Fuerteventura**

La calle Fuerteventura se ubica en el irregular límite norte de La Marina, presentando en el sector de contacto con el ámbito un carácter de límite urbano. El PMUS presenta una propuesta de cambio de sentido para que se transforme en una vía de penetración hacia

este ámbito desde los nuevos desarrollos al norte de la avenida de Tenerife. Este cambio de dirección, que viene derivado de la necesidad de mejora del polígono industrial que se sitúa al norte, propiciaría una mejora de la permeabilidad hacia La Marina desde los nuevos ensanches del norte del casco urbano.

#### ▪ Avenida de Cataluña

El PGOUSS 01 recomienda la apertura de un viario a través de los terrenos del parque de La Marina para conectar la avenida de Cataluña con la calle Real en una prolongación natural de su trazado.

Dada la dimensión del ámbito de La Marina, y su localización como charnela entre los diferentes espacios del municipio, el PMUS contempla como escenario a largo plazo la apertura de este vial para interconectar los diferentes sectores de su entorno. La apertura de este vial, si bien seccionara el ámbito, también ayudará a crear áreas diferenciadas que pueden ser una oportunidad para crear diferentes espacios que puedan dar diferentes respuestas a las necesidades demandadas, permitiendo una conexión directa desde Paseo Europa con Av. de Aragón.

EL PMUS señala también una serie de necesidades en materia de aparcamiento. En materia de creación de aparcamientos disuasorios, señala varias propuestas en el ámbito de La Marina. Propone la creación de un aparcamiento disuasorio vinculado al transporte público en la Avenida de los Reyes Católicos y dos aparcamientos vinculados a la zona de estacionamiento regulado ORA en Reyes Católicos y en el Recinto Ferial. Indica que los dos últimos se integrarán en el alcance del PE.

El PMUS hace referencia a la ampliación y el desarrollo de la red ciclable. Propone para esta necesidad, y en relación con los itinerarios verdes, la creación de una red ciclable donde La Marina actúe como punto central, sirviendo como punto de conexión entre los diferentes itinerarios sugeridos.

En último lugar, en lo referente a la movilidad, también recoge la ampliación de las líneas de transporte público urbano que conecte el entorno de la estación de metro de Reyes Católicos con la parada de Cercanías Alcobendas-S.S. de los Reyes. El PMUS propone una línea de autobús que cumpla esta función, sirviendo también para vertebrar el casco urbano a partir de la utilización de alguno de sus ejes principales.

### PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE

Enmarcado las actuaciones estratégicas ya descritas, el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes tiene previsto la elaboración de un Plan de Infraestructura Verde para todo el municipio. A pesar de no haber sido aprobado a fecha de elaboración del presente Plan Especial, el trabajo ya realizado por la administración para la redacción de este documento ha sido tenido en cuenta como referencia para el parque de La Marina.

Se ha identificado 6 corredores que enlazan de forma directa con el perímetro del ámbito del Plan Especial, conectando a través de vías urbanas el ámbito con las áreas periurbanas de valor ecológico.



Fig. 10 Plano de propuesta de corredores verdes para el Plan de Infraestructura Verde de San Sebastián de los Reyes (Fuente: Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes)

Dos de esos corredores forman parte del Proyecto Biodiversidad para la consolidación, renaturalización y adaptación al cambio climático de la infraestructura verde de los barrios de Los Arroyos y Dehesa Vieja en San Sebastián de los Reyes .

El proyecto persigue una completa transformación del paisaje del barrio de los Arroyos y Dehesa Vieja con la renaturalización de espacios verdes degradados, parcelas vacantes y calles grises e impermeables.

Plantea una Estrategia de infraestructura verde que describe, diagnostica y establece unas líneas directrices que consigan mejoras en la resiliencia de la ciudad y aumenten significativamente los beneficios ecosistémicos de la vegetación. Las actuaciones incluidas en la propuesta parten de varios procesos participativos previos desarrollados en el marco de la Agenda Urbana local.

El proyecto está financiado con fondos FEDER y tiene prevista su finalización antes de septiembre de 2028.

## 4.5 Afeciones por Legislación Sectorial

### 4.5.1 Arqueología

El ámbito de La Marina no se encuentra dentro del área de protección de ningún bien patrimonial conocido en la actualidad. No obstante, se solicitará informe patrimonial a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid para consultar las prescripciones que deberán seguirse durante las actuaciones que se proyecten en el ámbito.

#### 4.5.2 Vías pecuarias

Según se refleja en la cartografía del Geoportal de la IDEM, existen en la actualidad dos vías pecuarias que atraviesan el ámbito de actuación; la **Vereda del Monte** y la **Colada del Abrevadero del Arroyo Viñuelas**. Además, otras dos vías pecuarias se encuentran de manera adyacente al ámbito, el Cordel de la **Matapiñonera al Arroyo de la Vega – Tramo 2**, coincidente en parte con el trazado de la Avenida de los Reyes Católicos y la **Colada del Camino del Monte**. Esta última no aparece representada gráficamente en el Visor de Cartografía Ambiental de la Comunidad de Madrid en el tramo colindante con el ámbito de actuación; no obstante, el informe de clasificación de las vías pecuarias municipales la describe con continuidad respecto al resto de vías pecuarias existentes. La Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid regula este tipo de bienes de dominio público.

COD_VP	NombreVP	CLASIFICACIÓN NORMA APROBACIÓN	CLASIFICACIÓN PUBLICACION	BOLETÍN PUBLICACIÓN	CLASIFICACIÓN PUBLICACION Otro Boletín	BOLETÍN PUBLICACIÓN Otro	DESLINDADA
2813401,2	Cordel de la Matapiñonera al Arroyo de la Vega. Tramo 2	20/02/64	17/03/1964	BOE	07/03/1964	BOP	VERDADERO
2813404	Vereda del Monte	20/02/64	17/03/1964	BOE	07/03/1964	BOP	FALSO
2813406	Colada del Camino del Monte	20/02/64	17/03/1964	BOE	07/03/1964	BOP	FALSO
2813409	Colada del Abrevadero del Arroyo Viñuelas	20/02/64	17/03/1964	BOE	07/03/1964	BOP	FALSO

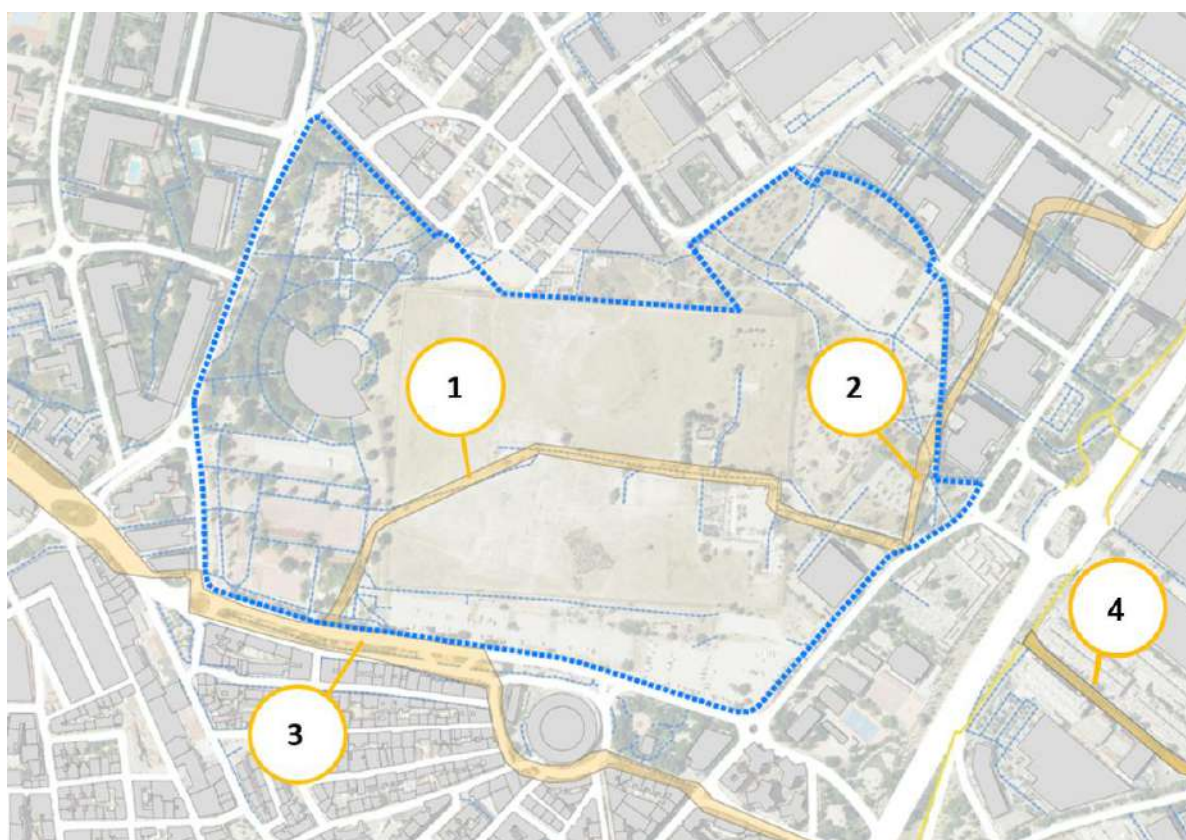


Fig. 11 Superposición de vías pecuarias con delimitación del ámbito.

Fuente: elaboración propia a partir de Visualizador IDEM

Vías Pecuarias: 1. Vereda del Monte; 2. Colada del Abrevadero del Arroyo Viñuelas; 3. Cordel de la Matapiñonera al Arroyo de la Vega - Tramo 2; 4. Colada del Camino del Monte



una superficie bruta superior a 1,5 ha, el agua para riego deberá obtenerse de fuentes alternativas distintas de la red de agua para consumo humano encomendada a Canal de Isabel II.

Con fecha 15 de noviembre de 2006, el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes y Canal de Isabel II suscribieron un Convenio Administrativo para el suministro de agua reutilizable, procedente de la EDAR Arroyo de la Vega, para el riego de zonas verdes de uso público del municipio de San Sebastián de los Reyes. La Autorización de Vertido actual de la EDAR Arroyo de la Vega contempla las zonas verdes del Parque la Marina.

Con fecha 24 de julio de 2025, la Oficina de Planificación Hidrológica de la Confederación Hidrográfica del Tajo emite informe manifestando la incompatibilidad con el Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del río Tajo del aprovechamiento de aguas subterráneas con destino a uso abastecimiento para riego. Dicha incompatibilidad viene motivada porque el aprovechamiento se localiza en la masa de agua subterránea "Madrid: Manzanares – Jarama", la cual está en riesgo de no alcanzar el buen estado cuantitativo.

## 4.6 Ecología

Se analizan en este apartado las características del medio físico y del medio natural del ámbito de estudio. Con respecto al **medio físico** se analiza la geomorfología, litología, hidrología y la climatología de la zona de intervención. Analizado el medio físico, se analiza también el **medio natural**, en concreto la vegetación potencial, así como la fauna y flora existente en la actualidad en el ámbito de estudio, para lo que se ha realizado un inventario en campo.

### 4.6.1 Caracterización general

El municipio de San Sebastián de los Reyes presenta una topografía heterogénea, articulada en dos grandes unidades morfológicas. La primera, ubicada en el sector occidental, se caracteriza por relieves más acusados, con vertientes moderadas donde predominan los montes adhesados. **Estos espacios han sido históricamente transformados por la actividad humana**, en particular el pastoreo extensivo y la eliminación selectiva de vegetación. En contraste, la segunda unidad, localizada en la zona oriental, corresponde a un relieve más aplanado, resultado de los procesos de modelado fluvial ejercidos por el río Jarama a lo largo de miles de años.

El tejido urbano actual es producto de la evolución del primitivo núcleo rural. El casco antiguo conserva la trama histórica, con calles estrechas e irregulares y manzanas de morfología y dimensiones diversas. Paralelamente, el desarrollo industrial se ha consolidado mediante la implantación de áreas productivas como el Parque Empresarial de la Zona Norte, el Polígono Industrial Sur y el complejo de Moscatelares.

El municipio alberga asimismo diversas urbanizaciones residenciales, fruto de la transformación de antiguas fincas rústicas. Entre ellas destacan **Fuente del Fresno** y **Ciudalcampo**, destinadas a población de alto poder adquisitivo; **La Granjilla**, situada en las inmediaciones del casco urbano y con parcelas de menor extensión; y el **Club de Campo**, de más reciente construcción.

En términos ambientales, cabe señalar la relevancia de enclaves como el **Monte de la Pesadilla** y la **Dehesa Boyal**, integrados en el **Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares**, así como los bosques de ribera asociados a los cauces del Jarama, el Guadalix y el arroyo de Viñuelas, que aportan hábitats de singular valor ecológico.

## 4.6.2 Medio Físico

### Climatología y condiciones atmosféricas

El bioclima de San Sebastián de los Reyes, conforme a la clasificación de Rivas Martínez (1992), se define como mesomediterráneo, con ombrotipo seco, semicontinental y de inviernos frescos. De acuerdo con la clasificación fitoclimática de Allué, se incluye en la subregión IV, caracterizada como mediterránea genuina, moderadamente cálida y seca, con inviernos fríos. La temperatura media del mes más frío se sitúa por debajo de los 6 °C, lo que implica frecuentes episodios de heladas. La precipitación anual oscila entre 300 y 500 mm.

Con los datos climáticos de la serie histórica de la estación meteorológica Madrid-Aeropuerto, se ha calculado el balance hídrico de la estación, que se considera de referencia para el ámbito de La Marina. Como se puede ver en la Tabla 1, los meses con déficit hídrico se extienden de marzo a octubre, aunque la reserva de agua en el suelo se mantiene desde noviembre a mayo y parte de junio.

MES	T (°C)	TM (°C)	Tm (°C)	Pp (mm)	ETO (mm)	Si	Di	Ri
Enero	5,50	10,70	0,20	29,00	13,39	15,61	--	98,19
Febrero	7,10	13,00	1,20	32,00	18,65	13,35	--	111,55
Marzo	10,20	17,00	3,50	22,00	33,21	--	11,21	100,34
Abril	12,20	18,70	5,70	38,00	43,23	--	5,23	95,11
Mayo	16,20	23,10	9,30	44,00	59,51	--	15,51	79,60
Junio	21,70	29,50	13,90	22,00	75,10	--	53,10	26,50
Julio	25,20	33,50	16,80	9,00	85,36	--	76,36	0,00
Agosto	24,70	32,80	16,50	10,00	74,87	--	64,87	0,00
Septiembre	20,50	27,90	13,10	24,00	50,60	--	26,60	0,00
Octubre	14,80	21,00	8,70	51,00	30,59	--	11,21	20,41
Noviembre	9,40	14,80	4,10	49,00	16,78	17,56	--	52,63
Diciembre	6,20	10,90	1,40	42,00	12,05	18,76	--	82,59
ANUAL	14,48	21,08	7,87	372,00	513,33	36,32	700,87	--

T: Temperatura media mensual/anual (°C)  
 TM: Media mensual/anual de las temperaturas máximas diarias (°C)  
 Tm: Media mensual/anual de las temperaturas mínimas diarias (°C)  
 Pp: Precipitación mensual/anual media (mm)  
 ETO: Evapotranspiración potencial (mm) calculada con la fórmula de Hargreaves.  
 Si: superávit hídrico (mm)  
 Di: déficit hídrico (mm)  
 Ri: reserva de agua en el suelo (mm)

Tabla 1. Ficha hídrica de la estación Madrid-Aeropuerto, calculada con los datos de AEMET.

Desde la perspectiva de Papadakis, se clasifica como clima mediterráneo templado, con un régimen térmico templado-cálido, inviernos frescos (periodo frío de seis meses, entre noviembre y abril) y veranos secos. El régimen de humedad corresponde al subtipo mediterráneo seco,

con cuatro meses húmedos (noviembre, diciembre, enero y febrero) y cuatro meses secos (de junio a septiembre).

## Topografía

El ámbito presenta una **topografía compleja** fruto de la combinación de la estructura natural del terreno, la huella de los usos históricos de la estación transeptora de la Armada, la urbanización del parque urbano y los encuentros con la trama urbana colindante.

La cota más alta del ámbito se encuentra en el punto de acceso al recinto ferial desde la Avda. de Navarrondán, a **690 m** de altura, mientras que la más baja está localizada en la frontera con el tejido edificado del conjunto terciario al noreste del ámbito, a 660 m de altura, lo que supone una diferencia de 30 m. Esta diferencia no es uniforme, y dada la amplitud del ámbito, se generan importantes pendientes desde el recinto ferial hasta el resto del ámbito de forma radial. Destaca la diferencia de cota entre los dos extremos del tramo de la Avda de los Reyes Católicos, que alcanza los 23 m, y del tramo ejecutado de la calle Cantabria, de 14 m, está última en un tramo corto que genera pendientes mayores del 14%.

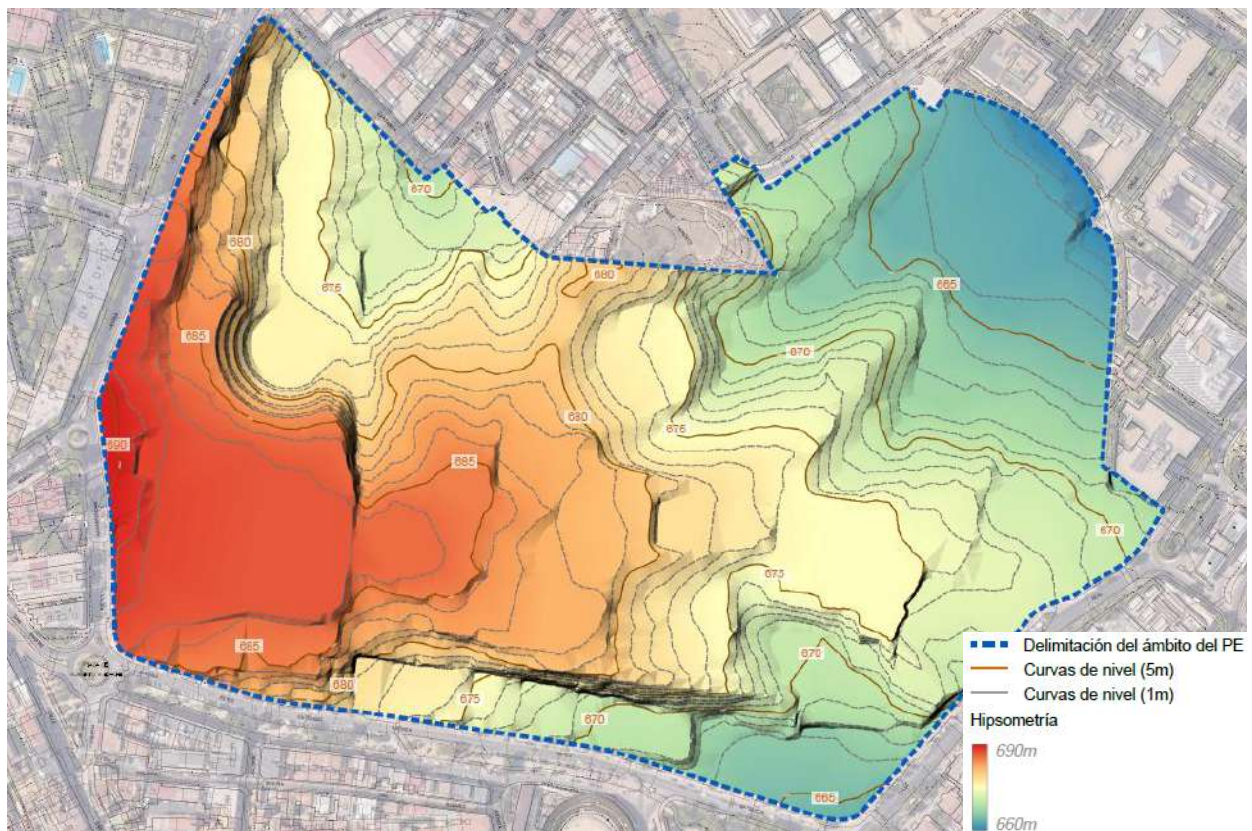


Fig. 13 Topografía e hipsometría (elaboración propia)

Existen **importantes taludes** que generan conflictos en la conectividad:

- Encuentro entre el parque urbano y la Avda. de Navarrondán.
- Frente hacia la Avda. de los Reyes Católicos, intensificado por las explanadas que se adentran en el ámbito siguiendo la sección de la avenida y acentúan la diferencia de cotas entre el terreno natural y la vía pública.

- Encuentro con el auditorio al aire libre, que al estar excavado aprovechando la pendiente del terreno, provoca una discontinuidad del terreno con la topografía de la parcela de la Armada.

Por otro lado, la propia topografía heredera de la estructura natural del terreno acentúa la pendiente en la relación entre el interior del ámbito y la zona noreste, donde se localizan las instalaciones deportivas al aire libre, generando vaguadas y lomas.

Un último ingrediente que condiciona la topografía es la **huella de las edificaciones y estructuras de la estación transeptora de la armada**, que incluía construcciones, antenas y una pista deportiva que ya han sido demolidas.

### Edafología

Según la clasificación Sistemática Toil Taxonomy, el sustrato del municipio está constituido por suelos de carácter predominantemente ácido, entre los que destacan:

- **Alfisoles**, localizados en la zona de El Alto de las Ventas.
- **Entisoles**, que constituyen la unidad de mayor extensión, distribuidos a lo largo de la vega del Jarama y en áreas de cultivo.
- **Inceptisoles**, asociados a sectores como Valdelamasa, la Dehesa Boyal y el Coto de la Pesadilla.

En concreto, el ámbito de intervención de La Marina se encuentra sobre suelo urbano, según la clasificación Sistemática Toil Taxonomy. Por otro lado, según la clasificación de suelos de la FAO, las asociaciones de suelos dominantes en el municipio son las siguientes:

- **Luvisoles**, constituyen la unidad de mayor extensión pues se distribuyen por todo el municipio, incluyendo la práctica totalidad del ámbito de intervención de La Marina.
- **Fluvisoles**, en torno al curso de agua del río Jarama, el arroyo de Viñuelas y el arroyo de la Vega.
- **Cambisoles**, se sitúan en el coto de Valdemansa, la Dehesa Boyal y en el extremo sur del municipio, incluyendo el sector sureste del ámbito de intervención de La Marina.

Según ambos sistemas de clasificación, las tres tipologías de suelo representan tres grados de evolución de los suelos de esta zona. Tanto los fluvisoles como los entisoles, situados en el entorno de los cursos de agua que discurren por el municipio, son los suelos más jóvenes, formados por la sedimentación de los materiales que transporta el río. Por otro lado, cambisoles e inceptisoles son suelos en proceso de transformación, con un grado de madurez intermedio, generados por la meteorización de la roca existente. Finalmente, luvisoles y alfisoles son suelos más maduros, en los que se acumula la arcilla en el fondo y se caracterizan por una buena reserva de nutrientes que los hacen adecuados para el desarrollo de cultivos agrícolas.

## Hidrología y Litología

El ámbito de estudio se sitúa en una zona de arcosas, fruto de la sedimentación de materiales depositados en el Terciario por los cursos de agua que discurren por la zona (ver Fig. 14. Hidrología y litología del ámbito de estudio. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato *shape* de la Comunidad de Madrid).Fig. 14). Se trata de materiales detríticos de permeabilidad baja a media. El municipio de San Sebastián de los Reyes se encuentra surcado por numerosos arroyos tributarios del río Jarama, que conforma gran parte del límite este del término municipal. La Marina se encuentra entre las cuencas del arroyo de Quiñones y del arroyo de la Vega.



Fig. 14. Hidrología y litología del ámbito de estudio. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato *shape* de la Comunidad de Madrid).

### 4.6.3 Medio Natural

#### Vegetación potencial

Según la clasificación de Rivas Martínez, San Sebastián de los Reyes se encuentra dentro del piso bioclimático supra-mesomediterráneo. Por encontrarse en una zona limítrofe entre ambos pisos, se corresponde con las series de vegetación 24a o 24b, que son similares salvo por el carácter algo más continentalizado que presenta la serie 24a (ver Fig. 15).

En ambas series la vegetación potencial corresponde al encinar carpetano (junipero-oxycedri-quercetum rotundifoliae), bosque denso que puede estar acompañado por enebros (*Juniperus oxycedrus*) o quejigos (*Quercus faginea*), torviscos (*Daphne gnidium*) y majuelos (*Crataegus monogyna*).

En las áreas con mayor humedad edáfica, cercanas a vaguadas y cursos fluviales, se desarrollan las asociaciones climácicas azonales compuestas por saucedas, fresnedas y olmedas (ver Fig. 15).

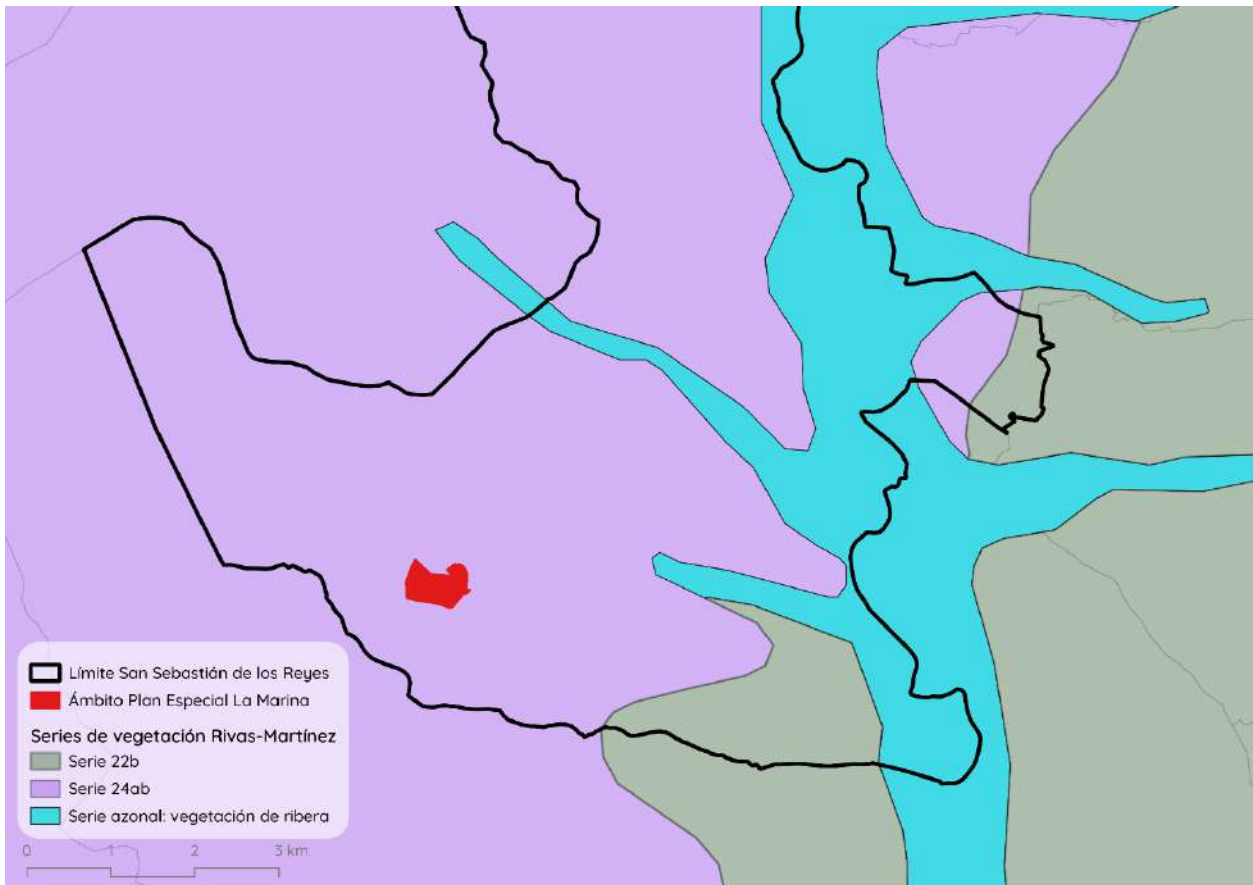


Fig. 15. Series de vegetación del ámbito de estudio. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato *shape* de la Comunidad de Madrid).

En la actualidad, pueden diferenciarse tres unidades principales de vegetación y usos del suelo (ver Fig. 16):

1. Bosques de encinas con matorrales y arbustos (jara, retama, tomillo y enebro), con presencia secundaria de pinos piñoneros y negrales.
2. Vegetación de ribera, conformada por saucedas, choperas, fresnedas y olmedas, acompañadas de formaciones arbustivas y palustres.
3. Cultivos de secano de carácter cerealista (trigo, cebada, avena y centeno), con pequeñas áreas de regadío.

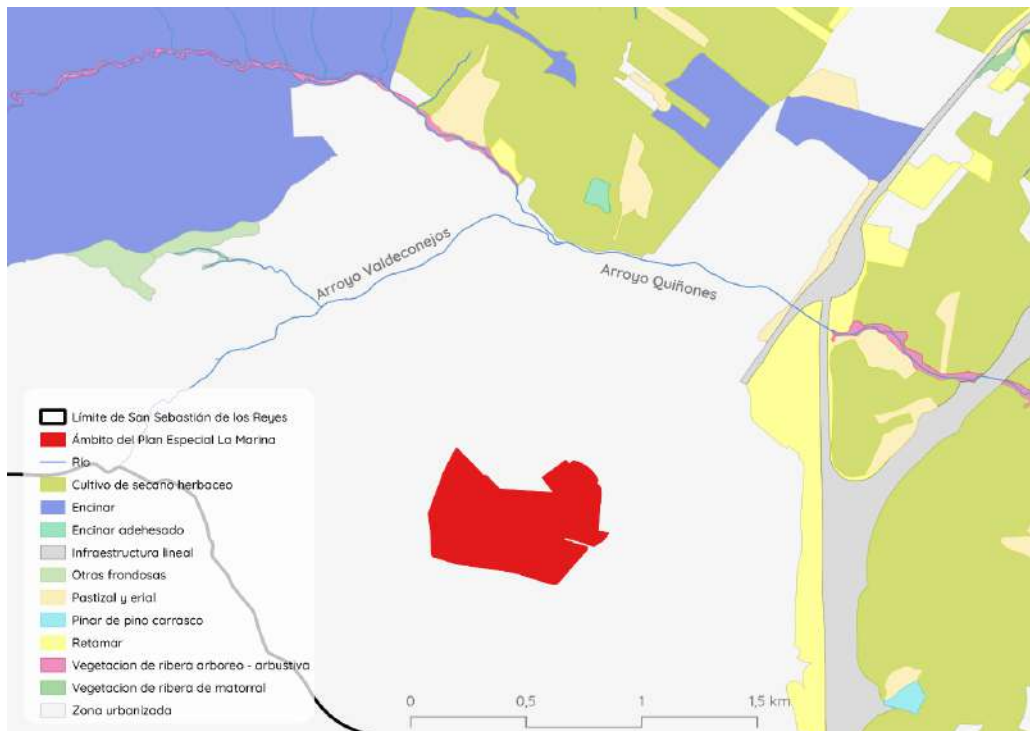


Fig. 16. Vegetación del ámbito de estudio. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato shape de la Comunidad de Madrid).

## Vegetación actual

La vegetación actual del ámbito de La Marina se puede diferenciar en las categorías que se describen seguidamente.

### 1. Parque urbano de La Marina

Espacio con las características comunes de parque público en cuanto a diseño, plantaciones y usos, se encuentran especies ornamentales y de sombra, plantadas a partir de las obras de construcción del parque, comenzadas en el año 1991 (ver Fig. 17).



Fig. 17. Foto aérea del ámbito de estudio de 1999. (Visor cartográfico de la Comunidad de Madrid).

Esta zona de parque urbano se configura como zonas de praderas de césped con arbolado maduro formado por plátanos de sombra, pinos, chopos, cipreses, palmeras, castaños de indias, acacias, magnolios. Cuenta también con estrato arbustivo, aunque escaso, y trepadoras (ver Fig. 18).



Fig. 18. Fotos representativas de la vegetación actual del parque urbano de La Marina.

## 2. Recinto ferial

Espacio urbanizado con explanadas asfaltadas con arbolado sin una ordenación concreta, compuesto por: plátanos, pinos, olmos, palmeras, ailantos, con estrato arbustivo y puntualmente flor de temporada (ver Fig. 19). Por las ortofotos históricas podemos apreciar que se plantaron en el momento de construir el Parque Urbano. Se denota un mantenimiento poco intenso.



Fig. 19. Fotos representativas de la vegetación actual del Recinto Ferial de La Marina.

### 3. Recinto de la Armada

Supone el espacio de mayor superficie respecto al resto. Perduran plantaciones con vestigios de antiguos trazados vinculados a las huellas de las antiguas construcciones y viales, realizadas a partir del año 1955 (ver Fig. 20).



Fig. 20. Foto aérea del ámbito de estudio de 1980. (Visor cartográfico Comunidad de Madrid)

No obstante, en la actualidad en la mayor parte de la superficie se aprecian las consecuencias de una deforestación realizada a lo largo del tiempo y el crecimiento espontáneo de especies tanto silvestres como vinculadas a la jardinería urbana, como olmos, chopos, pinos, almendros, acacias, cipreses, plátanos de sombra, retamas, etc. (ver Fig. 21).



Fig. 21. Fotos representativas de la vegetación actual del Recinto de la Armada

### 4. Zona terciaria, calle Fuerteventura y calle Real.

En apariencia presenta cierta continuidad del tratamiento paisajista de la calle Fuerteventura, pero con aspecto bastante naturalizado con restos de jardinería ornamental, son plantaciones de la década de 1990, como olmos, moreras, cipreses, ailantos, acacias, tarays, almendros, retamas, adelfas, etc. (ver Fig. 22).



Fig. 22. Fotos representativas de la vegetación actual de la zona terciaria, calle Fuerteventura y calle Real

### 5. Avenida de los Reyes Católicos

Es un descampado, utilizado como aparcamiento, sin arbolado en la mayor parte de su superficie, con algunos pies de vegetación espontánea en el talud tanto silvestres como vinculadas a la jardinería urbana (ver Fig. 23). En su contacto con el vial, se ve algo arropada por el arbolado de alineación de plátanos de sombra, que ya se aprecian en la Ortofoto de 1980 (ver Fig. 20).



Fig. 23. Fotos representativas de la vegetación actual de la zona de aparcamiento junto a la Av. Reyes Católicos.

## Fauna

La diversidad faunística del municipio se asocia a los distintos biotopos presentes: bosques mediterráneos, riberas y campos de cultivo (ver Fig. 24).

- **En el encinar y monte bajo** se localizan anfibios (rana común, sapo corredor, sapo partero ibérico), reptiles (culebra de escalera, lagarto ocelado, lagartija ibérica) y aves (rapaces como el ratonero común y la lechuza, además de pequeños passeriformes). Entre los mamíferos destacan el zorro rojo, la comadreja, el jabalí, murciélagos insectívoros y especies cinegéticas como conejo y liebre.
- **En los sotos y riberas** se desarrolla una fauna más vinculada a medios húmedos: galápago leproso, culebra de collar, anátidas, garzas, focha común, martín pescador y mamíferos como la nutria y el turón.
- **En los cultivos y eriales** predominan aves granívoras (gorrión común, jilguero, trigoero), rapaces como el cernícalo vulgar, y especies cinegéticas como la codorniz común.

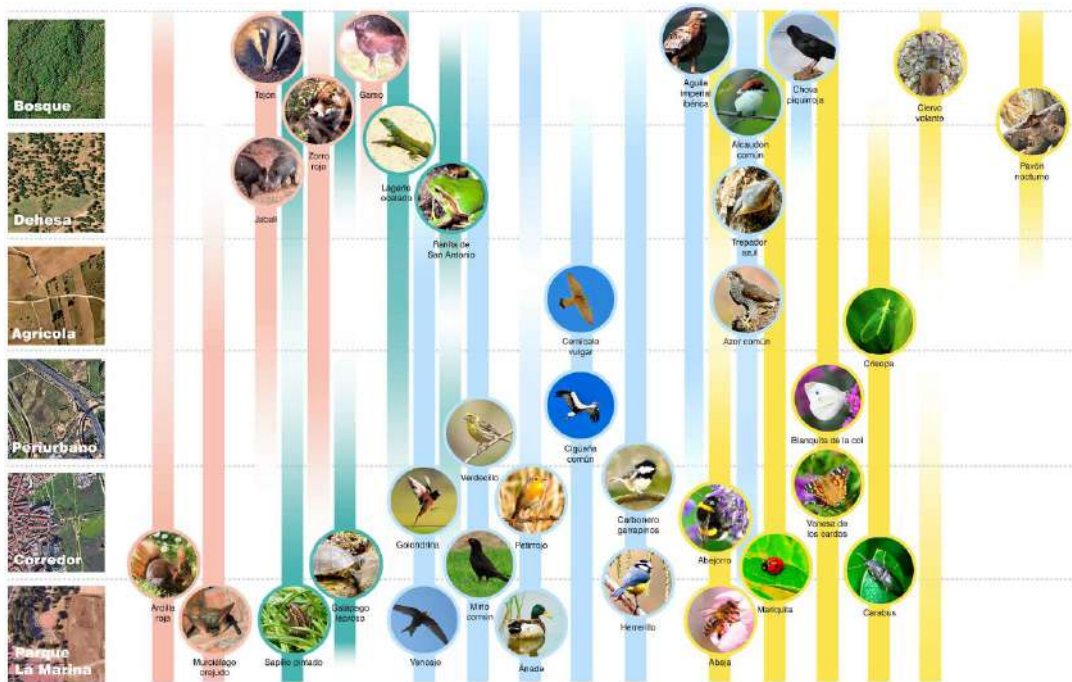


Fig. 24. Especies faunísticas representativas de los distintos ecosistemas presentes en el municipio de San Sebastián de los Reyes y hábitats regionales de proximidad, que pueden ser habitantes potenciales del Parque La Marina o establecer relaciones ecosistémicas con las especies presentes.

Según los datos del Inventario Español de Especies Terrestres, en la cuadrícula de 10x10 km. en la que se sitúa el ámbito de intervención del Plan Especial de La Marina se ha confirmado la presencia de diversas especies de anfibios, aves, invertebrados, mamíferos, peces continentales y reptiles, como se puede ver en la Tabla 2. El grupo faunístico más abundante es el de aves, con especies ligadas a ecosistemas forestales y acuáticos, además de aquellas ligadas a los ambientes urbanos. Es este último grupo el que se encuentra mejor representado en el área de intervención de La Marina, dada su situación dentro del municipio, encontrando palomas, mirlos, vencejos o la lavandera blanca, entre otros. En el listado de la Tabla 2 se han modificado la nomenclatura científica de algunas especies, teniendo en cuenta la evolución de la taxonomía.

FAMILIA	ESPECIES
Anfibios	Sapo partero ibérico ( <i>Alytes cisternasii</i> ), sapo corredor ( <i>Epidalea calamita</i> ), rana común ( <i>Pelophylax perezi</i> ) y gallipato ( <i>Pleurodeles waltl</i> ).
Aves	Azor común ( <i>Accipiter gentilis</i> ), mito ( <i>Aegithalos caudatus</i> ), perdiz roja ( <i>Alectoris rufa</i> ), ánade azulón ( <i>Anas platyrhynchos</i> ), bisbita arbóreo ( <i>Anthus trivialis</i> ), vencejo común ( <i>Apus apus</i> ), mochuelo europeo ( <i>Athene noctua</i> ), búho real ( <i>Bubo bubo</i> ), busardo ratonero ( <i>Buteo buteo</i> ), chotacabras cuellirrojo ( <i>Caprimulgus ruficollis</i> ), pardillo común ( <i>Carduelis cannabina</i> ), jilguero europeo ( <i>Carduelis carduelis</i> ), verderón común ( <i>Chloris chloris</i> ), golondrina dáurica ( <i>Cecropis daurica</i> ), agateador común ( <i>Certhia brachydactyla</i> ), ruiseñor bastardo ( <i>Cettia cetti</i> ), cigüeña blanca ( <i>Ciconia ciconia</i> ), buitrón ( <i>Cisticola juncidis</i> ), críalo europeo ( <i>Clamator glandarius</i> ), picogordo ( <i>Coccothraustes coccothraustes</i> ), paloma doméstica ( <i>Columba domestica</i> ), paloma bravía ( <i>Columba livia/domestica</i> ), paloma torcaz ( <i>Columba palumbus</i> ), corneja negra ( <i>Corvus corone</i> ), grajilla occidental ( <i>Corvus monedula</i> ), avión común ( <i>Delichon urbicum</i> ), pico picapinos ( <i>Dendrocopos major</i> ), triguero ( <i>Emberiza calandra</i> ), petirrojo europeo ( <i>Eriothacus rubecula</i> ), halcón peregrino ( <i>Falco peregrinus</i> ), cernícalo vulgar ( <i>Falco tinnunculus</i> ), pinzón vulgar ( <i>Fringilla coelebs</i> ), cogujada común ( <i>Galerida cristata</i> ), gallineta común ( <i>Gallinula chloropus</i> ), zarcero políglota ( <i>Hippolais polyglotta</i> ), golondrina común ( <i>Hirundo rustica</i> ), alcaudón común ( <i>Lanius senator</i> ), ruiseñor común ( <i>Luscinia megarhynchos</i> ), abejaruco europeo ( <i>Merops apiaster</i> ), lavandera blanca ( <i>Motacilla alba</i> ), oropéndola europea ( <i>Oriolus oriolus</i> ), autillo europeo ( <i>Otus scops</i> ), herrerillo común ( <i>Cyanistes caeruleus</i> ), herrerillo capuchino ( <i>Parus cristatus</i> ), carbonero común ( <i>Parus major</i> ), gorrión común ( <i>Passer domesticus</i> ), gorrión molinero ( <i>Passer montanus</i> ), urraca común ( <i>Pica pica</i> ), pito real ( <i>Picus viridis</i> ), reyezuelo listado ( <i>Regulus ignicapilla</i> ), pájaro moscón ( <i>Remiz pendulinus</i> ), tarabilla común ( <i>Saxicola torquatus</i> ), verdicillo ( <i>Serinus serinus</i> ), tórtola turca ( <i>Streptopelia decaocto</i> ), tórtola europea ( <i>Streptopelia turtur</i> ), cárabo común ( <i>Strix aluco</i> ), estornino negro ( <i>Sturnus unicolor</i> ), curruca capirotada ( <i>Sylvia atricapilla</i> ), curruca mirlona ( <i>Sylvia hortensis</i> ), curruca cabecinegra ( <i>Sylvia melanocephala</i> ), curruca rabilarga ( <i>Sylvia undata</i> ), zampullín común ( <i>Tachybaptus ruficollis</i> ), sisón común ( <i>Tetrax tetrax</i> ), chochín paleártico ( <i>Troglodytes troglodytes</i> ), mirlo común ( <i>Turdus merula</i> ), lechuza común ( <i>Tyto alba</i> ) y abubilla ( <i>Upupa epops</i> ).
Invertebrados	Polilla ( <i>Agrotis yelai</i> ), polilla ( <i>Eremopola lenis</i> ), doncella de ondas rojas ( <i>Euphydryas aurinia</i> ) y libélula ( <i>Gomphus simillimus simillimus</i> ).
Mamíferos	Rata de agua ( <i>Arvicola sapidus</i> ), corzo ( <i>Capreolus capreolus</i> ), lirón careto ( <i>Eliomys quercinus</i> ), erizo común ( <i>Erinaceus europaeus</i> ), gato montés ( <i>Felis silvestris</i> ), tejón común ( <i>Meles meles</i> ), ratón casero ( <i>Mus musculus</i> ), comadreja común ( <i>Mustela nivalis</i> ), turón europeo ( <i>Mustela putorius</i> ), visón americano ( <i>Neovison vison</i> ), conejo común ( <i>Oryctolagus cuniculus</i> ), rata parda ( <i>Rattus norvegicus</i> ), rata negra ( <i>Rattus rattus</i> ), ardilla roja ( <i>Sciurus vulgaris</i> ), musaraña ( <i>Suncus etruscus</i> ), jabalí ( <i>Sus scrofa</i> ) y zorro rojo ( <i>Vulpes vulpes</i> ).
Peces continentales	Pez gato negro ( <i>Ameiurus melas</i> ), barbo común ( <i>Luciobarbus bocagei</i> ), barbo comizo ( <i>Barbus comizo</i> ), bermejuela ( <i>Achondrostoma arcasii</i> ), colmilleja ( <i>Cobitis paludica</i> ), boga de río ( <i>Pseudochondrostoma polylepis</i> ), pez sol ( <i>Lepomis gibbosus</i> ), calandino ( <i>Squalius alburnoides</i> ) y tenca ( <i>Tinca tinca</i> ).
Reptiles	Lagartija colirroja ( <i>Acanthodactylus erythrurus</i> ), culebrilla ciega ( <i>Blanus cinereus</i> ), lagarto ocelado ( <i>Lacerta lepida</i> ), culebra bastarda ( <i>Malpolon monspessulanus</i> ), galápago leproso ( <i>Mauremys leprosa</i> ), culebra viperina ( <i>Natrix maura</i> ), lagartija ibérica ( <i>Podarcis hispanica</i> ), lagartija colilarga ( <i>Psammodromus algirus</i> ), lagartija cenicienta ( <i>Psammodromus hispanicus</i> ), culebra de escalera ( <i>Rhinechis scalaris</i> ), lagarto ocelado ( <i>Timon lepidus</i> ) y galápago de Florida ( <i>Trachemys scripta</i> ).

Tabla 2. Listado de especies del Inventario Español de Especies Terrestres para la cuadrícula 30TVK48, de 10x10 km., en la que se ubica el ámbito de intervención del Plan Especial de La Marina.

## II ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

### 1 ANÁLISIS URBANÍSTICO

#### 1.1 Desarrollo histórico del ámbito

Dadas sus buenas condiciones naturales para las comunicaciones por transmisión radiofónicas, el estado expropió estos terrenos en **1955** para la construcción de la **Estación de Radio del Estado Mayor de la Armada (EREMA)**.

Desde los inicios de la Democracia, en 1979, el municipio ya inició los trámites y las negociaciones para recuperar estos terrenos.

En 2003 se cierra la estación definitivamente, comenzando las negociaciones para su adquisición que se materializa, por parte del ayuntamiento en 2007 por un importe de 10 millones de euros, pasando a propiedad municipal en 2008.

El Ayuntamiento inicia un concurso para la transformación de este ámbito en la nueva centralidad del municipio, convocando un concurso que gana el equipo encabezado por Richard Rogers. El proyecto nunca llegó a materializarse, quedando el ámbito sin grandes modificaciones, salvo los derribos de las instalaciones por mal estado.

El ámbito se abrió al público por primera vez en 2016.



Fig. 25 Vista área



Fig. 26 Ortofoto 1950



Fig. 27 Ortofoto 2000



Fig. 28 Ortofoto actual

## 1.2 Análisis de la trama urbana circundante

### 1.2.1 Morfología urbana. Usos y actividades

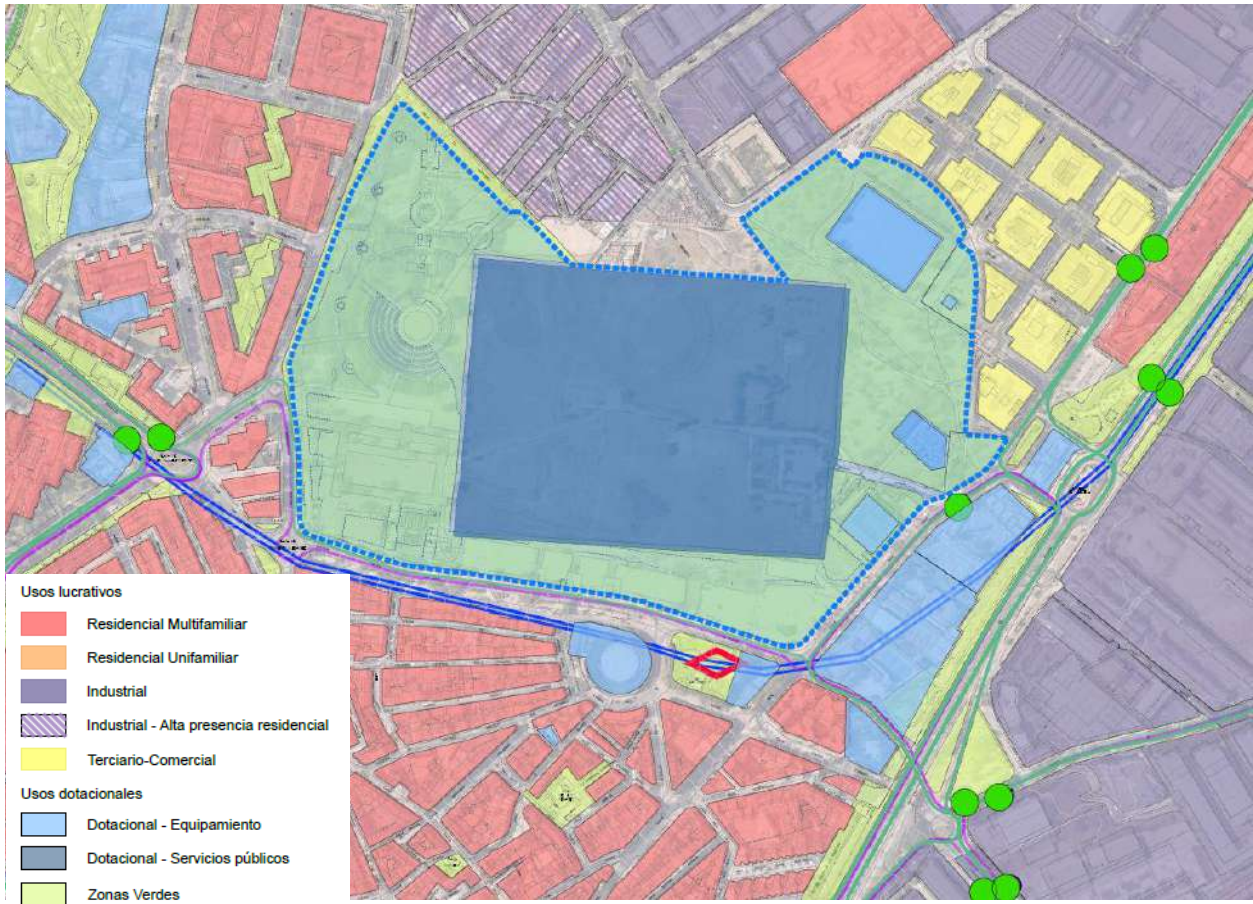


Fig. 29 Detalle del Plano PI 05 – Edificación actual

El ámbito de La Marina se encuentra rodeado por diferentes tipos de tejido urbano. Al sur se sitúa el Centro Urbano, que comprende el casco histórico y sus primeras expansiones, caracterizado por edificios entre medianeras de pequeña escala y de distintas épocas. Sigue un patrón morfológico tradicional y presenta un uso predominantemente residencial.

Al oeste se encuentra el Ensanche, también de uso mayoritariamente residencial, donde bloques aislados de mayor tamaño se disponen en parcelas con amplios espacios verdes interbloque.

Hacia el este, el tejido urbano se vuelve más disperso debido a la influencia del antiguo trazado de la Autovía del Norte, actualmente desmantelada. En esta zona predominan edificaciones destinadas a usos terciarios o dotacionales, implantadas generalmente ocupando la totalidad de grandes parcelas. Este conjunto completa la transición entre el ámbito y el Polígono Industrial Sur, localizado al otro lado del Paseo de Europa.

Al norte se ubica el Praderón, un área de carácter irregular, conformada por pequeñas viviendas y talleres, que fue uno de los primeros enclaves industriales del municipio. Su configuración responde a patrones de asentamiento con escasoplanificación.

## 1.2.2 Movilidad

### Red viaria

El término municipal de San Sebastián de los Reyes se estructura en torno a un eje principal norte-sur conformado por la Autovía del Norte (A-1), heredera de la antigua carretera Nacional I, que discurría por la actual Calle Real, vía principal del centro histórico. La M-50 conecta con la A-1, y facilita la comunicación hacia el sureste, enlazando con el Corredor del Henares y con la R-2.

Entre las carreteras de rango autonómico que relacionan el municipio con su entorno inmediato destacan la M-100, que actúa como conexión entre la A-1 y la A-2, y la M-111, que enlaza con la M-100 y comunica San Sebastián de los Reyes con Fuente el Saz y con el distrito madrileño de Barajas.

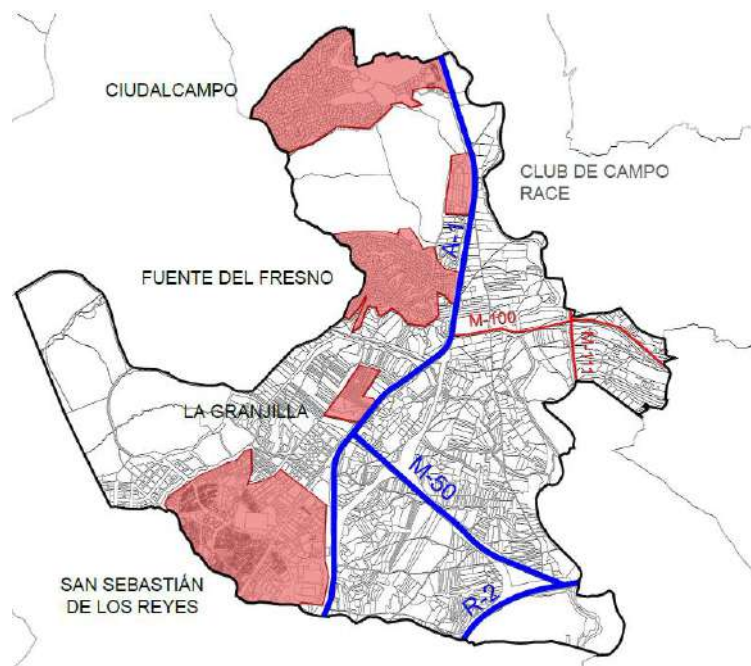


Fig. 30 Esquema de carreteras del municipio de San Sebastián de los Reyes

Respecto a su relación con el municipio vecino de Alcobendas, la conurbación existente entre ambas localidades hace que la conexión se materialice principalmente a través de vías urbanas compartidas. Los límites municipales se diluyen especialmente en la avenida de España, tradicional eje de unión entre los centros urbanos, así como en la avenida de Madrid.

### Red viaria local

El ámbito de La Marina se localiza al norte del casco histórico de la localidad y está rodeado por algunos de los ejes viarios más importantes del municipio. Queda delimitado al sur por la avenida de los Reyes Católicos, la cual sirve de límite del casco histórico y configura el eje este-oeste más representativo de San Sebastián de los Reyes. Al este discurre la calle Real, importante vía histórica del municipio que corre paralela al paseo de Europa, antigua carretera Nacional-I y principal eje norte-sur. Al oeste el ámbito se encuentra delimitado por la avenida de Navarrodán, vial que sirve como límite entre la zona residencial y que comunica con los polígonos y ensanches del norte del municipio.

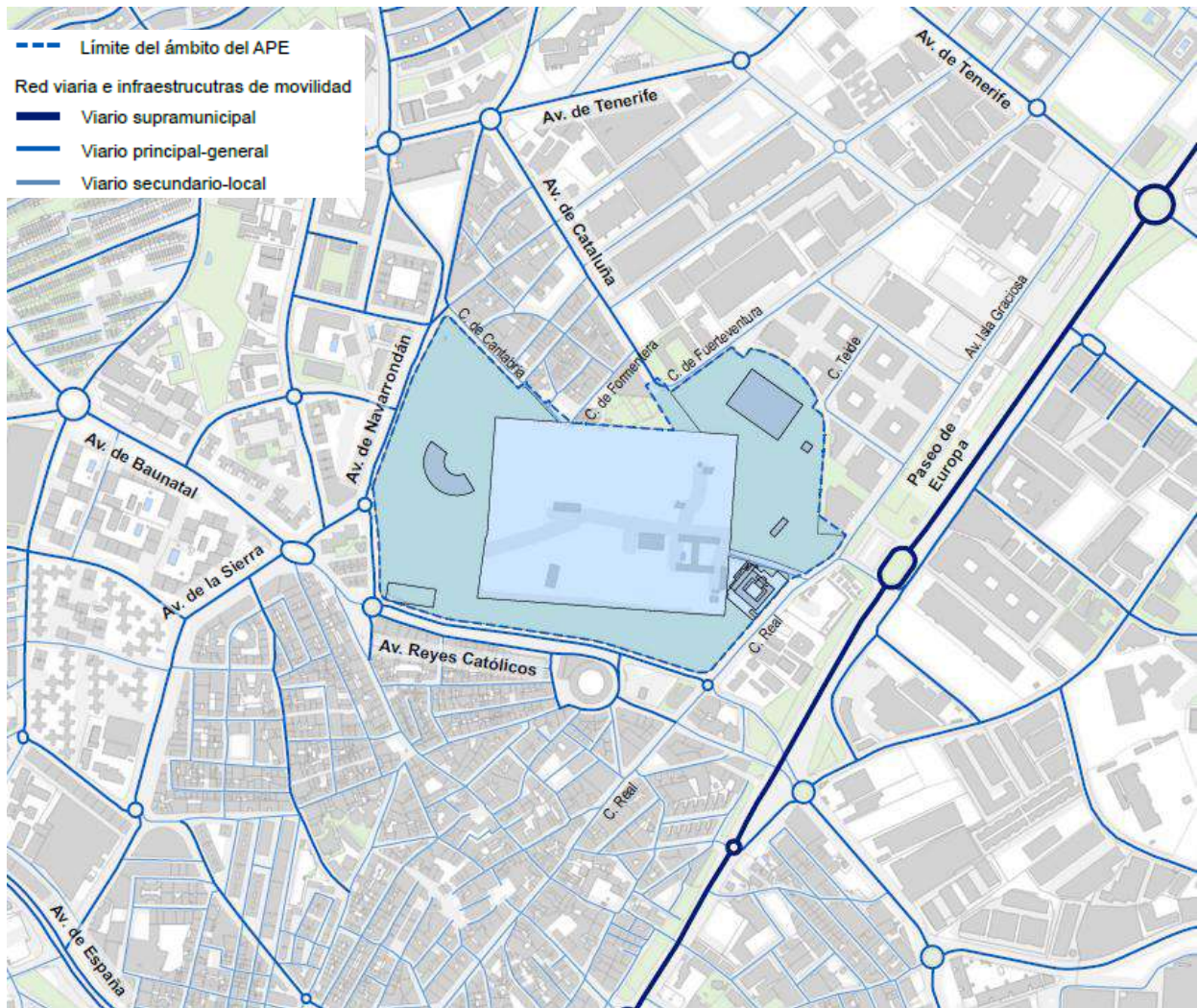


Fig. 31 Detalle del Plano PI 04.4 – Estado actual del suelo. Red viaria

## Transporte público

El municipio dispone de numerosas líneas de autobuses que lo comunican con la capital y con otros municipios del entorno, además de contar con varias líneas locales. Está atravesado por la línea 10 de Metro y cuenta también con una parada de la red de Cercanías compartida con Alcobendas. Existe una propuesta de la prolongación de la línea C4a de Cercanías que prevé la construcción de un intercambiador de transportes en el Hospital Infanta Sofía, aunque se ha barajado también la Avda. de los Reyes Católicos como localización idónea.

- Líneas urbanas: 2, 4, 5, 7, 8, 9 (alguna de ellas compartida con Alcobendas)
- Líneas interurbanas: 152C, 153, 154, 154C, 156, 158, 161, 166, 171, 180, 181, 182, 183, 184, 191, 193, 194, 195, 196, 197, 210, 827, 827A, N102, N103, N104
- Metro: Línea 10
- Cercanías: C-4a

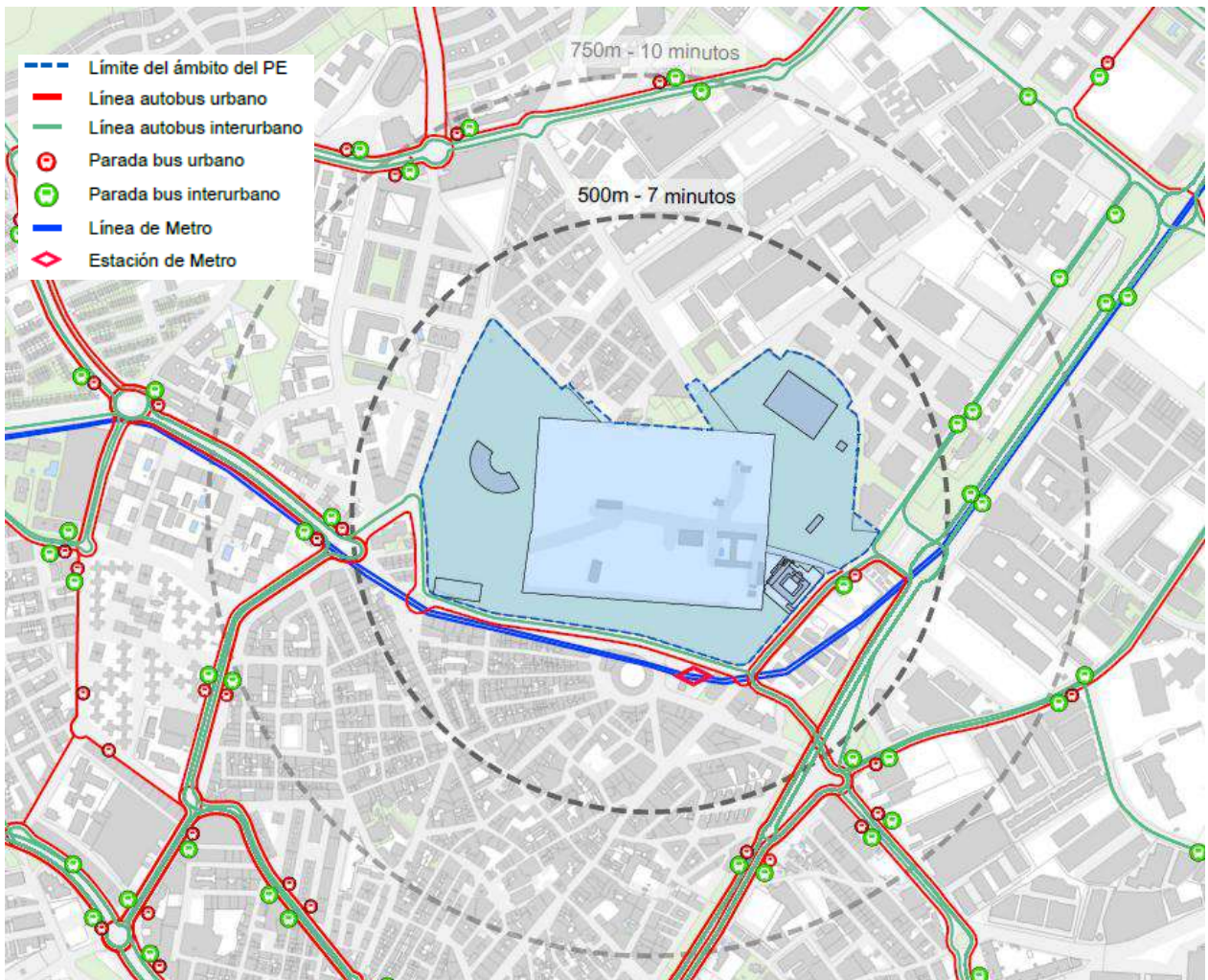
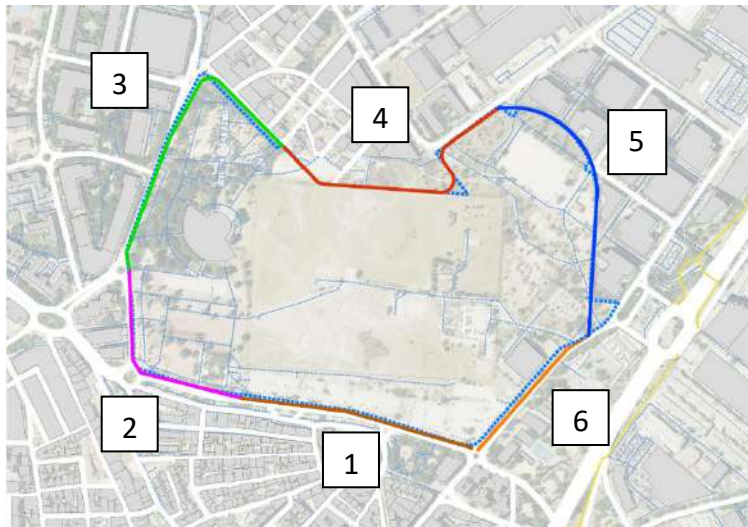


Fig. 32 Detalle del Plano PI 04.4 – Estado actual del suelo. Transporte público

### 1.2.3 Paisaje urbano

Dada la magnitud del ámbito, su presencia y visibilidad desde los distintos espacios urbanos - algunos de ellos muy vinculados a la vida cotidiana del municipio y sus habitantes- condiciona de manera significativa su entorno.

Por ello, se analiza la percepción del paisaje urbano recorriendo el perímetro del ámbito, identificando los diferentes tramos según el estado actual de los espacios que lo conforman y el tejido urbano que los rodea.



1. Avenida de los Reyes Católicos
2. Recinto ferial
3. Parque urbano de La Marina
4. Praderón
5. Zona terciaria
6. Calle Real

Fig. 33 Identificación de unidades de paisaje urbano

### **1. Avenida de los Reyes Católicos**

El cruce de la calle Real con la avenida de los Reyes Católicos, dos de los principales ejes de la ciudad, tiene actualmente condición de descampado, utilizado como aparcamiento, sin tratamiento urbano y colonizado con vallas publicitarias, dando lugar a una imagen visualmente degradada que no se corresponde con su condición de nodo de conectividad ni con las dotaciones existentes a las que se enfrenta el ámbito.

A lo largo de la avenida de los Reyes Católicos el espacio se percibe como una sucesión de terraplenes también utilizada como lugar de aparcamiento. Presenta por tanto un carácter muy diferente a la otra acera de la avenida, de claro carácter urbano, en contacto con el casco antiguo.

En sus cercanías se encuentra la parada metro de Reyes Católicos, un centro de salud y la Plaza de Toros, elementos importantes que contrastan con esta visión descuidada, donde el terreno muestra claramente las diferentes cotas del ámbito.

### **2. Recinto ferial**

Espacio urbanizado que consta de amplias explanadas asfaltadas rojizas con arbolado disperso, que también son utilizadas como lugar de aparcamiento. A pesar de ser un entorno urbanizado, más allá de los días de mercadillo o su uso como aparcamiento, sus propias características lo convierten en un lugar de paisaje de poca calidad ambiental que no invita a pasear por él ni ser utilizado. Presenta poca relación con la vía pública y el tejido residencial que completa la sección de las avenidas de Navarrodán y Reyes Católicos

### **3. Parque urbano de La Marina**

Se trata del espacio de mayor calidad paisajística en cuanto a espacio urbanizado. En su frente a la Avda. de Navarrodán se integra con el entorno de tejido residencial con el que parece conformar una continuidad.

En su frente a la calle Cantabria el tejido urbano se corresponde con una antigua área industrial en transformación, aunque el trazado del parque urbano ofrece continuidad con el anterior, presentando un tratamiento más naturalizado.

#### **4. Praderón**

Conformado principalmente por solares y traseras como resultado del encuentro entre el cerramiento de la parcela de la Armada y el área del Praderón, con presencia de arquitectura residencial unifamiliar fuera de ordenación, utilizado como aparcamiento espontáneo en el encuentro entre las calles de los Rosales y Formentera.

La calle Fuerteventura, por el contrario, es un eje que se enfrenta a un paisaje en transformación hacia un espacio terciario y residencial. El Parque de la Marina, hacia este frente presenta un aspecto mínimamente urbanizado, con algunos trazados entre un paisaje naturalizado, con escaso tratamiento formal y aspecto silvestre, donde se han aprovechado las condiciones previas del terreno.

#### **5. Zona terciaria**

Este espacio del parque se encuentra dominado por el campo de fútbol de tierra, siendo continuidad del tratamiento paisajista de la calle Fuerteventura, si bien, al contar con el campo deportivo, presenta un aspecto más diseñado y con mayor cantidad de elementos como caminos, farolas y bancos. No obstante, presenta un aspecto igualmente naturalizado.

El encuentro con el tejido urbano, manzanas densas de actividades empresariales, se resuelve mediante una senda peatonal, que enlaza con la red de calles peatonales y rodadas del sector terciario.

#### **6. Calle Real**

Este sector del ámbito presenta un carácter urbano, donde además se insertan dotaciones como el circuito de educación vial y el edificio de protección civil, en continuidad con el edificio que sirve de inicio al área terciaria que se ubica en los márgenes de la calle Teide. En este sector la zona ver se encuentra supeditada a estos elementos, funcionando como elemento estancial más que como parque con actividad.

### **1.3 Análisis del ámbito**

#### **1.3.1 Edificaciones, infraestructuras y usos existentes**

El ámbito del parque de La Marina está condicionado en la actualidad, por diversos usos temporales que condicionan su funcionalidad presente y futura.

La zona de parque urbano consolidado (1) se encuentra plenamente integrado en la vida cotidiana de los habitantes del entorno, siendo utilizado tanto por niños como por personas adultas, contando con instalaciones de dos zonas de juegos infantiles y zonas deportivas para personas mayores. En este espacio también se encuentra un espacio reservado a aparcamiento relacionado con la avenida de Navarrondán y un parque canino.

El parque cuenta con una serie de caminos urbanizados de destacada entidad que sirven como eje en torno al que se articula el diseño espacial. Dada las características topográficas, la conexión entre los diferentes espacios se realiza con algún tramo de escaleras.

Dentro de este espacio se integra el anfiteatro (2) uno de los espacios principales de las Fiestas Patronales donde se celebran los grandes conciertos. Este espacio el resto del año se encuentra quizá infrautilizado, realizándose actividades puntuales o en ocasiones, la instalación del cine de verano. Su usabilidad, dada sus características, está muy supeditada a las condiciones climáticas.

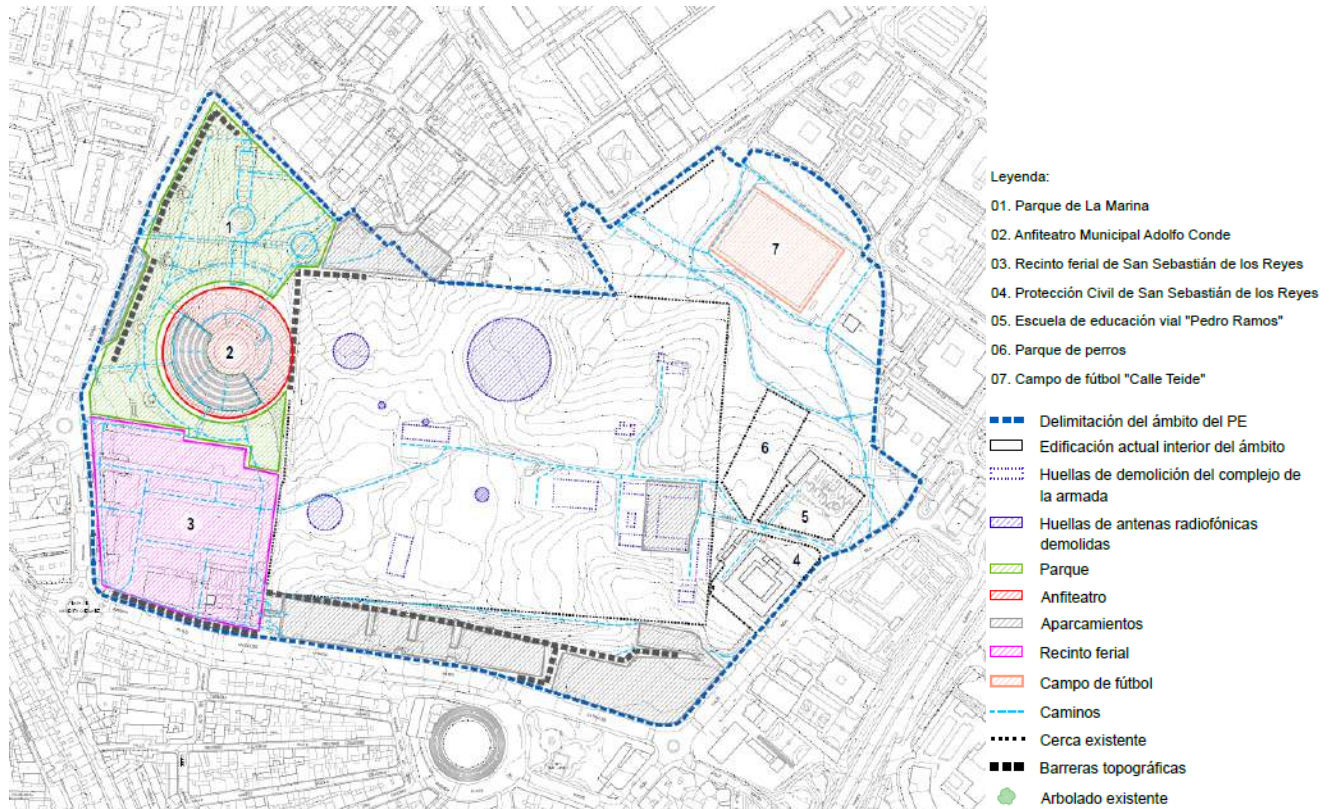


Fig. 34 Detalle del Plano PI 05 – Edificación actual. Usos y actividades existentes

La zona del recinto ferial (3) tiene en la celebración de las Fiestas Patronales su momento de máxima intensidad y capacidad de uso, una semana al año a finales de agosto. El resto del año se utiliza para la realización del mercadillo semanal de la localidad, que se celebra los miércoles en horario de 9 de la mañana a 14 horas. El resto del tiempo se utiliza mayoritariamente como aparcamiento en su espacio asfaltado. También el recinto acoge ciertas actividades recreativas deportivas, como un espacio destinado a pista de patinaje, o los tradicionales juegos de petanca, con gran arraigo en la localidad, que celebra todos los años competiciones que tienen más de 30 años de historia. En el recinto ferial también se ubica una pequeña construcción que acoge los servicios de emergencia y de vigilancia policial y sanitaria durante el desarrollo de las fiestas patronales.

Por su parte todo el sector sur limítrofe con la avenida de los Reyes Católicos, donde se aprecian grandes espacios aterrizados terrizos, es habitualmente utilizado como zona de aparcamiento. Su uso social más importante es durante la semana festiva en la que en este espacio se ubican las diferentes casetas de las asociaciones festivas y el área de restauración propio de las fiestas y verbenas, acogiendo también la carpa municipal que acoge eventualmente conciertos que se

desarrollan en este periodo. Es de destacar que, en el periodo festivo, la propia avenida de los Reyes Católicos transforma su condición para acoger los tradicionales mercadillos y puestos de artesanía y otros productos típicos de las festividades locales.

El entorno del ámbito de la calle Real presenta el uso cotidiano de las diferentes dotaciones que se insertan en el lugar. Por un lado, el edificio de Protección Civil y Policía Local (4), donde se realizan los habituales trámites administrativos que tienen que ver con la seguridad y que no constituyen usos intensivos en extremo. Y por otro el circuito de educación vial (5) que tiene relación con las actividades de la Policía Local y que tiene un uso escolar distribuido a lo largo del año entre los diferentes centros escolares.

Este entorno aparece conectado con la zona donde se ubica el campo de fútbol de tierra que acoge campeonatos y partidos de este deporte de carácter local y comarcal. En época de fiestas locales este espacio acoge eventos de gran concentración de público como son las habituales orquestas itinerantes. En este ámbito también se encuentra un amplio recinto para el esparcimiento canino.

En último lugar queda hacer referencia al espacio central del ámbito (6), que lo compone el lugar ocupado por la antigua estación radiofónica de la Armada, y que da nombre al lugar. Se trata de un gran espacio rectangular que deja su huella claramente en la orografía al haber sido delimitado el espacio dado su carácter militar. Dentro de este gran terreno, un espacio enorme baldío, se aprecian las huellas circulares donde se ubicaban las antiguas antenas, así como las huellas en el terreno de las antiguas construcciones militares que acogían los aparatos tecnológicos necesarios y las construcciones residenciales y de servicio propias de cualquier instalación militar de este tipo. Dado su carácter de zona en barbecho y sin tratamiento de espacio público, este recinto tiene muy poco uso, meramente residual y principalmente utilizado como lugar de esparcimiento de mascotas y algún paseo esporádico.

Dentro del recinto de la estación radiofónica, en la parte más cercana al edificio de la policía local, y coincidiendo con la huella de la principal construcción del antiguo complejo militar, se ubica un espacio ocupado como aparcamiento para el depósito de vehículos retirados por la grúa municipal.

### 1.3.2 Conectividad y circulación peatonal

El acceso al recinto se realiza de forma perimetral, concentrándose la mayoría de los accesos en el sector oeste y relacionados con el recinto ferial y con el parque urbano. En este sector discurren los caminos y sendas peatonales de carácter más consolidado en relación con estos espacios que cuentan con diseños y trazados funcionales. En la zona cercana al entorno terciario de la calle Teide el acceso se realiza a través de la citada calle o de otras de trazado peatonal que dan acceso desde o hacia el recinto reticular de este sector de la ciudad, con gran espacio dedicado al peatón.

La circulación peatonal en el interior del recinto se circunscribe a su zonificación, siendo estas realizadas principalmente dentro de cada uno de los sectores en los que se divide. No obstante, se pueden remarcar un itinerario este-oeste a través del espacio central que comunica todo el recinto en su longitud mayor, y otro eje que sirve para atravesar el recinto en dirección norte-sur a través del sector de parque urbano más consolidado en el sector oeste. Por norma general el espacio de La Marina presenta una circulación perimetral.



Fig. 35 Puntos de acceso y recorridos peatonales

## 2 ENTORNO SOCIO-URBANO Y ECONÓMICO

### 2.1 Características demográficas del centro urbano

San Sebastián de los Reyes cuenta con una población total de 94.975 habitantes (según los datos del Padrón municipal), de los cuales el 51,64% son mujeres. El centro urbano concentra a 26.359 personas, lo que representa el 28,5% de la población del municipio. En esta zona, las mujeres alcanzan el 52,5% del total.

La estructura de edad de la población revela dinámicas específicas. Mientras que en el municipio el 16,6% de los habitantes son menores de 14 años, en el área central esta proporción desciende hasta situarse entre el 12,2% y el 12,5%, casi cuatro puntos menos. Ello refleja una menor presencia de población infantil y juvenil y, por tanto, un relevo generacional más débil. En el extremo opuesto, la población mayor de 65 años representa en el municipio el 15,5% del total, pero en los barrios del área central de la ciudad oscila entre el 19,6% y el 22,4%. Este incremento de entre cuatro y siete puntos evidencia un marcado envejecimiento poblacional, especialmente entre las mujeres, que alcanzan porcentajes del 22% al 24,6% frente al 16,8% del conjunto municipal.

Otro rasgo distintivo de esta zona es la elevada presencia de población extranjera. Los barrios del área de intervención registran los porcentajes más altos de residentes procedentes de otros

países en comparación con el resto del municipio, aportando diversidad cultural, pero también generando la necesidad de reforzar políticas de integración social y de acceso a recursos.

Estas características suelen ser generalizadas en los centros urbanos de la corona metropolitana madrileña. Estos ámbitos fueron, en primer lugar, poblados durante el periodo de aluvión de población española acaecido durante el periodo *desarrollista* y principalmente a partir de los años 60, que produjo un crecimiento exponencial de los núcleos de población del área metropolitana arrastrados por la inercia madrileña.

Estos núcleos, en la actualidad, son ocupados o bien por residentes mayores de aquella época que no han modificado su residencia, o bien por la nueva población extranjera que encuentra en estos barrios precios más asequibles ante el abandono de la población local por los nuevos desarrollos urbanos.

Todo esto deriva que, desde el punto de vista socioeconómico, los indicadores confirmen la vulnerabilidad de la población residente. La renta bruta media por hogar es entre un 34,4% y un 40,4% inferior a la media del municipio, mientras que la renta bruta media por persona se sitúa entre un 32,7% y un 39,5% por debajo. Asimismo, la proporción de población con ingresos inferiores a 10.000 euros por unidad de consumo asciende en el municipio al 12,7%, pero en el área de intervención alcanza valores de entre el 19% y el 22,7%, lo que supone entre siete y diez puntos más. Estos datos sitúan a los barrios analizados como los de menor nivel de renta del municipio y justifican su inclusión en el Catálogo de Barrios Vulnerables elaborado por el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana, una condición ya reconocida en 2011 y que los datos de 2021 a 2023 confirman plenamente.

En conclusión, el área de análisis presenta un perfil demográfico caracterizado por un acusado envejecimiento de la población, una baja proporción de menores, una elevada diversidad cultural y unos niveles de renta significativamente inferiores a la media municipal. Estos factores se traducen en mayores necesidades de apoyo social y sanitario, en la urgencia de políticas de integración y en la necesidad de medidas de dinamización económica que reduzcan la desigualdad. El reconocimiento oficial de esta zona como vulnerable refuerza la necesidad de impulsar iniciativas de regeneración urbana, social y económica, orientado a mejorar la calidad de vida de sus habitantes y a favorecer un desarrollo urbano más equilibrado, inclusivo y sostenible.

## 2.2 Análisis de equipamientos y dotaciones en el entorno

La ubicación de La Marina, en la actualidad, es la de una remarcada centralidad respecto al espacio construido que conforma el entramado urbano de la ciudad de San Sebastián de los Reyes. Sin embargo, esto no fue así hasta hace relativamente poco tiempo. Antes de que se crearan los nuevos desarrollos del norte del municipio y el Hospital Infanta Sofía, La Marina actuaba como límite urbano entre la ciudad residencial y la zona industrial y terciaria que se desarrollaba en paralelo al trazado del paseo de Europa.

Es por ello por lo que se observa claramente un vacío en cuanto a dotaciones en todo el arco noreste-sureste que envuelve La Marina, y que se corresponden con estos polígonos industriales. Externamente a esta corona industrial se desarrollan ya, los nuevos desarrollos residenciales, con sus respectivas dotaciones educativas, pero donde destaca especialmente un elemento que ha

supuesto una transformación de la escala metropolitana del municipio, el Hospital Infanta Sofía, a 15 minutos a pie del límite del ámbito de La Marina.

En el entorno más cercano, lindando con el ámbito, destacan principalmente el cementerio, el Colegio Público V Centenario, el CEIP Fuente Santa, el Centro de Salud V Centenario, la Plaza de Toros y la Policía Municipal, esta última dentro del ámbito.

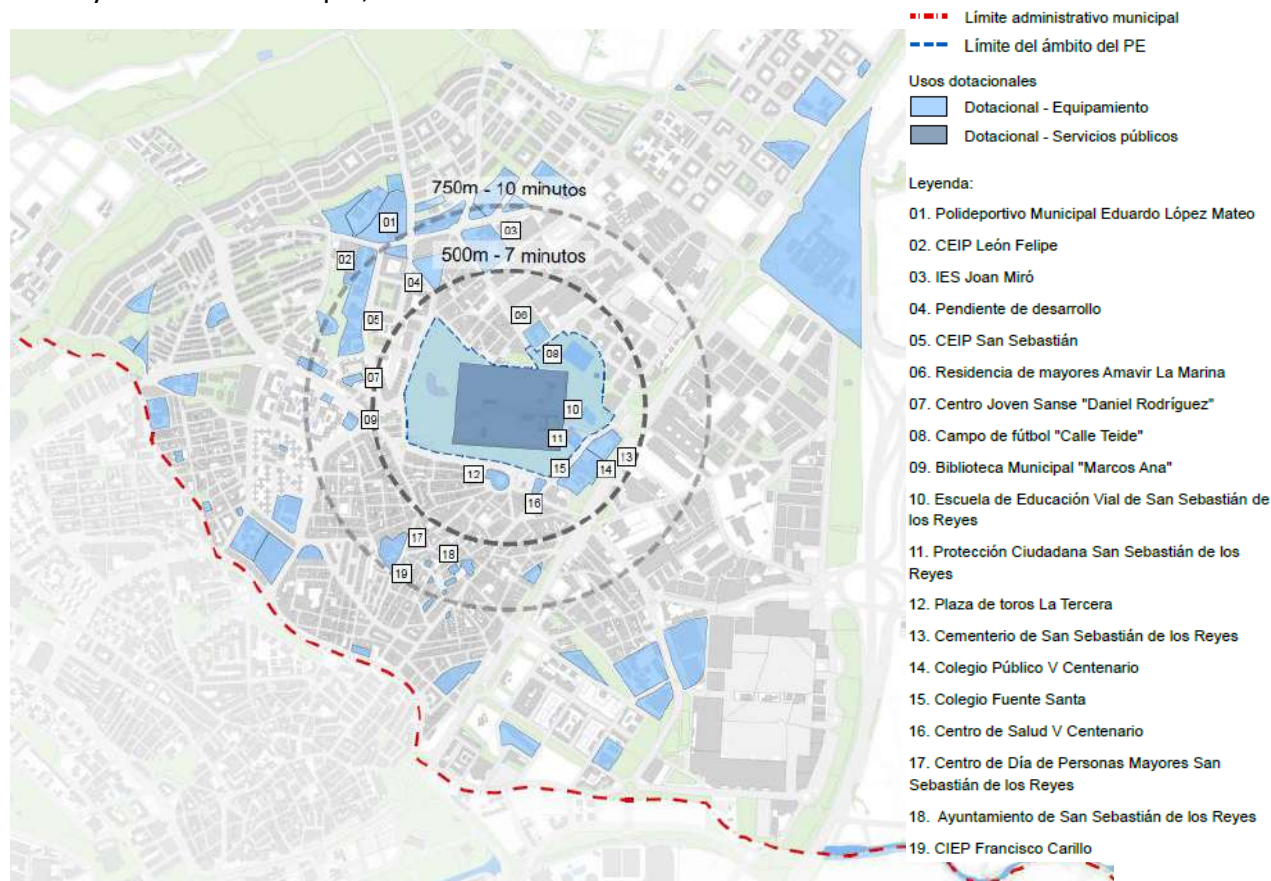


Fig. 36 Detalle del Plano PI 04.2 – Edificación actual del suelo. Usos dotacionales

Por su parte, al sur del ámbito se desarrolla el centro del municipio, contando por ello con la cercanía de todos los edificios administrativos municipales y el CEIP Francisco Carrillo.

Hacia el este, en el eje que conforma la avenida de Valencia (en paralelo a la avenida de Navarrondán), se sitúan también varios centros educativos y al norte de estos, el Polideportivo Municipal Eduardo López Mateo y el IES Gonzalo Torrente Ballester.

En el entorno principalmente destaca la carencia de zonas verdes, bien porque el sur del ámbito corresponde al casco antiguo de la localidad, de trazado más irregular y compacto, bien porque una gran parte del tejido envolvente corresponde a antiguas zonas industriales y terciarias, lugares donde estos espacios tienen escasa implantación. La carencia de zonas verdes viene compensada, en tanto en cuanto, el ámbito de La Marina es en sí mismo el principal espacio verde de esta parte de la ciudad.

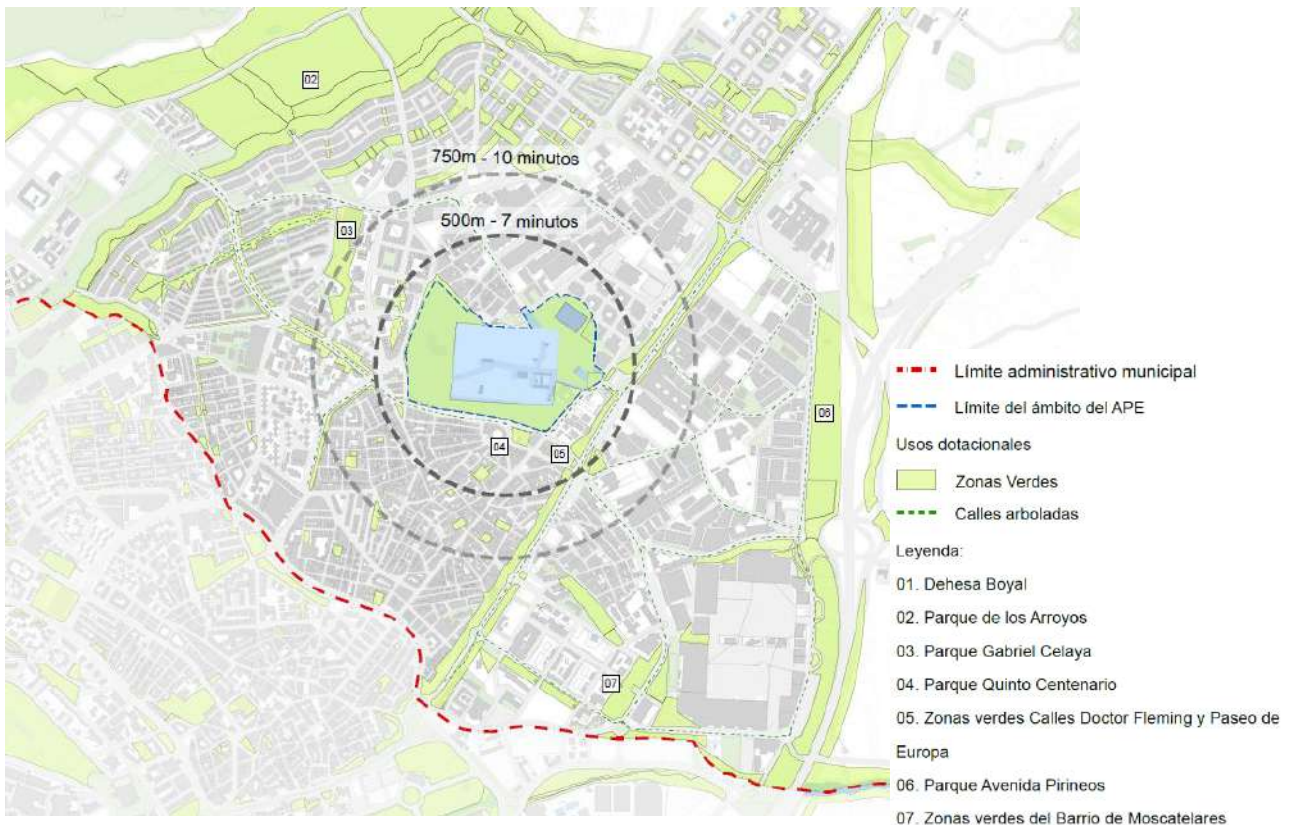


Fig. 37 Detalle del Plano PI 04.3 – Edificación actual del suelo. Zonas verdes

## 2.3 Análisis de necesidades y demandas

### 2.3.1 Participación ciudadana

Durante la elaboración del PAI, se han impulsado un amplio abanico de acciones de participación y trabajo en equipo a nivel interno y externo para guiar la priorización de soluciones y construir una estrategia de ciudad consensada y legitimada. Anteriormente, en el 2016, se desarrolló un proceso participativo "Conquista La Marina".

En relación con la implicación de la ciudadanía mediante procesos participativos, las acciones realizadas como parte del PAI son las siguientes:

- Celebración de Foro Urbano: en los meses de febrero y noviembre de 2024 se celebraron dos sesiones participativas (con convocatoria a empresas, asociaciones, grupos políticos, sindicatos y ciudadanía)
- Reunión con asociación de empresarios de la zona norte y sindicatos el día 21 de enero de 2025.
- Reunión con todas las asociaciones del municipio el día 5 de febrero de 2025.

Se ha celebrado dos procesos de participación específicos, uno de ellos para La Marina, bajo la metodología de prototipado urbano. Participó la población en general en visitas a las instalaciones y se recogieron sugerencias por varios canales. Posteriormente se realizaron reuniones con asociaciones de diferente espectro (cultural, vecinal, juvenil, etc.) y se recogieron sus propuestas.

Las aportaciones de estos procesos han sido revisadas y renovadas en el amplio proceso de participación de la elaboración de la AU. Las vías para participar han sido:

- Laboratorio de ideas Diseña tu ciudad, con 5 sesiones temáticas presenciales: Presentación, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Economía, Innovación y Gobernanza, Medio Ambiente y Sostenibilidad y Bienestar Social.
- Cuestionario "Consulta participativa", online y en papel.  
Cuestionario "Aporta tu idea", online y en papel.

El proceso se realizó en los primeros meses de 2024 y en él han participado 70 entidades locales, de las cuales 58 lo han hecho de manera presencial, y se han recibido 613 cuestionarios.

De las ideas particulares recogidas en el cuestionario "Aporta tu idea" y en las "Mesas Temáticas", se recogieron las siguientes que pueden inferir en el diseño de La Marina.

#### A.2.1. PLAN GLOBAL INFRAESTRUCTURA VERDE:

- Mejora de los caminos. Senderos para bicicletas y senderos para caminar.
- Accesibilidad en los caminos.
- Corredores verdes.

#### A.3.1. PROYECTO LA MARINA:

- Código 76. Preservar y fortalecer los espacios verdes existentes.
- Código 235. Creación de un Bosque Urbano.
- Código 98. Parque de calistenia en el Parque de La Marina o alrededores.
- Código 285. Jardín botánico al que tengan acceso alumnos en prácticas de jardinería.

Código 288. Parque con reclamo turístico con lago o tipo Parque Europa de Torrejón.

- Código 825. Lago, pistas deportivas, parking subterráneo...

#### 2.3.2 Aportaciones de secciones municipales

Dentro del apartado de necesidades y demandas, además de la aportación derivada de los procesos participativos ciudadanos, deben recogerse a la hora de promover la transformación del ámbito, aquellas derivadas de las necesidades de los diferentes departamentos y concejalías municipales. Algunas de las propuestas recogidas son las que siguen.

#### SECCIÓN DE PROMOCIÓN Y DINAMIZACIÓN TURÍSTICA

Entre los eventos organizados por este departamento figuran los eventos relacionados con los acontecimientos festivos de la localidad, bien las fiestas patronales, los eventos navideños o conciertos.

Sus necesidades propuestas son aquellas que solventen problemas derivados de estos usos como las dotaciones de aseos y camerinos o la creación de algún espacio polivalente o dotación que pueda acoger parte de las necesidades laborales del organismo, así como de las necesarias para el servicio de vigilancia y policía en época de fiestas. También precisan de mantener espacios donde poder ubicar las instalaciones temporales que se ubican en el ámbito en el periodo festivo, bien en el recinto ferial o bien la necesidad de mantener un espacio para la instalación temporal de las casetas de feria.

#### SECCION DE JUVENTUD E INFANCIA

Dentro de las necesidades de esta sección municipal, focalizada en la población más joven de la localidad, destacan la creación de algún espacio o lugar para actividades juveniles y de intercambio, zonas deportivas, espacios para la creación artística y el desarrollo de eventos musicales.

#### SECCIÓN DE MAYORES

Las principales demandas de esta sección consisten en los aspectos relacionados con la movilidad y la solución de los problemas derivados de los diseños urbanos que impiden el acceso y el uso del espacio a personas que, por sus características, tienen la movilidad afectada. La población mayor también precisa de espacios de encuentro y de relaciones sociales, así como de ámbitos agradables con sombra y dotaciones acordes a sus necesidades.

#### SECCION DE SALUD

La salubridad del lugar viene remarcada por su condición de zona verde que atempera los rigores climatológicos y supone un claro componente de bienestar social. Este último también se desarrolla mediante la inclusión de programas saludables en cuanto a la creación de itinerarios peatonales que permita el paseo tanto a pie como en otros trasportes no contaminantes. Dotar al espacio de fuentes de agua para el avituallamiento, o de otros elementos que permitan el bienestar en épocas de altas temperaturas, es primordial en el diseño de los nuevos espacios públicos y la adaptabilidad a los condicionantes del cambio climático.

#### SECCIÓN CULTURA

La principal demanda de la sección cultural municipal consiste en la puesta al día del espacio escénico del anfiteatro para otorgarle mayor funcionalidad, así como en la adecuación del espacio al aire libre como lugar para el fomento de actividades culturales relacionadas con la promoción de la lectura, creación artística o actividades de conocimiento de la naturaleza. Del mismo modo, en caso de incluir algún tipo de nueva construcción dotacional, reservar espacio para ampliar la oferta de centros y espacios culturales de la localidad.

### **3 ANÁLISIS DEL IMPACTO ECOLÓGICO**

Se sigue un proceso sistemático para identificar, predecir y valorar los posibles efectos de este PE sobre el medio ambiente, incluyendo hábitats, especies y ecosistemas.

Para que el proceso de toma de decisiones se encamine a la protección del medio ambiente natural y urbano, se analizan aspectos como, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, la tierra, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, la población, la salud humana y la interacción entre todos los factores mencionados, sobre los que las acciones planteadas pueden tener efectos significativos. También se consideran los aspectos legales y otros documentos y estudios que conciernen a estos aspectos.

A continuación, se reflejan los aspectos establecidos para este análisis referido al ámbito de estudio.

### 3.1 Valor Ecológico

El **Valor Ecológico (VE)** es el conjunto de criterios con los que se define la calidad del conjunto de bienes naturales dentro de un ecosistema y el resultado de sus interacciones. En un ecosistema determinan su importancia ambiental.

El cálculo del VE implica un análisis multicriterio que considera diversas variables de acuerdo con los objetivos particulares. En el caso del PE, **las variables que se consideran de interés están relacionadas con el concepto de Biodiversidad referido a la variedad de vida que existe en nuestros ecosistemas.**

#### 3.1.1 Espacios protegidos

En primer lugar, se considera la **Directiva Hábitats**, que insta a establecer vínculos funcionales de estas zonas entre sí y con la matriz territorial que las rodea y mantener la coherencia ecológica de la Red Natura 2000. Por ello, se han analizado los distintos Espacios Naturales Protegidos que se pueden encontrar en el entorno del ámbito del PE.

Con respecto a Parques Regionales, a menos de 1,5 km se encuentra el **Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares** y, algo más alejado el **Parque Regional de los Cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama** (ver **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**). El término municipal integra una parte significativa del **Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares**, que abarca un 16% de su superficie. Dentro de este espacio destacan:

- Dehesa Boyal (Reserva Natural Educativa, subzona A2).
- Coto de la Pesadilla (Reserva Natural Integral, subzona A1).
- Finca Valdelamasa (Parque Comarcal Agropecuario Productor, subzona B2).

En el entorno también se encuentran Zonas de Especial Conservación, entre las que se incluyen dos Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y dos Lugares de Importancia Comunitaria (LIC). Las ZEPA son el **Soto de Viñuelas**, donde predominan encinares y dehesas de elevado valor ecológico; y las **Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares** (ver Fig. 37). Los LIC son las **Cuencas de los ríos Jarama y Henares** y la **Cuenca del río Manzanares**, dentro de la que se incluyen los espacios protegidos ya mencionados de la Dehesa Boyal, Coto de la Pesadilla y Finca Valdelamasa (ver Fig.38)

Por otro lado, se ha analizado el **contexto biogeográfico del municipio**, identificando los hábitats que se pueden encontrar en el entorno (ver Fig. 40) y los ecosistemas presentes (ver Fig. 41).

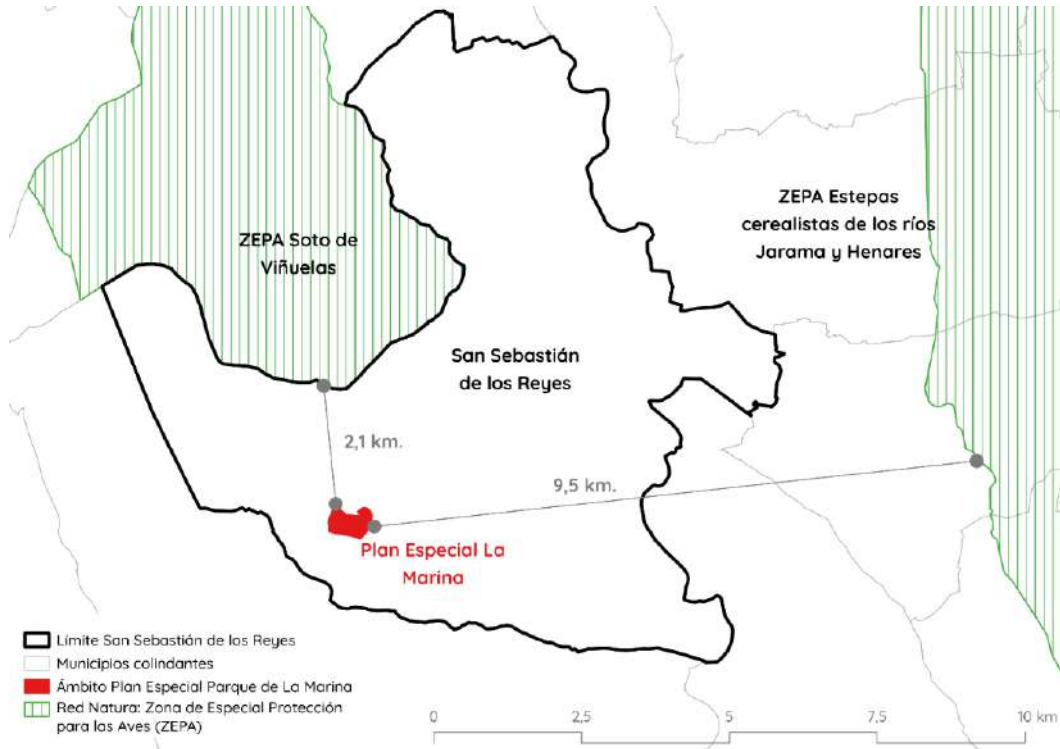


Fig. 38. Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) situadas cerca del ámbito del Plan Especial La Marina.

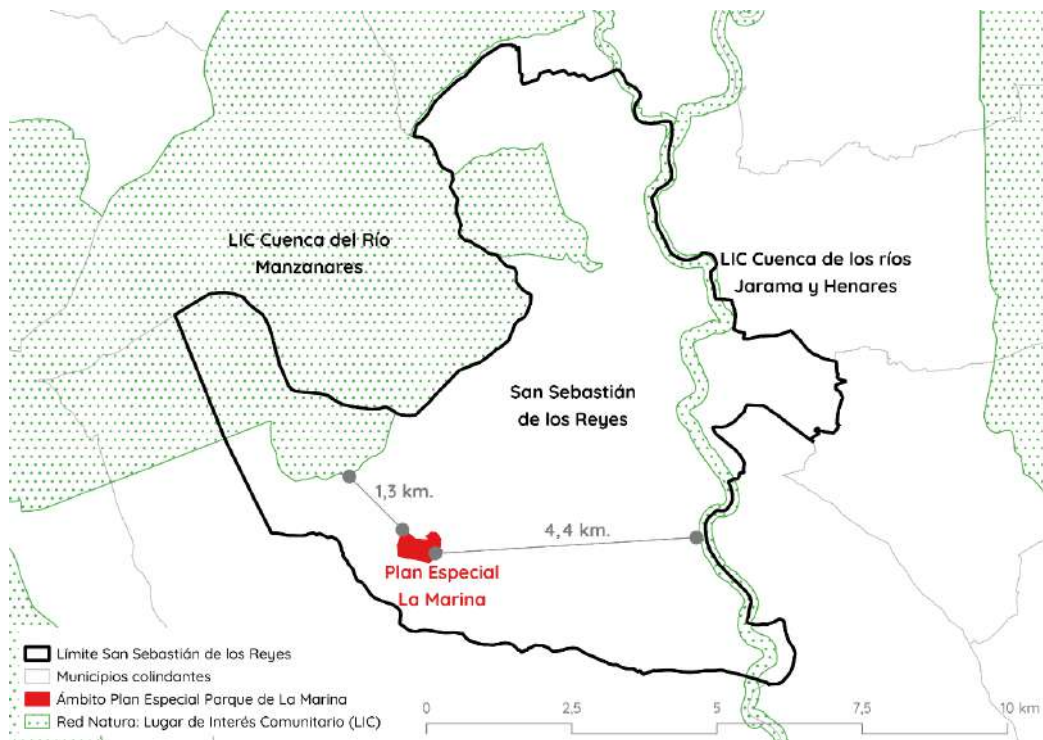


Fig. 39. Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) situados en los alrededores del ámbito del Plan Especial La Marina.

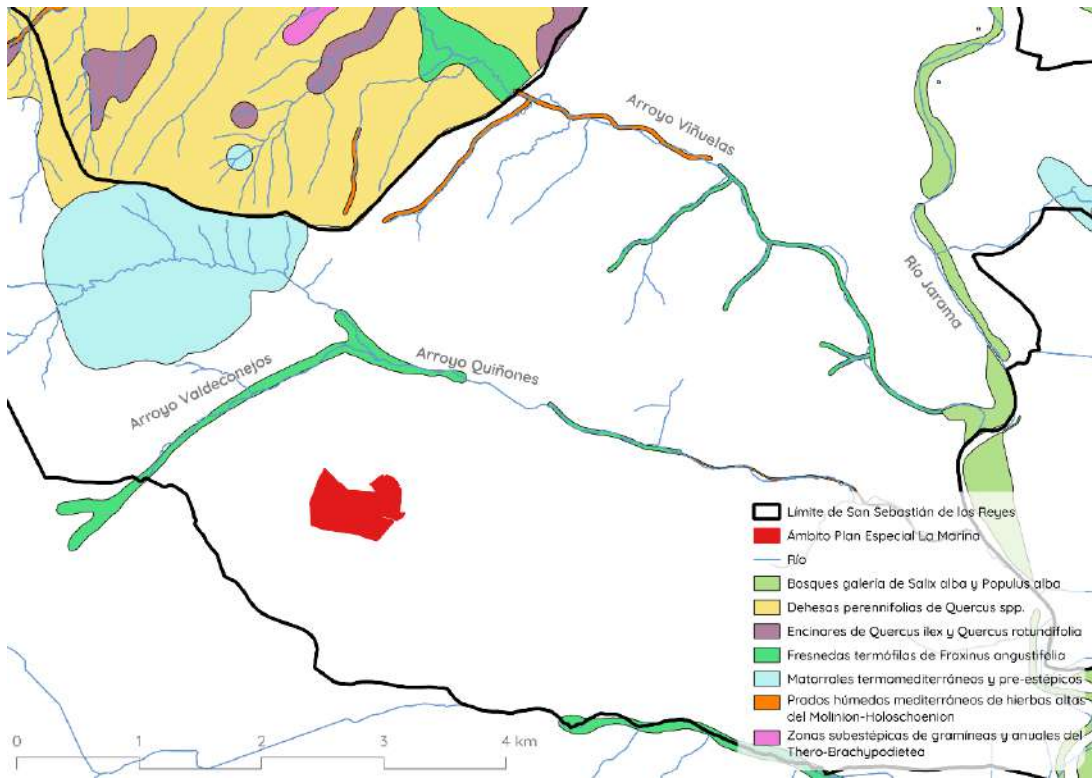


Fig. 40. Hábitats del entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato *shape* de la Comunidad de Madrid).

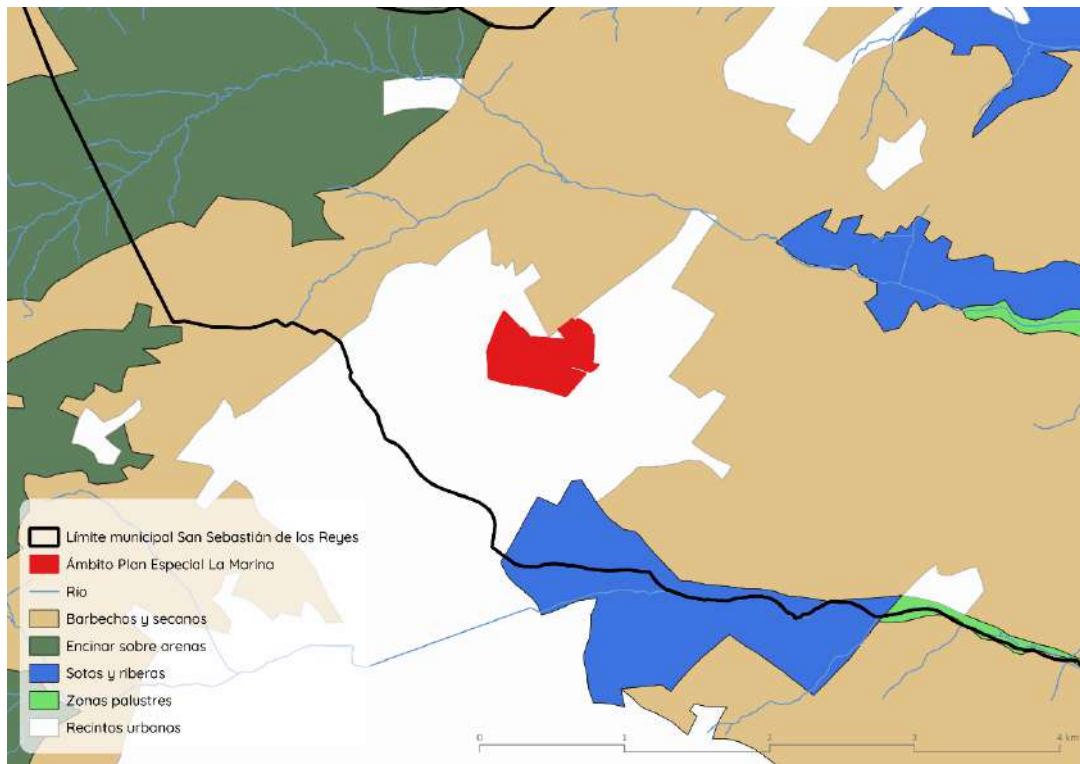


Fig. 41. Ecosistemas del entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato *shape* de la Comunidad de Madrid).

### 3.1.2 Paisaje

Según la **Cartografía del Paisaje de la Comunidad de Madrid (2003)**, San Sebastián de los Reyes se estructura en diversas unidades de paisaje (ver Fig. 42), cuya valoración se realiza a partir de criterios de calidad y fragilidad visual:

- **La Granjilla:** llanuras aluviales con secanos y retamares (calidad visual media-baja, fragilidad media).
- **El Goloso:** vertientes con matorral y secanos (calidad media-baja, fragilidad baja-media).
- **Belvis de Jarama:** llanuras fluviales del Jarama, con vegetación de ribera y cultivos (calidad baja, fragilidad baja-media).
- **Soto de Viñuelas:** encinares y alcornoques en dehesa (calidad visual alta, fragilidad media-baja).
- **Valdelagua–Fuente del Fresno:** encinares abiertos y dehesas con presencia de la A-1 (calidad media, fragilidad media).

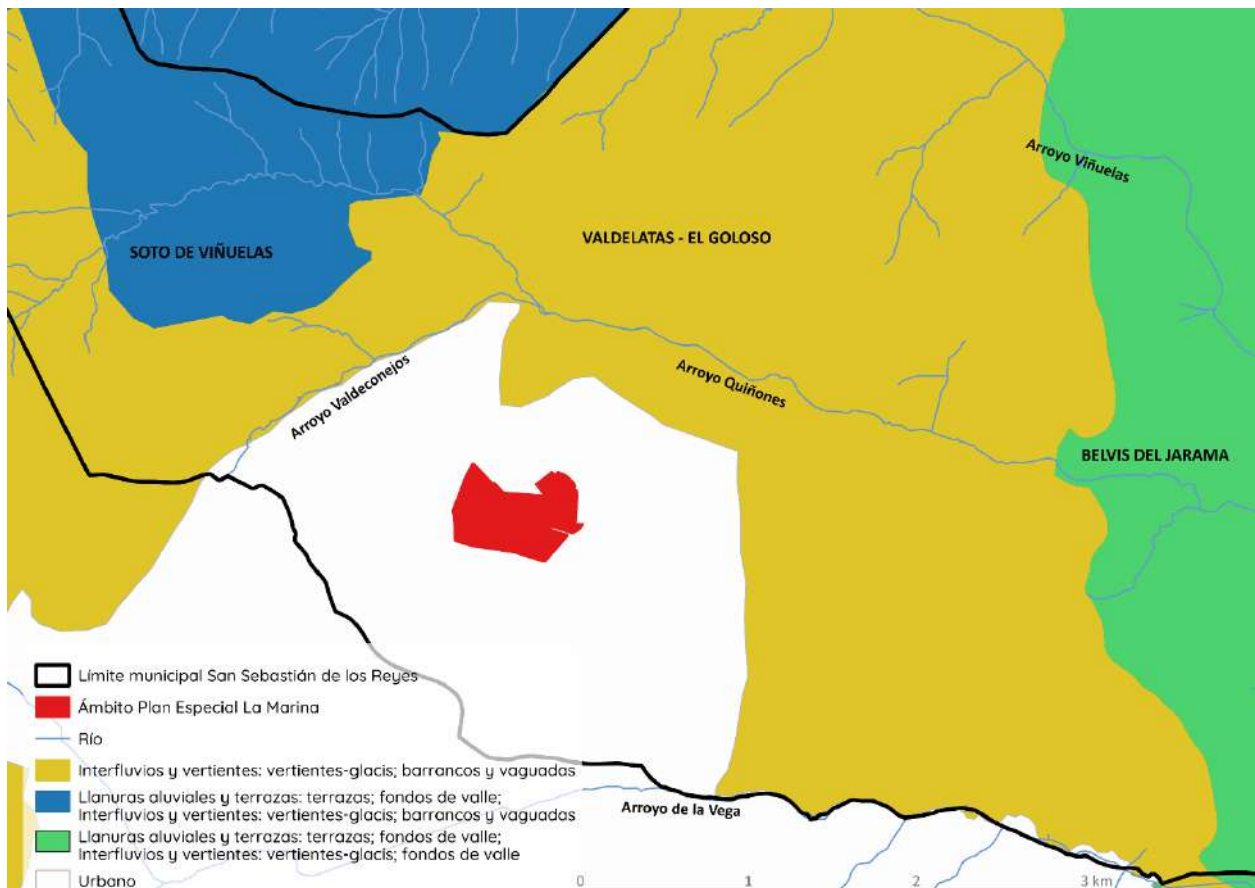


Fig. 42. Unidades paisajísticas del entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato *shape* de la Comunidad de Madrid).

### 3.1.3 Infraestructura Verde Urbana y Conectividad

El ámbito de actuación del Plan Especial de La Marina se sitúa en un enclave privilegiado para convertirse en un elemento singular de la Infraestructura Verde Urbana de San Sebastián de los

Reyes. En su entorno se pueden encontrar espacios naturales relevantes, como la Dehesa Boyal dentro del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, así como los corredores ecológicos definidos por la Comunidad de Madrid (ver Fig. 42).

Ninguno de estos corredores ecológicos atraviesan el ámbito de ordenación, aunque se deben destacar por su cercanía la "Vía verde de Fuencarral" y "Vía verde de Alcobendas", como parte de la red de corredores verdes definidos por la Comunidad de Madrid, y el Arco Verde, iniciativa para la consolidación de un gran corredor ecológico periurbano que conecte los tres Parques Regionales madrileños, integrando espacios como la Dehesa Boyal y conectando funcionalmente con el entorno del Monte de Viñuelas.

La actuación prevista en el Parque de La Marina resulta coherente con la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid. Aunque el ámbito del parque se sitúa en un contexto urbano consolidado, su integración dentro de la infraestructura verde municipal y su conexión con los corredores ecológicos locales contribuyen a reforzar la continuidad ambiental del territorio

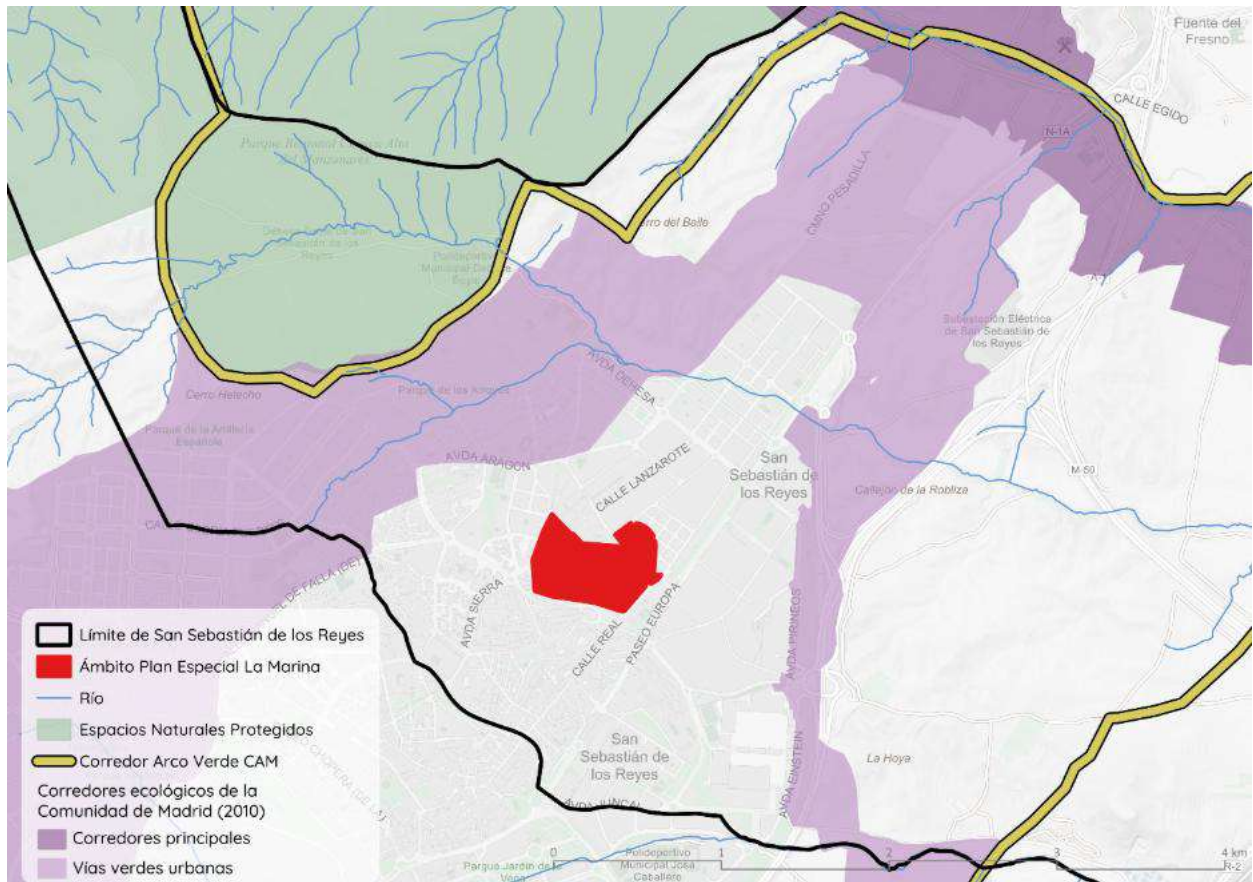


Fig. 43. Ubicación del ámbito del Plan Especial La Marina respecto de los corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid. (Elaboración propia).

Además, la zona urbana adyacente del municipio cuenta con calles arboladas y zonas verdes que pueden favorecer la conectividad ecológica de La Marina con su entorno natural. Sin embargo, estos conectores urbanos se distribuyen desigualmente (ver Fig. 43).



- Avenida de la Sierra – Avenida de Guadarrama – Calle Benasque. Configuran un eje quebrado que, aunque parte de La Marina, no supone un conector ecológico porque termina en el núcleo urbano del Municipio de Alcobendas.
- Avenida Navarrodán, que conecta La Marina con el Parque de los Arroyos, con el conector ecológico del Arco Verde de la Comunidad de Madrid y con la Dehesa Boyal.

Por tanto, la **ubicación** de La Marina en el centro de esta red verde y unida en varios puntos a ella, lo convierte en un **nodo privilegiado** de esta infraestructura verde, con una **potencialidad patente de eficacia en las funciones de conectividad ecológica respecto al municipio** (ver Fig. 44). Al tener **mayor tamaño que el resto de las zonas verdes urbanas del municipio**, que es un paisaje fragmentado, puede ser una **pieza clave** para conectar con otros parches de hábitat a través de los corredores ya mencionados. Facilitará la dispersión de especies botánicas y faunísticas, el intercambio genético y el flujo de otros procesos ecológicos, como el mantenimiento de poblaciones. No obstante, se trata de un espacio degradado, por lo que será necesario mejorar su **composición vegetal**, reflexionar y detectar **posibles elementos de agua**, con objeto de **regenerar los hábitats naturales** y promover la interacción entre ellos.

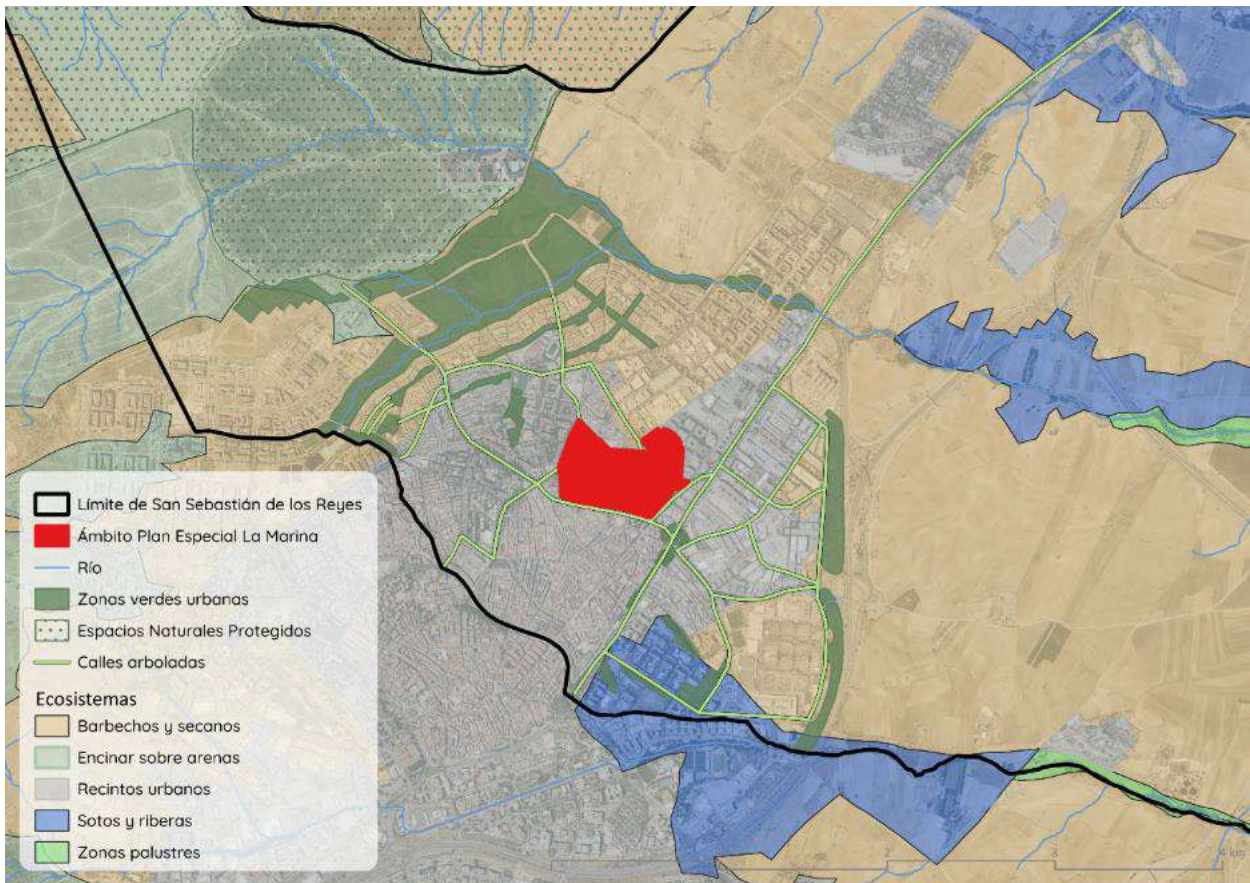


Fig. 45. Relación de la Infraestructura Verde Urbana del entorno del Plan Especial La Marina con los ecosistemas identificados en los alrededores. (Elaboración propia con la cartografía ambiental en formato *shape* de la Comunidad de Madrid).

### 3.2 Vías Pecuarias

El 6 de diciembre 2023, la UNESCO declaró la Trashumancia Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad.

En la Península Ibérica (así como en Europa), la Trashumancia, a través de su amplia red de vías pecuarias y el pastoreo trashumante ha sido tradicionalmente un mecanismo de intercambios culturales entre los diferentes territorios. Ya estaban protegidas desde la creación del "Honrado Concejo de la Mesta" por el rey Alfonso X, en el año 1273. Actualmente, están reguladas a nivel nacional por la Ley 3/1995, de 23 de marzo y a nivel autonómico por la Ley 8/1998, de 15 de junio. Son bienes de dominio público cuyos titulares son las Comunidades Autónomas, a las que de forma general les corresponde la gestión y administración en sus respectivos territorios. El Ministerio para la Transición Ecológica ha acordado con las CCAA la relación de aquellas que conforman la **Red Nacional de Vías Pecuarias (RNVP)** como garantía de integridad y continuidad.

En la Comunidad de Madrid, el Decreto 7/2021, de 27 de enero, regula su uso y gestión en este territorio, en el que se encuentra San Sebastián de los Reyes. Asegura la protección del dominio público pecuario y establece que usos que se pueden desarrollar en ellas y cuales quedan prohibidos por ser contrarios a su preservación y conservación.

El término municipal de San Sebastián de los Reyes es recorrido por 9 vías pecuarias con 52.300 metros de longitud. Forman un entramado de caminos que comunican tanto el norte con el sur como el este y oeste (ver Fig. 45), por lo que su valor como corredores ecológicos es notable.



Fig. 46. Vías Pecuarias del entorno del Plan Especial La Marina. (Elaboración propia con el apoyo del Servicio WMS de la Comunidad de Madrid).

La tipología de estas vías pecuarias es variada, existiendo cordeles, veredas, coladas y descansaderos. Todas ellas se caracterizan por no estar deslindadas ni amojonadas de forma completa, habiéndose realizado estos trabajos únicamente de forma parcial. También se pueden encontrar en esta red de vías pecuarias elementos como los descansaderos y abrevaderos. En los cordeles que discurren por el límite de la Dehesa Boyal se encuentra, por ejemplo, el Abrevadero del Calverón y el Descansadero Cerro Helecho.

El proyecto de clasificación de las vías pecuarias del término municipal de San Sebastián de los Reyes fue aprobado por Orden de 20 de febrero de 1964 (BOE 17/3/1964; BOP 7/3/1964). Esta clasificación fue modificada por Resolución de la Consejería de Agricultura y Ganadería el 12 de noviembre de 1985 (BOCM 13/12/1985).

Por ello, el análisis se hace sobre los siguientes elementos:

- Se estudia su relación con el resto de las Vías Pecuarias del Municipio y de la Comunidad de Madrid.
- Se estudia la legislación vigente relacionada con Vías Pecuarias aplicable a nivel nacional: Ley 3/1995, de 23 de marzo y Ley 8/1998, de 15 de junio; y a nivel autonómico: Decreto 7/2021, de 27 de enero.
- Se observa el Artículo 4 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, donde se clasifican las Vías Pecuarias con carácter general en función de su anchura, para valorar el tipo o tipos de VP que discurren por el ámbito de actuación.
- Se valoran diversos documentos editados por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad de Madrid: Catálogo de Vías pecuarias de Interés Natural y/o Cultural de la Comunidad de Madrid, Manual de Señalización de las Vías Pecuarias, Manual para la Creación de Áreas Interpretativas en Vías Pecuarias y la colección de guías "Descubre tus Cañadas".
- Se utiliza la Cartografía de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid desde el [Geoportal de la IDEM](#).

En la zona de actuación discurre de este a oeste la **Vereda del Monte**, que forma parte de la **Red General de Vías Pecuarias (RGVP)**. Supone un **eje conector y estructural importante** de este espacio, que permite el tránsito entre la Calle Real y Avenida de Navarrondón. Además, la **Colada del Abrevadero del Arroyo Viñuelas** atraviesa el ámbito en una esquina situada al este. En el suroeste, la Vereda del Monte conecta con el Cordel de la Matapiñonera al Arroyo de la Vega.

### 3.3 Infraestructura "azul" Urbana

Aunque la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas solo considera dentro de la **Infraestructura Azul** los ecosistemas acuáticos, se ha optado por este término para denominar la **infraestructura hídrica urbana**. Está compuesta por elementos naturales y construidos relacionados con el agua, cuerpos de agua, así como los elementos diseñados para captar e infiltrar las aguas lluvias.

Por lo general, en las zonas urbanas la **Infraestructura Azul** se debe diseñar asociada a lo verde para que juntas generen una mayor cantidad de **servicios ecosistémicos** que si estuviesen por separado. Este enfoque integrado **Infraestructura Azul-Verde** es capaz de crear soluciones urbanas más sostenibles y resilientes.

Son múltiples los **beneficios que aporta la Infraestructura Azul**, tanto a la salud y calidad de vida de las personas como a la sostenibilidad de los territorios urbanos. Genera beneficios en la salud física y mental de los residentes que viven cerca, asociándose de forma significativa con mayores niveles de actividad física y de restauración de la salud.

En este Plan Especial la Infraestructura Azul se estudia desde tres conceptos:

### 3.3.1 Red de Drenaje

Se aprecia un suelo compactado en el ámbito de La Marina. Esta densidad ha reducido su porosidad y su capacidad para infiltrar agua y aire, junto con una mayor erosión, lo que perjudica el crecimiento de las raíces de los cultivos.

La tierra se ha vuelto densa debido a procesos naturales de formación o a la presión acumulada. La compactación natural puede deberse a condiciones climáticas, litología, la lenta acumulación de materia orgánica y los periodos de sequedad extrema. (Ver apartado 4.6.2. Medio físico). En gran parte del recinto se debe también al paso de vehículos, la construcción de vías asfaltadas y la huella que han dejado las construcciones hechas durante los años que el Estado Mayor de la Armada (EREMA) uso estos terrenos. También los actuales usos como cantón municipal contribuyen a esta compactación.



Fig. 47. Fotografías representativas del ámbito del PE.

Esta situación ocasiona problemas de drenaje pues el agua, cuando se infiltra con dificultad, provoca escorrentías y erosión, cuando llueve intensamente. Las sequías, cada vez más intensas,

se intercalan en algunas ocasiones con fuertes precipitaciones, que pueden dificultar la seguridad y el buen funcionamiento de la infiltración de agua.

El proceso de **impermeabilización** del suelo que se da en las zonas urbanas tiene una influencia negativa en el ciclo hidrológico urbano, que puede generar problemas en episodios de lluvias cuantiosas, cada vez más frecuentes en el contexto de cambio climático actual.

Por otro lado, como ya se ha comentado, el ámbito presenta una topografía compleja fruto de la combinación de la estructura natural del terreno, la huella de los usos históricos de la estación transeptora de la Armada, la urbanización del parque urbano y los encuentros con la trama urbana colindante. (Ver epígrafe 4.6. Topografía)

Se ha realizado también un **análisis de escorrentías**, que ilustra la dinámica del agua superficial en este ámbito, generando la aparición de vegetación propia de ambientes húmedos en algunas zonas. (Ver Fig. 47).



Fig. 48. Áreas húmedas identificadas en el ámbito de intervención, en relación con el análisis de escorrentías realizado.

### 3.3.2 Red de Riego

Las condiciones climáticas analizadas ponen de manifiesto una creciente **escasez de agua**, que provoca a su vez la **degradación del suelo de La Marina**. Por tanto, se hace necesario establecer un sistema de riego eficiente que se adapte a estas condiciones ambientales para garantizar la sostenibilidad y la salud de los cultivos.

En el ámbito del Parque Urbano existente el riego se realiza actualmente con **Agua Regenerada**. La utilización de aguas regeneradas es un elemento importante de la gestión integrada de los recursos hídricos que permite una mejor gestión de los recursos al liberar volúmenes comprometidos de agua de mayor calidad para otros usos, incluido el abastecimiento y garantiza una mayor fiabilidad y regularidad del suministro.

El Real Decreto 1085/2024, de 22 de octubre, aprueba el nuevo Reglamento de reutilización del agua y modifica diversos reales decretos que regulan la gestión del agua. Mediante este reglamento, se establecen nuevas condiciones básicas para la reutilización de las aguas y se regula la utilización de agua regenerada para determinados usos fomentando la sustitución por agua regenerada del agua con origen en otras fuentes. Con el objeto de promover el uso de las aguas regeneradas e impulsar una gestión hídrica más eficiente y sostenible, en sus artículos 26 y 27, se recoge la obligación de **elaborar planes específicos** que fomenten la reutilización del agua en el ámbito urbano.

Sin embargo, hay que tener en cuenta los posibles riesgos de su uso:

- Las aguas regeneradas contienen un cierto grado de salinidad. El riego constante con agua regenerada provoca una **acumulación de sales** en el suelo, lo que puede afectar negativamente la salud de las plantas a largo plazo, especialmente con algunas especies sensibles a la salinidad. Además, existe un riesgo de **degradación de la calidad del suelo** y de contaminación de las aguas subterráneas y superficiales.
- También existe la posibilidad ciertos **riesgos para la salud**. Las aguas regeneradas pueden contener microorganismos patógenos como bacterias, virus y parásitos, que pueden transmitirse a las personas a través del contacto directo o de aerosoles (riego por aspersión, niebla de agua) y pueden estar presentes metales pesados (níquel, cobre, plomo) y otras sustancias tóxicas que, además, son perjudiciales para las plantas.
- A menudo dan **problemas en el sistema de riego**. La presencia de sólidos y partículas en suspensión causan obstrucciones y dañando los equipos, reduciendo su eficacia y uniformidad.

### 3.3.3 Elementos de agua

Los cuerpos de agua en parques y en zonas urbanas ofrecen beneficios:

- Estéticos de diseño paisajístico: fuentes, arroyos y estanques **articulan el espacio** y son **puntos de atracción visual**.
- Bienestar: crean microclimas más frescos y agradables, **regulan la temperatura** refrescando el aire circundante. Los cuerpos de agua producen un efecto de enfriamiento de la temperatura de la superficie del suelo en un radio de 800 metros aproximadamente, **reducen los efectos dañinos de las islas de calor urbanas**. Proporcionan un **paisaje sonoro de un alto nivel** de satisfacción en los usuarios y el sonido del agua enmascara otros ruidos no deseables como el del tráfico.
- Ambientales: el apoyo a la **biodiversidad**. Son hábitat para la vida silvestre, como aves e insectos beneficiosos, y contribuyen al control de plagas y a la polinización.

- Sociales: Son puntos de encuentro que facilitan la **socialización** entre los vecinos y visitantes. Son espacios de **aprendizaje** donde observar la naturaleza y los ecosistemas acuáticos.

En la actualidad, en el ámbito de La Marina solo existen dos pequeños estanques circulares en la zona del Parque Urbano, pero están sin agua desde años.



Fig. 49. Estado actual de las láminas de agua del Parque Urbano de La Marina.

### 3.4 Sostenibilidad social

El **Desarrollo Sostenible** se basa en tres pilares fundamentales: el **económico**, el **social** y el **ambiental**. El Informe Brundtland de las Naciones Unidas de 1987, estableció este concepto como clave para el desarrollo sostenible: ambiental (conservación de recursos), social (bienestar y equidad) y económico (progreso sin dañar los otros pilares).



**El Pilar Social:** busca mejorar la calidad de vida de todas las personas, asegurando la equidad, la justicia social y el acceso a servicios básicos como salud y educación.

En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible. La Agenda cuenta con **17 Objetivos de Desarrollo Sostenible**, (ODS) de aplicación universal, con el objetivo de erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos. Para alcanzar estas metas, todo el mundo tiene que comprometerse y hacer su parte: los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil y las personas. El PE es una **oportunidad** de actuar en este sentido, teniendo presentes los ODS: 3 Salud y Bienestar, 4 Educación de Calidad, 5 igualdad de Género, 10 Reducción de las Desigualdades, 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles.

Este espacio es una clara **oportunidad de mejorar la calidad de vida** de vecinos y visitantes, y así ha sido contemplado desde siempre, desde la escucha de las necesidades, sugerencias y demandas de los vecinos, reflejadas en los **procesos de participación** desarrollados en torno a este espacio. (Ver epígrafe 2.3. Análisis de necesidades y demandas). Para PE se trabajan tres conceptos:

### 3.4.1 Participación

En el epígrafe 2.3. Análisis de necesidades y demandas, se anotan las ideas particulares de los ciudadanos y de las distintas secciones municipales que se deben valorar para integrarlas en el diseño de La Marina, para **enriquecer el plan y responder a las necesidades** de la población evaluando la viabilidad de las propuestas.

### 3.4.2 Actividades, Usos y Equipamientos

En torno a este concepto se recogen detalles sobre factores que conciernen al uso de La Marina por parte de los vecinos:

#### **Acciones municipales en materia de Educación Ambiental**

Desde el Departamento de Educación Ambiental del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, se impulsan estrategias y herramientas dirigidas a involucrar activamente a la comunidad a través de la educación, la participación ciudadana, la comunicación efectiva y el compromiso ambiental, para generar conciencia y promover acciones concretas que contribuyan a la protección y cuidado del entorno. Se desarrollan programas con la comunidad educativa (acción climática, huertos escolares, ecoescuelas, compostaje), familias y adultos (comunicación, difusión de materiales, actividades y días mundiales, programas de participación y compromiso ciudadano).

Desde el año 2000 funciona el Centro de Naturaleza Dehesa Boyal, que es un recurso municipal dependiente de la Delegación de Medio Ambiente del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes. Desde él se llevan a cabo programas dirigidos a la comunidad escolar y actividades para público familiar y adulto.

El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes y la Comunidad de Madrid conscientes del enorme potencial recreativo y educativo que tiene el territorio municipal ha diseñado y señalizado tres rutas, que hacen posible el tránsito de personas a pie, en bici o a caballo, con el objetivo de posibilitar el conocimiento del territorio municipal y de los valores naturales y culturales que encierra.

#### **Asociacionismo**

En San Sebastián de los Reyes existen cerca de 200 asociaciones de todo tipo: consumo, cooperación, cultura, deportes, educación, festejos, igualdad, inmigración, juventud, mayores, medio ambiente, discapacidad, vecinos, servicios sociales, ... El Ayuntamiento lleva a cabo diversas acciones de apoyo a las mismas: soporte en la organización y desarrollo de actividades, difusión de las mismas, cesión de espacios, subvenciones, asesoramiento y formación.

#### **Localización de equipamientos y servicios próximos**

- Residencia de Mayores Amavir, c/ Fuerteventura
- Acceso a Metro Reyes Católicos desde el norte
- Colegios: 2 en calle Real, 4 en Avd de Valencia
- IES: 2 en Avd. de Cataluña

#### **Usos actuales**

Al oeste, en el Parque urbano:

- Mercadillo, Carpas de las fiestas y Sansestock que se realizan en el Recinto Ferial
- Espectáculos en el Anfiteatro Adolfo Conde
- Parque Canino
- Área de Aparatos Saludables
- Asociación Recreativa de Petanca

Al este:

- Campo de futbol con vestuarios
- Parque de perros

En sur y norte:

- Aparcamientos

Dentro del recinto de la Armada:

- Cantón municipal
- Se observa un uso espontáneo del ámbito para pasear y correr, existen varios puntos donde los vecinos han roto los cerramientos.

Las conclusiones son:

El municipio y sus vecinos son un conjunto dinámico que demanda y genera activamente acciones, proyectos y propuestas. Una de sus demandas desde años es la creación de una zona verde pública con diversos equipamientos en el recinto de la Armada. **La Marina es una oportunidad para acoger, apoyar y fomentar** en el municipio estas aspiraciones que generarán un conjunto de beneficios para la población:

- **Salud física:** espacio para caminar, correr, jugar y otras actividades físicas. mejora de la calidad del aire y la mitigación del efecto "isla de calor".
- **Salud mental:** espacio para la relajación y el bienestar psicológico.
- **Desarrollo infantil:** espacio seguro para que los niños jueguen y aprendan.
- **Cohesión social:** espacio de encuentro que facilite la participación y la interacción entre vecinos.
- **Cultura:** espacio donde se desarrollan actividades sociales y culturales y reconocimiento de la propia historia.
- **Conciencia ambiental:** espacio para la educación y la concienciación sobre la importancia de la conectividad y la interdependencia de los ecosistemas y otros temas ambientales.

La Marina puede ser un **apoyo y complemento** a las actividades y servicios ya en marcha de este Ayuntamiento ya comprometido del punto de vista social y ambiental. Sus equipamientos, servicios y dotaciones tendrán la facultad de crear nueva y variada oferta.

**Consolidar una participación continua** en las actividades y usos de una zona verde urbana, facilita el apego y buen uso de la misma, evitando inseguridad y vandalización.

La participación continua durante el uso de una zona verde ya construida, la completa y mejora día a día. Esta retroalimentación, debe ser una continuidad del momento en el que se integraron las propuestas vecinales en la redacción del Plan.

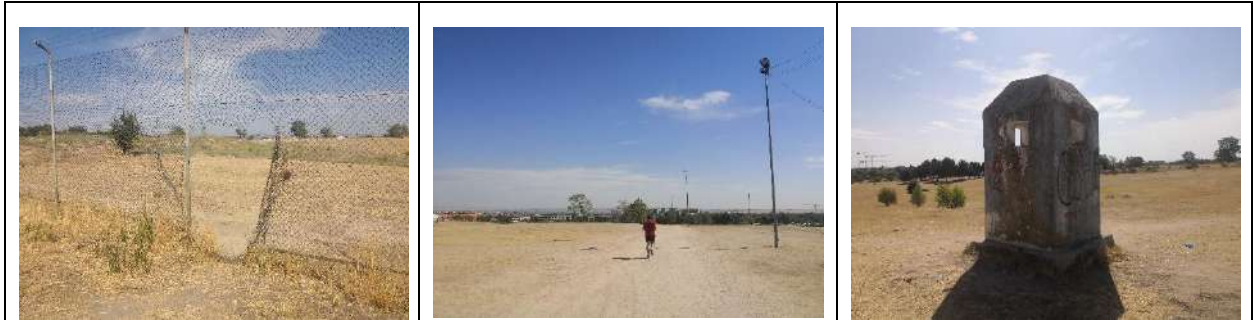


Fig. 50. Fotografías que demuestran el uso del recinto de la Armada por parte de la ciudadanía.

### 3.4.3 Accesibilidad Universal

La sociedad actual ya reconoce la **Accesibilidad Universal** como sinónimo de **calidad de vida**. Los parques son entornos públicos, espacios de uso colectivo y donde las personas comparten la vida.

En este Plan Especial se considera que se debe garantizar la **Igualdad de Oportunidades y la Plena Inclusión** de todas ellas, tengan las capacidades físicas, sensoriales o cognitivas que tengan, mejorar su calidad de vida y la de todos. Hacer una ciudad más transitable y acogedora, ofrecer verde de calidad y proporcionar bienestar a todas las personas.

En el ámbito del PE, se observa una desigual topografía:

- Con pendientes y taludes en las zonas que la conectan con la ciudad por el norte y el sur.
- El actual Parque Urbano con desniveles y escaleras.

Unos pavimentos en mal estado y no adecuados para ser transitados para todas las personas tengan las capacidades que tengan en las zonas más urbanizadas como el Parque urbano y área contigua a la zona terciaria.

Solo existe un área de mayores específica.

En el sur y el oeste el tráfico provoca contaminación sonora.

## 4 CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

### 4.1 En relación con la accesibilidad del ámbito

Actualmente en el ámbito se encuentran diez puntos de acceso, principalmente centrados en el sector oeste y relacionados con el recinto ferial y el parque urbano. La actuación propondría mejorar la relación de estos nodos de acceso con el parque y la trama urbana circundante. Dos de estos puntos serán de coexistencia peatonal y rodada, otros cuatro serán de prioridad peatonal con un tránsito controlado de vehículos vinculados al mantenimiento del parque y a los usos temporales de la feria y del mercado y, por último, los otros cuatro destinados exclusivamente a movilidad peatonal:

- Nodo de acceso 1 (Intersección de la Avenida de los Reyes Católicos con la Calle Real): Se mantendría la conexión peatonal incluyendo mejoras para facilitar la accesibilidad.
- Nodo de acceso 2 (Avenida de los Reyes Católicos): Se mantendría la conexión peatonal y se permitiría un tránsito controlado de vehículos debido a que este nodo coincide con la ubicación de la vía pecuaria Vereda del Monte, que cruza el ámbito de este a oeste conectando y estructurando el espacio.
- Nodo de acceso 3 (Avenida de Navarrondán al recinto ferial): Se mantendrá la conexión peatonal y rodada.
- Nodo de acceso 4 (Avenida de Navarrondán al auditorio): Se mantendrá la conexión peatonal.
- Nodo de acceso 5 (Avenida de Navarrondán al parque urbano): Se mantendrá la conexión peatonal.
- Nodo de acceso 6 (Calle de Cantabria): Se mantendría la conexión peatonal y se permitiría un tránsito controlado de vehículos vinculados a los equipamientos.
- Nodo de acceso 7 (Calle de Cantabria): Se mantendría la conexión peatonal y se permitiría la movilidad rodada permitiendo la continuidad de la calle Cantabria hasta la intersección con la prolongación de la calle de Fuerteventura.
- Nodo de acceso 8 (Calle de Fuerteventura): Se mantendría la conexión peatonal y se permitiría un tránsito controlado de vehículos vinculados al equipamiento de uso deportivo.
- Nodo de acceso 9 (Calle Teide): Se mantendrá la conexión peatonal.
- Nodo de acceso 10 (Calle Real): Se mantendría la conexión peatonal y se permitiría un tránsito controlado de vehículos debido a que este nodo coincide con la ubicación de la vía pecuaria Vereda del Monte, que cruza el ámbito de este a oeste conectando y estructurando el espacio.

En relación con la mejora de la conectividad, "La Marina" posibilitaría la superación de barreras que actualmente generan desconexión entre las piezas del parque y su entorno. El análisis ha permitido detectar las siguientes barreras en la accesibilidad al ámbito:

- Barrera 1: frente a la Avenida de los Reyes Católicos, conformada por una sucesión de terraplenes, sin tratamiento urbano y dedicados a aparcamiento al aire libre. Esta topografía impide una conexión accesible entre el interior del ámbito y la Avenida de los Reyes Católicos.
- Barrera 2: en el límite de la huella de los usos históricos de la estación transeptora de la Armada. Al norte de este límite se encuentra un vallado que provoca la discontinuidad del ámbito, a la vez que un gran talud en su intersección con la calle Cantabria. Por la parte oeste se produce el encuentro de esta huella con el auditorio al aire libre, que al estar excavado provoca una discontinuidad del terreno con la topografía de la parcela de la Armada.

## 4.2 En relación con la movilidad

Tras el análisis realizado surgen seis potenciales ejes de comunicación los cuales ordenarían el interior del ámbito de manera estructural.

- Eje 1, que cruza el ámbito de este a oeste: para este eje se utilizaría el trazado de la actual vía pecuaria Vereda del Monte, que cruza el ámbito conectando dos nodos de acceso y uniendo la avenida de los Reyes Católicos y la calle Real por el interior del parque. En este eje se permitiría un tránsito controlado de vehículos vinculados al mantenimiento del parque y a los usos temporales como la feria o el mercado.
- Eje 2, que cruza el ámbito de noreste a sur: conectando la calle Teide con la avenida de los Reyes Católicos y ordenando la zona de equipamientos situada en el interior del ámbito.
- Eje 3, que cruza el ámbito de norte a sur: conectando la calle Cantabria con la avenida de los Reyes Católicos en su punto más cercano a la estación de metro. Este eje permitirá salvar la diferencia de cota entre el interior del ámbito y la avenida de los Reyes Católicos.
- Eje 4, que cruza el ámbito de norte a sur: conectando la calle Cantabria con la avenida de los Reyes Católicos y el recinto ferial. Este eje permitirá salvar la diferencia de cota entre el interior del ámbito, la avenida de los Reyes Católicos y el recinto ferial.
- Eje 5, el cual corresponde a la continuación de la calle Cantabria hasta su intersección con la prolongación de la calle de Fuerteventura.
- Eje 6, que corresponde con la continuación de la calle de Fuerteventura hasta la calle Real y la avenida Isla Graciosa.

Mediante estos ejes se crearía una red viaria de prioridad peatonal en el interior del ámbito, con un circuito en el que se permite un tránsito controlado de vehículos vinculado al mantenimiento del parque y a los usos temporales de la feria y el mercado. Además, se incluiría un trazado de senderos para bicicletas de manera que se mejore y conecte la red ciclista del municipio.

Por otro lado, tras el análisis se aprecia la cercanía del ámbito a la estación de metro de la línea 10 tanto como la disposición de numerosas líneas de autobuses que lo comunican con la capital y con otros municipios del entorno. Estas paradas se encuentran situadas en el entorno cercano a los nodos de acceso al parque.

## 4.3 En relación con los usos

Tras el análisis se identifica una gran variedad de tejidos en los barrios colindantes al ámbito. La Marina se encuentra rodeada por el casco histórico con edificios de pequeña escala al sur, el ensanche con bloques aislados de uso residencial al oeste, grandes bloques destinados a usos terciarios o dotacionales al este y un ámbito irregular de uso mixto al norte. Este último ámbito se caracteriza por estar conformado por pequeñas viviendas y talleres y por estar situado de manera aislada con respecto al resto del municipio separado del centro por la gran huella del ámbito.

Dada la situación centralizada de la Marina respecto a su entorno más inmediato, este parque podría tener la vocación de convertirse en una nueva centralidad que conecte el entorno consolidado, sirviendo como unión de todas las piezas.

En cuanto al interior del ámbito, actualmente se encuentran diversos usos desconexos entre sí. En la parte oeste del parque se ubica el parque urbano consolidado, que cuenta con instalaciones de juegos y zonas deportivas además de un aparcamiento. Dentro de este espacio se integra el anfiteatro, actualmente infrutilizado debido a su dependencia de las condiciones climáticas.

Tras el análisis se identifica la necesidad de ampliar esta área, esto resolvería la diferencia de cotas para conectarla de forma accesible con el resto del parque, ya que la topografía actual obliga a realizar los recorridos mediante escaleras. Asimismo, se propondría replantear las condiciones del auditorio, incorporando soluciones que permitan su uso en distintas condiciones meteorológicas.

Al sur de este parque se encuentra el recinto ferial, este se utiliza de manera esporádica para la celebración de las Fiestas Patronales y para el mercadillo semanal. El resto del tiempo se utiliza mayoritariamente como aparcamiento en su espacio asfaltado o para acoger ciertas actividades recreativas deportivas. La actuación propondría la modernización de este recinto permitiendo una solución más ordenada con respecto a la actualidad.

El entorno del ámbito de la calle Real presenta el uso de diferentes dotaciones insertadas en el lugar. Mediante la propuesta se plantearía completar este frente de equipamientos mediante nuevos usos cumpliendo con las necesidades establecidas en los procesos participativos.

Este frente se conectaría con la zona donde se ubica el campo de fútbol de tierra, la actuación propondría la reconfiguración de este.

En los solares existentes ya antropizados correspondientes a la huella de espacios aterrizados situada al sur y a las huellas de las antiguas construcciones militares donde se acogían los aparatos tecnológicos o las construcciones residenciales, se incorporarían los nuevos usos aprovechando las características topográficas del terreno y su grado de artificialización.

#### **4.4 En relación con los déficits del barrio**

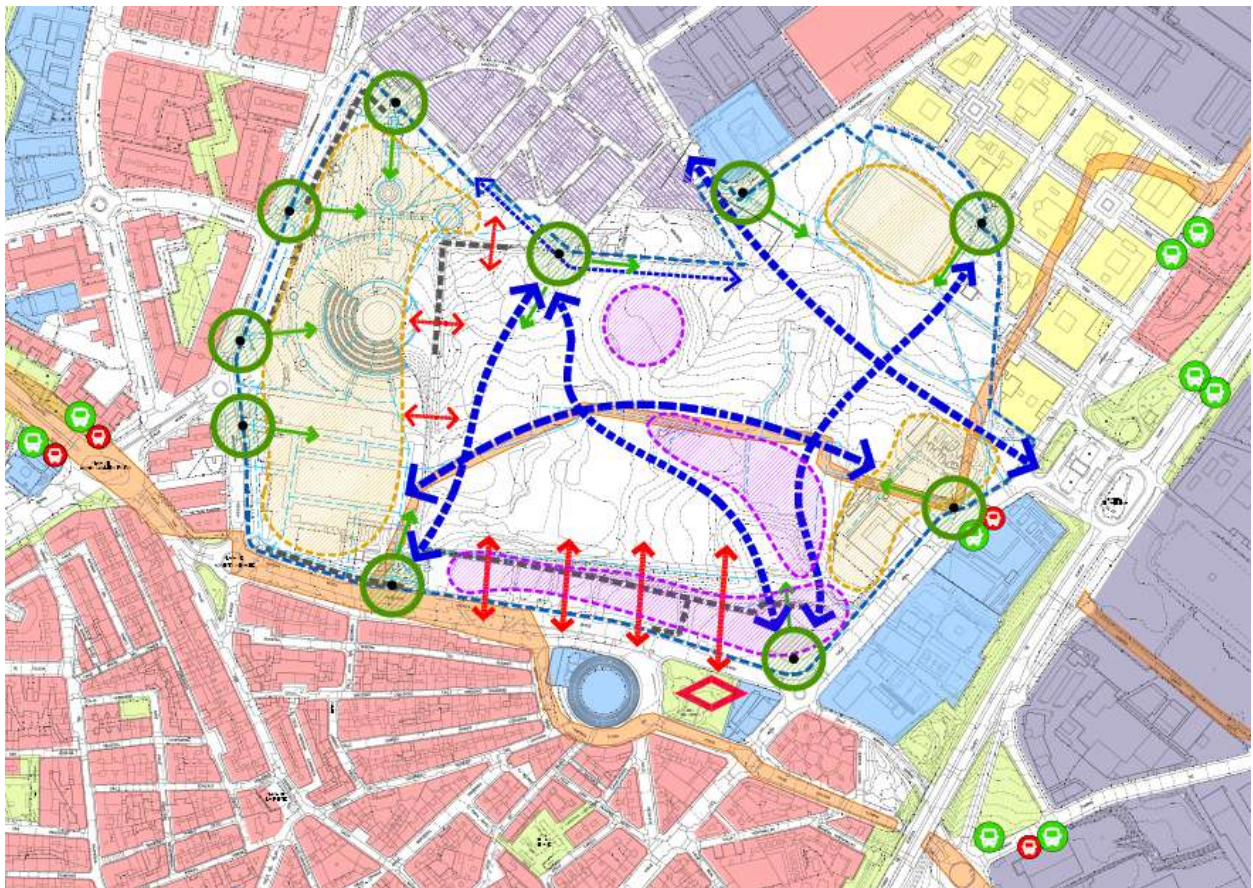
En virtud de los procesos de participación ciudadana y de los informes internos emitidos por parte del Ayuntamiento, se estudiará la inclusión de las diferentes ideas recogidas, como la mejora de los caminos, la incorporación de nuevos usos de equipamientos y el fortalecimiento de los espacios verdes y los usos existentes.

#### **4.5 En relación con las características ecológicas**

El ámbito presenta una topografía compleja fruto de la combinación de la estructura natural del terreno, la huella de los usos históricos, la urbanización del parque urbano y los encuentros con la trama urbana colindante. Mediante la propuesta se resolverían los problemas detectados debidos a la diferencia de cota en el interior del ámbito.

Por otro lado, la ordenación debería aprovechar la oportunidad de mejorar la situación actual de escorrentía superficial, limitando la aportación de aguas de lluvia a las redes de saneamiento logrando reducir el volumen de agua vertido a plantas de tratamiento.

La propuesta propondría la mejora de un espacio actualmente degradado por las sucesivas intervenciones antrópicas. Para ello seguiría las directrices que se recogen en la estrategia ecológica y los objetivos establecidos se incorporarían a la ordenación.



- Límite del ámbito del PE
- Anotaciones**
- Nodos de acceso
- ↔ Potenciales ejes de comunicación
- ↔ Mejora de la conectividad
- Senderos peatonales
- Barreras topográficas
- Zonas de usos existentes
- Zonas susceptibles de incorporar nuevos usos
- Usos lucrativos**
- Residencial Multifamiliar
- Residencial Unifamiliar
- Industrial
- Industrial - Alta presencia residencial
- Terciario-Comercial
- Usos dotacionales**
- Dotacional - Equipamiento
- Zonas Verdes
- Transporte público**
- ⊕ Parada bus urbano
- ⊕ Parada bus interurbano
- ◇ Estación de Metro
- Afecciones**
- Vías pecuarias

Fig. 51. Conclusiones del diagnóstico.

### III PLANOS DE INFORMACIÓN

PI.01	Contexto territorial
PI.02	Situación y emplazamiento
PI.03	Topografía e hipsometría
PI.04	Clinometría - pendientes
PI.05	Estructura de la propiedad
PI.06.1	Estado actual del entorno urbano. Usos lucrativos
PI.06.2	Estado actual del entorno urbano. Equipamientos y servicios públicos
PI.06.3	Estado actual del entorno urbano. Zonas verdes
PI.06.4	Estado actual del entorno urbano. Red viaria
PI.06.5	Estado actual del entorno urbano. Transporte público
PI.07	Edificación actual y usos existentes
PI.08	Zonas de ordenación y unidades de ejecución
PI.09	Afecciones: vías pecuarias
PI.10	Ortofotografía.
ESQ.1	Esquema de diagnóstico
ESQ.2	Esquema de movilidad: ingresos y salidas

En Madrid, febrero de 2026



Fdo. Enrique Bardají Álvarez  
Arquitecto