

## 7.6 LEGANÉS CIUDAD QUE SE REINVENTA (1980-1985)

---

El alto grado de conflictividad de la problemática urbana de Leganés se hace patente a comienzos de los 80. Son claros los signos que revelan un claro desequilibrio en la organización y configuración del espacio urbano y que afectan negativamente a vida cotidiana de sus habitantes.

Esta situación es resultado de un proceso histórico de desarrollo que, en etapas recientes, ha producido un crecimiento espectacular de la población y edificación, con todas las consecuencias de la improvisación y la velocidad.

Así, el medio urbano de Leganés ha sufrido un proceso de deterioro de sus zonas antiguas, sin que tampoco las zonas nuevas hayan aportado elementos satisfactorios desde el punto de vista social.

Ello se pone de manifiesto a través de problemas urbanos graves como, por ejemplo, el exceso de densidad en muchas zonas, con los consiguientes trastornos circulatorios, los bajos niveles de equipamientos o la escasez de reservas para los mismos, la existencia aún de asentamientos marginales y la desproporción entre habitantes y puestos de trabajo en la propia localidad.

En el proceso de desarrollo metropolitano, Leganés es uno de los municipios que más ha sentido la expansión de los años 60 y 70, hasta el punto de haber llegado a convertirse en uno de los municipios principales de la Comunidad.

El crecimiento demográfico de estos años anteriores ha ido acompañado de una masiva producción de viviendas, pero no de los correspondientes elementos que deben acompañarlas para constituir una verdadera ciudad con sus servicios y equipamientos.

Del capítulo anterior, recordamos dos núcleos independientes (La Rotuna y Los Frailes) que se han desarrollado distanciados de Leganés y sin planeamiento alguno.

Durante ésta década seguirán su batalla por ser reconocidos y conseguir los equipamientos y servicios de los que carecen. Antes de continuar con las características que presenta el municipio de Leganés a comienzos de los años 80, vamos a observar en qué situación del proceso urbanístico se encuentran estos dos núcleos.



### 7.6.1 POBLADO DE LA FORTUNA

---

**T**ras las primeras elecciones democráticas se ejecuta un anteproyecto de inversiones en el barrio para paliar las deficiencias observadas.

Los principales problemas detectados es la acumulación de infracciones urbanísticas, red de aguas insuficiente que aún sigue siendo propiedad del promotor. Existencia de un único consultorio médico, problemas de comunicación y transporte público, carencia de espacios verdes, infraviviendas, etc.

#### *EVOLUCIÓN DE LAS DOTACIONES Y SERVICIOS*

##### *Red de aguas*

En 1980 se adjudica la construcción de la nueva red de aguas y saneamiento.

##### *Zonas verdes*

En 1981 comienzan los servicios destinados a la creación y enriquecimiento de zonas verdes ejecutándose las obras del primer parque del barrio "Parque Serafin Díaz Antón". Cuenta con 35.000 m<sup>2</sup> que se extienden a lo largo la carretera que une el barrio con Leganés.

En este mismo año también comienza la repoblación forestal y recuperación como zona de esparcimiento del parque Butarque.

En 1985 se Inaugura el "Parque Tierno Galván"

##### *Equipamiento educativo*

En 1981 el Ayuntamiento cede una parcela de 10.230 metros cuadrados para la construcción del actual Colegio Público Giner de los Ríos.

Así mismo el Ayuntamiento acepta la cesión de la Guardería Nuestra Señora de la Esperanza por parte de Cáritas.

En 1985 comienza la construcción del primer Instituto de Enseñanza Secundaria



#### *Equipamiento deportivo*

El 4 de Octubre de 1981 se inaugura el primer Pabellón Polideportivo del barrio.

#### *Equipamiento sanitario*

En Abril de 1983 se inaugura n nuevo Centro de Salud y un Centro de Día para ancianos

#### *Mejoras urbanísticas*

En Abril de 1984 concluyen una serie de obras de urbanización del barrio: nuevas aceras, pavimentados de calles, construcción de alcantarillado y red de agua potable, acondicionamiento de las plazas del Carmen y Fortuna, plantación de árboles, mobiliario urbano, alumbrado público y señalización, mejora del Parque Butarque

### 7.6.2. POBLADO DE LOS FRAILES

---

**T**ras la aprobación del Plan general de Ordenación Urbana de 1982, se reconoce a Los Frailes como barrio y se efectúa la reapertura de permisos de edificación en los que se aplican medidas urbanísticas necesarias como la construcción de dos plantas para las nuevas viviendas que se construyan.

Esta nueva normativa propicia la aparición del “impuesto de insuficiencia de edificación” que conlleva un aumento desorbitante sobre las cuotas anteriores de hasta un 555% para las viviendas de una única altura.

Tras numerosas reclamaciones de los vecinos, el Ayuntamiento rectifica la decisión y siempre que los solares alcancen la mínima altura o volumen exigido quedarán dispensados de tales pagos durante diez años desde la modificación del planeamiento.

### EVOLUCIÓN DE LAS DOTACIONES Y SERVICIOS

#### *Infraestructuras*

Se acometen trabajos de pavimentación y alumbrado del barrio por parte del Ayuntamiento.



#### *Equipamiento educativo*

Tras innumerables demandas vecinales del conjunto de Leganés de una Universidad en el municipio, es en ésta década cuando comienza un primer curso oficial tecnológico y experimental de la Universidad Carlos III

#### *Equipamiento sanitario*

Igualmente, tras la solicitud vecinal, en Marzo de 1988 se inaugura el Hospital Severo Ochoa en los alrededores del barrio de Los Frailes

### 7.6.3 CARACTERÍSTICAS DE LA CIUDAD ACTUAL

---

#### VIVIENDA

Entre 1965 y 1973 se edificó el 87% del Leganés que nos encontramos en los años 80.

La avalancha de viviendas nuevas que soportó Leganés en los últimos años (3000 viviendas anuales de media entre los años 1965 y 1980), además de ser cuestionable por su cuantía, lo es por su localización.

Hasta la fecha, Leganés ha promovido su expansión de dos maneras:

- Renovando el casco histórico puntualmente con el consiguiente aumento de volumen y viviendas.
- Desarrollando áreas residenciales de nueva construcción en un período muy corto.

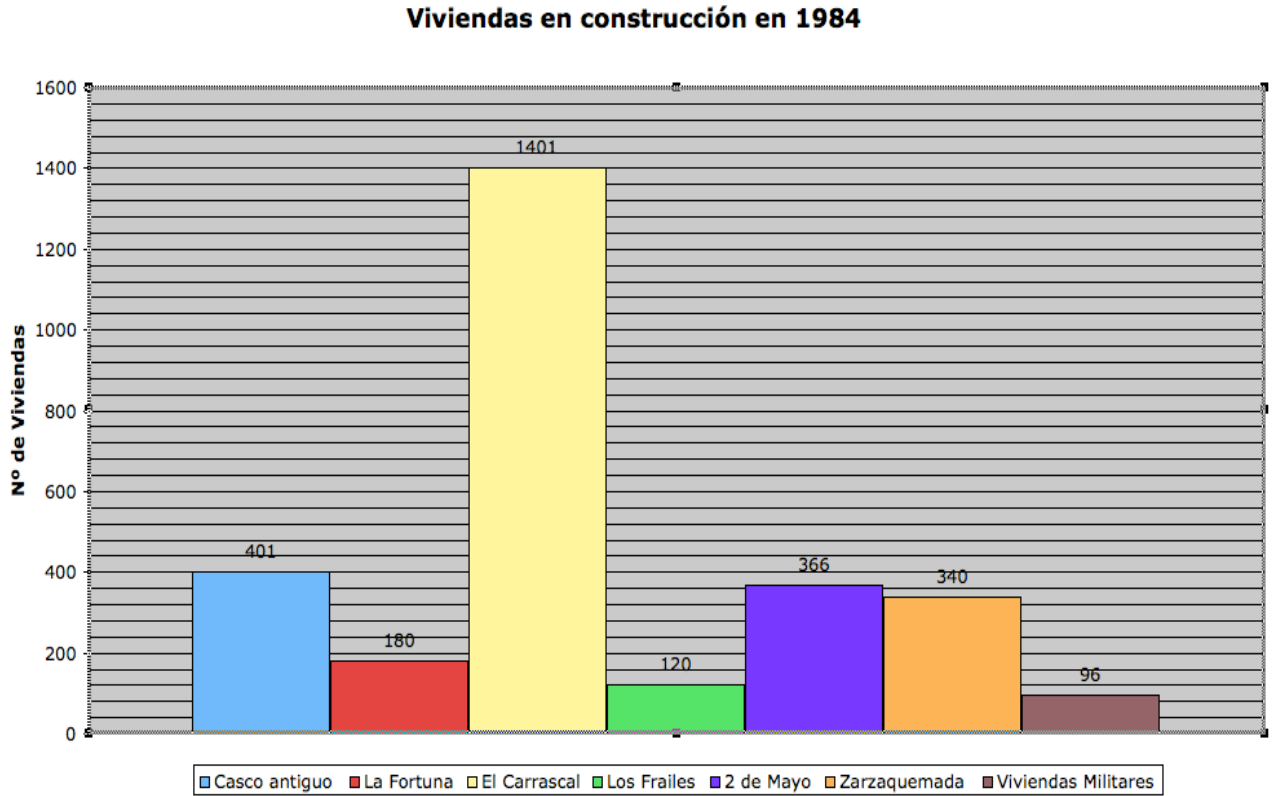
Esta forma de proceder, condiciona el desarrollo de las áreas residenciales en el futuro.

A mediados de los 80 se encontraban en construcción, o con licencia concedida en base a la normativa vigente el siguiente volumen de viviendas.

(Ver gráfico G.002 en página siguiente)



G.002 VIVIENDAS EN CONSTRUCCIÓN EN 1984



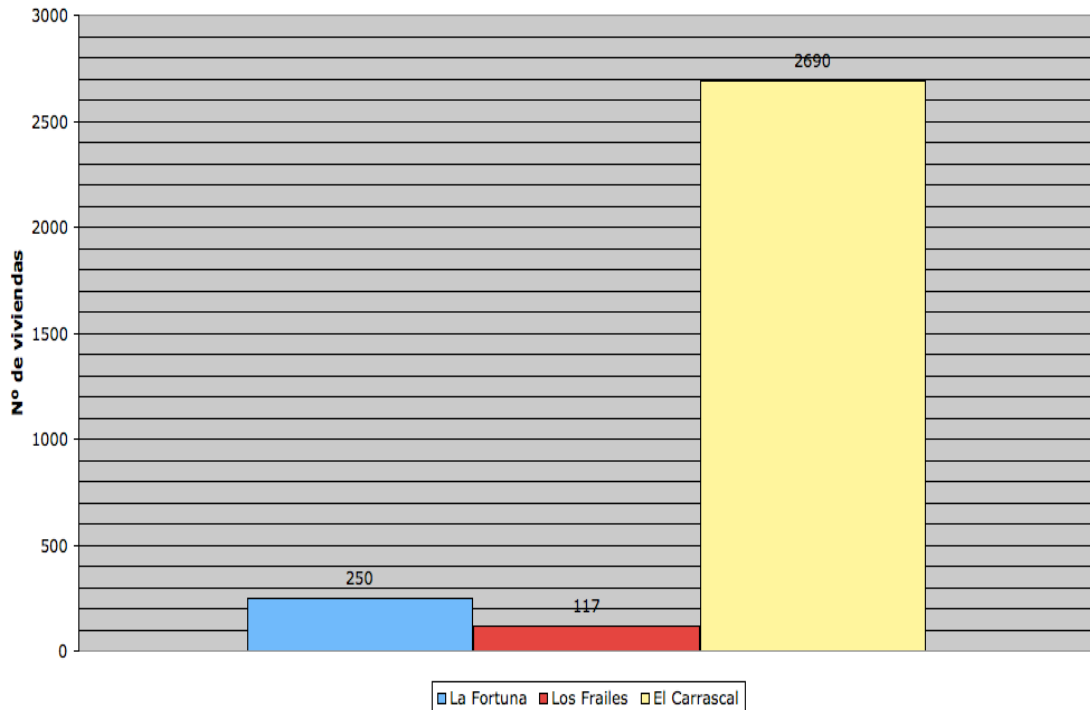
A éstas, aún pueden sumarse las que podrían construirse a consecuencia de las previsiones de los Planes Parciales que se mantienen.

(Ver gráfico G.003 en página siguiente)

Por lo tanto hay que contar con un potencial de 5961 viviendas nuevas de construcción ya comprometida.

G.003 PREVISIONES DE CRECIMIENTO A CORTO PLAZO

**Previsiones de construcción**



Por las expectativas existentes y las posibilidades que otorgaría el planeamiento vigente, sería de esperar la continuidad de la densificación del casco urbano actual a un ritmo de construcción similar al seguido entre 1970 y 1981 que fue de 179 viviendas al año.

El proceso de construcción, el tipo de edificios utilizados y las formas de agrupación de dichos edificios son también circunstancias que deben señalarse en relación con los problemas actuales que presenta Leganés.

Por lo que respecta al casco antiguo, los tipos tradicionales de edificación, configurando manzanas cerradas con grandes patios interiores y alineaciones exteriores continuas, con fachadas a calles estrechas o pequeñas plazas, está sometida a un proceso de sustitución puntual disperso que además de hacer desaparecer aspectos ambientales que a veces tienen indudable valor, la sustitución lleva consigo un aumento de volumen edificable con invasión del patio de manzana y elevación de altura.

Ello repercute en una densificación de la masa urbana y de ello se deriva el aumento de la conflictividad en el uso de la red viaria y en la demanda de servicios y equipamientos para una población mayor. Ni la red viaria puede ensancharse, si se pueden encontrar espacios vacíos para situar en ellos los servicios que precisa la población.

En las áreas periféricas de construcción moderna, las formas de edificación corresponden a los conocidos tipos de bloques longitudinales con patios interiores, característicos de las urbanizaciones periféricas de la época.

También se dan tipologías no lineales, a modo de "torres", formando agrupaciones adosadas cerrando áreas en forma de patios de manzana abiertos. Estos espacios semi-cerrados, también se consiguen por la agrupación de bloques lineales en forma de grecas quebradas. En cualquier caso, el concepto tradicional de calle, como espacio lineal continuo y con ensanchamientos lo calzados en forma de plazas, desaparece totalmente, formando un claro contraste con el espacio urbano del casco antiguo

Otro de los problemas es la continuación de diversos poblado marginales dispersos en el término municipal y externos al área central de la ciudad.

## EQUIPAMIENTO

### *Educativo*

Algunos centros presentan una accesibilidad dificultada por su situación en el exterior del núcleo urbano y la necesidad de cruzar vías de circulación intensa.

Cómo en la década anterior, al seguir aumentando el número de población, se siguen demandando más plazas educativas y se produce el déficit de las actuales en algunas zonas.

### *Sanitario*

Existe masificación en los centros públicos.

Las necesidades hospitalarias están desatendidas, debiendo desplazarse la población a los servicios de Madrid.

### *Cultural*

Los centros continúan siendo escasos para el volumen de población de Leganés.



*Asistencial*

Las guarderías infantiles se encuentran situadas en bajos comerciales y sin jardín.

El equipo asistencial para la tercera edad es claramente insuficiente, al disponerse únicamente de dos centro públicos

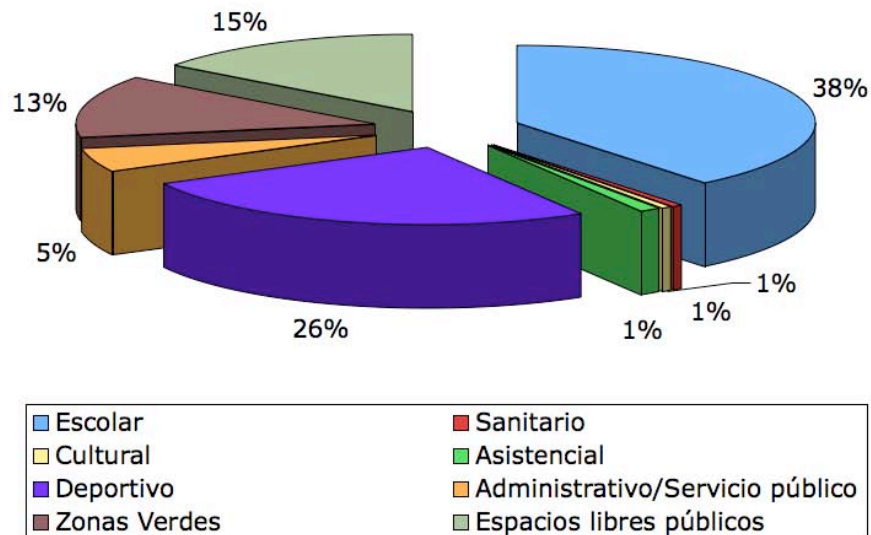
*Zonas verdes y equipamiento deportivo*

Existen cuatro niveles de aprovechamiento:

- Recinto vecinal de juegos infantiles
- Mini parques equipados
- Jardines de barrio
- Parques urbanos.

G.004 EQUIPAMIENTO EN SUELO URBANO EN 1985

**Situación actual en el centro urbano**



El espacio del casco antiguo es el que ofrece mayores dificultades para este tipo de instalaciones dada su compacidad. En zonas periféricas, estos equipamientos pueden encontrar fácil acomodo en los espacios que quedan entre bloques de edificación abierta.

Las zonas equipadas con aparatos de juego no existen prácticamente, solo se encuentra aparatos dispersos en algún punto.

El Mini parque añade a la zona equipada un mayor espacio con terrenos abiertos para juegos con mayor exigencia de movimiento. Este tipo de instalaciones no existe en Leganés en esta época y se hará imprescindible.

Para los Jardines de barrio, inexistentes también en la época, se pueden considerar espacios capaces de asumir esta nueva función.

El Parque Urbano está representado en Leganés por dos superficies de pequeña entidad.

La disposición de instalaciones deportivas a favor de lo ciudadanos a pasado del déficit que encontrábamos en los años 70 a una situación aceptable en cuanto a este tipo de equipamiento, no obstante las localizaciones son inadecuadas ya que en su gran mayoría son externas al núcleo urbano y quedan demasiado lejos de los ciudadanos que habitan las zonas centrales.

#### *TRANSPORTE Y RED VIARIA*

Uno de los problemas principales es la relación entre transporte y red viaria.

Leganés se encuentra situado dentro de un conjunto de núcleos de fuerte peso poblacional, con intensas relaciones entre sí y con fuerte dependencia de Madrid. Ello produce flujos importantes de circulación de vehículos sobre la red viaria que, en el caso de Leganés, lo cruzan en dirección Norte –Sur y Este-Oeste, coincidiendo y superponiéndose un tráfico intermunicipal con otro local en las áreas centrales del casco urbano, cuyo trazado viario no se presta al uso que está recibiendo

El carácter irregular y la escasez de anchura en las calles del casco presentan mala visibilidad en los cruces y exceso de vehículos aparcados en la calzada, incluso en las propias aceras.

Las áreas exteriores, aunque están mejor resueltas, su desarrollo viario no es suficiente y acusan también problemas de circulación y aparcamiento y, en cualquier caso, se



apoyan para sus conexiones en el viario general del propio casco, contribuyendo a la saturación de este.

Así mismo, la calidad de las vías de circulación externas al casco es mala y los núcleos de población dispersos tienen dificultades de comunicación.

A todo ello hay que unirle que la gran mayoría de desplazamientos se realizan en transporte privado (80%) frente al 20% que utiliza transporte colectivo. Dentro de la población que utiliza el transporte colectivo, el 92% se desplaza en autobuses y sólo un 8% en tren, lo que no contribuye a aliviar la colapsada red vial.

Tras la consulta de datos estadísticos extraídos del archivo municipal del Ayuntamiento de Leganés, queda de manifiesto que el 90,1% de la utilización de las vías municipales, es un volumen de tráfico externo ajeno al municipio mientras solo un 9,9% es tráfico local. Ello apunta claramente a la necesidad de crear una infraestructura vial interurbana, independiente del núcleo de Leganés.

La insuficiente dimensión de las calzadas (disminuidas aún mas por su uso masivo como aparcamiento) y la inadecuada forma y falta de capacidad de los cruces, que no pueden satisfacer la carga de tráfico que tienen que soportar, funcionan en niveles de congestión permanente en hora punta.

#### 7.6.4 NUEVA VISIÓN DE ORDENAMIENTO. PLAN GENERAL DE 1985

---

**E**n 1985 se aprobó un nuevo Plan General de Ordenación del municipio para dar solución a las problemáticas por las que se encontraba afectado. Principalmente, apostaría por una serie de criterios de ordenación que determinaría las intervenciones a través de las cuales se desarrollarían una serie de mejoras para incrementar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

A rasgos generales, los objetivos marcados por dicho plan para los años venideros serían lo siguientes:

1. Preservación de espacios libres y utilización en beneficio de la comunidad.



2. Leganés habrá de establecer los medio oportunos en cuanto al uso del suelo, como un objetivo a establecer para el planeamiento encaminado al mantenimiento de su entorno y a la potenciación de usos asimilables en formas de vida más saludables.
3. En el casco antiguo, se potenciará la reducción de la edificabilidad concedida por el planeamiento anterior, adoptando medidas restrictivas respecto a las normas actuales. Al mismo tiempo se señala un máximo interés en cuanto a la utilización de los huecos o vacíos existentes para la necesaria introducción de los equipamientos que se requieren.

La remodelación de algunas grandes manzanas, antes de que se produzca su transformación mediante reformas puntuales de la edificación, puede proporcionar a las áreas centrales de Leganés algunos de los espacios libres que alivien en alguna medida su excesiva compactación. El procedimiento para ello podrá ser variable y se buscarán las fórmulas más convenientes a cada caso, pudiéndose llegar a la expropiación forzosa.

También es criterio municipal la necesidad de reequilibrar la funcionalidad en el sentido de evitar que se vaya convirtiendo exclusivamente en un centro densificado por los usos residenciales y con una problemática agravada por la creciente implantación de servicios sobre una trama de calles escasamente apta para ello e incapaz de prestar servicio adecuado.

El análisis circulatorio dentro del casco, en relación con los servicios de centralidad, puede llevar a la declaración de áreas peatonales o calles reservadas al transporte público.

4. En las nuevas formaciones urbanas residenciales que se han desarrollado periféricamente, será necesario introducir modificaciones que permitan disponer de suelo para atender la absorción del déficit de equipamiento social y la mejora de infraestructuras.

La introducción de espacios equipados en esta áreas exteriores al casco antiguo, no solo contribuirán a la mejora ambiental a través de la creación de zonas verdes integradas en los lugares de residencia, sino también a combatir la monofuncionalidad del núcleo central en relación con los servicios urbano cívico-comerciales.

5. Se potenciará un aumento de suelo dedicado a uso industrial, acompañado de la reconsideración de la normativa actual vigente, con el objeto de alcanzar el



equilibrio de la población y el empleo dentro del municipio, orientándolo selectivamente en esta tendencia.

6. El medio natural circundante, el suelo no urbanizable, deberá ser objeto también de especial atención. El reaprovechamiento del suelo y una potenciación de las actividades agrícolas se contemplan como objetivos a fomentar.

Los terrenos a los que sus especiales características naturales les hace objetivamente valiosos, constituirán el suelo no urbanizable. El objetivo será preservar, mantener y potenciar sus valores agrícolas, ganaderos, paisajísticos o culturales

## 7.7 LEGANÉS, CIUDAD QUE SE EXPANDE (1985-1999)

---

### 7.7.1. NUEVO PLANTEAMIENTO DEL SUELO

---

**E**n esta época se plantea que el futuro de la ciudad no debe ser planeado atendiendo a intenciones expansionistas sino, por el contrario, a intenciones de rehabilitación social, mejora funcional de las infraestructuras, dotaciones y vivienda y cualificación ambiental. La intención de poder llegar a disponer de puestos de trabajo en el municipio, en cantidad suficiente para equilibrar la actual desigualdad vivienda-empleo, conduce a la necesidad de prever áreas de posible expansión industrial.

El déficit de equipamiento, como se ha visto en apartados anteriores, necesita superficies nuevas de suelo para ser atendido.

En cambio, las áreas destinadas a creación de viviendas serán reducidas, hecho motivado por el espectacular crecimiento de la construcción en los últimos años y la existencia de un parque de viviendas vacías de un volumen considerable.

