

LEGANÉS, la actual ciudad que remonta sus orígenes a pequeños asentamientos iniciados hacia el año 1270, ha sufrido más cambios en los últimos 50 años de desarrollo que en el resto de su historia.

Nace fruto de la movilidad de poblados cercanos, en los que las condiciones de salubridad, debido a los cenagales en los que se ubican, no permiten un desarrollo estable de la población que los habita. Estos pobladores primigenios, huyen de sus emplazamientos en busca de tierras más secas y limpias, convergiendo en la zona que hoy en día ocupa el casco antiguo de la ciudad.

El bienestar del que goza la aldea a lo largo de la historia, gracias a las tierras de cultivo que la circundan, se ve mejorado por su situación estratégica en un cruce de vías pecuarias, de tal importancia, que perfilaría el trazado de las actuales vías de comunicación que atraviesan la ciudad.

Durante su historia reciente la población se mantiene estable, alcanzando el siglo XIX igualmente contenida dentro del núcleo del asentamiento inicial.

Si algún vestigio queda hoy en día de ese núcleo primitivo, son unos pocos edificios de interés histórico/artístico (construidos del el siglo XVII en adelante) que se han conservado hasta nuestros días, como son la Iglesia de San Salvador, la Iglesia de San Nicasio , el Hospital Psiquiátrico de Santa Isabel y el Cuartel de las Reales Guardias Walonas. A rasgos generales, junto con la ermita e iglesia circundantes (Butarque y San Pedro), éste es el único legado arquitectónico que la ciudad conserva en la actualidad.

Por el contrario, la trama principal del centro, ha llegado hasta nuestros días sin sufrir grandes variaciones con lugares como la Plaza de la Fuente Honda, la Plaza de París, las calles Madrid, Villaverde y Juan Muñoz, entre otras, que conservan su trazado original.

A mediados del siglo XX comenzarían los cambios que terminarían por afectar a la unidad básica de su sistema: la vivienda y, en consecuencia, a su trama urbana. Sucede de una manera insospechada, llegando a culminar con una gran explosión urbanística en un corto período de tiempo que desbordaría cualquier previsión establecida.



El corazón del trazado inicial se localizaría en los alrededores de la Iglesia de El Salvador, expandiéndose más tarde paralelamente a las principales vías de comunicación con las localidades cercanas (Alcorcón-Villaverde o Fuenlabrada-Madrid)

Como indicaba en párrafos anteriores existe un punto de inflexión dentro de esta tendencia, de “no crecimiento” o “crecimiento horizontal” desde el siglo XVI, a comienzo de los años 60.

Con el desarrollo emergente que comienza a experimentar el Municipio de Madrid, habitantes de todos los puntos de la península, se trasladan a la gran urbe en busca de nuevas oportunidades de desarrollo profesional.

Como estación base, utilizan los pueblos del extrarradio de la capital para establecer su residencia, debido a la cercanía con la ciudad y a su vez el coste de vida más asequible que localidades como las situadas en el Sur de Madrid, y entre las que se encuentra Leganés, podían ofrecer.

Paulatinamente y a medida que se materializaba el retroceso de las actividades agrarias, antaño fuente principal de ingresos para la escasa población del lugar, un sector terciario, dominado por la construcción, emerge con la llegada de la incipiente emigración procedente de las provincias cercanas.

Este hecho favoreció el aumento del núcleo urbano y pronto comenzó la colonización de los espacios inmediatamente adyacentes al trazado inicial.

Consecuencia de esta presión demográfica, cuantificada en los sucesivos padrones de población desde principios del siglo XX y especialmente intensa a partir de los años 60, fue la sustitución progresiva de la vivienda tradicional por otra de nuevas características.

Mientras la primera no dejaba de ser una casa de carácter rural y arquitectura modesta de tapial, generalmente de una planta y asociada a la producción agraria; la nueva vivienda se fundamentaría en el aprovechamiento del suelo, el aumento de la densidad y el desarrollo vertical.

El espectacular aumento de la población en los años 60 propició un desarrollo urbanístico sin precedentes en la historia de España. En el caso particular de Leganés, la creciente demanda de vivienda, unida a su vez a la gran cantidad de mano de obra (especialmente del sector de la construcción por su baja especialización) que llegaba a



las ciudades en busca de oportunidades fue el desencadenante del “boom” constructivo de la época.

Paralelamente al desarrollo del núcleo central de la ciudad, destaca la aparición del poblado de La Fortuna y otros pequeños núcleos como “Los Frailes” y “Vereda de los estudiantes”, de establecimiento espontáneo y sin planeamiento previo alguno, que se regularizarán por medio de Planes Parciales destinados a cada uno de los mismos y que irán siempre unos pasos por detrás de la zona centro, reivindicando una serie de mejoras y servicios necesarias para su evolución y sostenibilidad.

En pleno desarrollo urbanístico, las políticas de organización del espacio, apuestan por la construcción en bloque como sistema edificatorio en respuesta a la alta demanda de suelo y vivienda, incluso en el casco antiguo de la población, desapareciendo las viviendas tradicionales para dar paso a estos nuevos sistemas constructivos.

El casco histórico evolucionaría hacia zonas denominadas de “Ensanche” por donde se extendería esta morfología de vivienda en bloque de hasta cinco plantas.

En estos años entra en funcionamiento el Polígono Industrial “Nuestra Señora de Butarque” para atender las demandas de este tipo de suelo de la propia localidad, pero también del Municipio de Madrid.

Centrados en la ejecución de nuevas soluciones de residencia que apaciguasen la creciente demanda, es un período en el que el desarrollo poco controlado no se plantea cuestiones tan importantes como el dotar a esta población emergente de los equipamientos necesarios, produciéndose así carencias de espacios verdes, centros educativos, asistencia sanitaria, centros culturales y deportivos, etc.

A finales de los años 70, con la llegada de los polígonos de viviendas, como el de “Zarzaquemada” o “El Carrascal”, se trata de mitigar esta tendencia introduciendo áreas de dotaciones y equipamientos que pudieran solventar la falta de éstos en el casco histórico. Es una solución que funciona a corto plazo, pero que de inmediato se ve desbordado por la propia demanda interna del nuevo barrio, que por sí solo acapara la mayor parte de su oferta, continuando con la saturación de la zona centro.

Surge un nuevo modelo en el que el objetivo sería destinar amplias zonas situadas en los límites del casco histórico para proveerlas del equipamiento necesario con el que abastecer a la población. A su vez se fomenta el aprovechamiento de las zonas intra-bloques, destinándolas a áreas de esparcimiento y a la utilización de edificios de propiedad municipal que puedan cambiar sus usos con objeto de satisfacer las necesidades de la población.

Paralelamente al problema vivienda-dotaciones-equipamiento surge el problema de las comunicaciones. El aumento del parque de vehículos, el trazado obsoleto de vías entre-municipios que atraviesan el centro de la ciudad y la gran movilidad de personas debido a la escasez de puestos de trabajo en la zona, da lugar a una saturación en las comunicaciones que derivaría en la elaboración de un plan de acción en el que se crearían varios polígonos industriales circundantes a la población ("Polvoranca", "San José de Valderas", "Prado Overa"), con la intención de incrementar la oferta de empleo que pudiese absorber la demanda interna de la ciudad.

Políticas como el fomento del uso del transporte público, el aumento de la frecuencia de los mismos, la creación de un nuevo apeadero de tren en Zarzaquemada, además del ya existente en la zona centro, y la creación de la variante Sur con el objeto de desviar el tráfico que no tiene la necesidad de entrar en la ciudad para proseguir a otras poblaciones limítrofes, darían sus frutos encauzando la saturación patente y posibilitando una ciudad más habitable.

A medida que la situación se invierte, se van acometiendo otra serie de mejoras quizá menos acuciantes que las descritas anteriormente, pero no por ello menos importantes, como serían las actuaciones ambientales. Se ampliarían las zonas de esparcimiento con dos grandes parques peri-urbanos y que hoy en día siguen siendo grandes pulmones verdes del municipio: El "Parque de Polvoranca" y el "Parque de Butarque".

Además se haría especial hincapié en la recuperación de las zonas más degradadas del término, ya fuese mediante la protección especial dentro del suelo no urbanizable como por la delimitación de sistemas generales de espacios libres de uso público.

Otro hito, en cuanto a dotaciones se refiere, supuso la apuesta por la educación a nivel superior implantando, en la década de los 80, la "Universidad Carlos III de Madrid", que, con su oferta de enseñanzas técnicas, no solo cumpliría con el objetivo de fomentar la educación (tanto en la propia localidad como en las ciudades limítrofes que también se

beneficiarían de la misma), sino que también cumpliría con el objetivo de dotar a antiguos edificios de nuevos usos adaptados a las demandas de la población. Ello fue posibilitado por la retirada de los militares del acuartelamiento de las Reales Guardias Walonas y su cesión para el uso mencionado; haciendo así de Leganés una ciudad pionera al Sur de la capital en enseñanzas superiores, con la ventaja que ofrecería su ubicación de localizarlas en el centro de su trama urbana.

En esta década de los 80 el desarrollo urbano es más equilibrado y además de nuevos polígonos de viviendas como "Quinto Centenario" o "Valdepelayo", lugares ambos en los que se introduce el concepto de vivienda unifamiliar en núcleos de baja densidad para equilibrar y satisfacer la demanda de vivienda y a la vez propiciar un crecimiento residencial ordenado, se ejecutan también grandes obras necesarias para la población como la creación del "Hospital Severo Ochoa".

En este período se inauguraría el "Centro Comercial ParqueSur", un modelo comercial consistente en aglutinar diferentes tiendas y servicios en una estructura única y común para las mismas, planificada y diseñada integralmente, con grandes áreas de estacionamiento; siendo la primera superficie comercial de estas características en Madrid y que daría servicio no solo a Leganés, sino a una amplia área metropolitana.

En la década de los 90 la estructura urbana de la ciudad moderna adquirió nuevas dinámicas en los procesos de apropiación del espacio urbano, propiciando la inserción de los nuevos sistemas económicos, políticos y sociales que influyen estrechamente hasta nuestros días en la estructura de la misma.

Se crea el Polígono Industrial "El Portillo", destinado a la rama del automóvil y surgen equipamientos deportivos y culturales de una calidad manifiesta. Los servicios municipales se descentralizan con la creación de Juntas de distrito que dotarán a la población de mayor dinamismo.

A comienzos del siglo XXI, el avance urbanístico se expande hacia la periferia inducido por ejes de expansión a lo largo de las principales carreteras, extendiéndose a zonas del Norte ("Campo de Tiro" y "Leganés Norte") y del Sur ("Polvoranca") con la creación de barrios residenciales de baja densidad, mayoría de vivienda unifamiliar, grandes avenidas, amplias dotaciones de espacios libres y equipamientos, y sistemas viales que posibilitan una buena conexión tanto con el centro de la ciudad, como de salida hacia otras zonas poblaciones limítrofes. Esa sería la apuesta, en el intento por crear otros



núcleos de población “autosuficientes” que no dependieran del centro urbano tan estrechamente como otros desarrollos anteriores y así descentralizar la zona del casco antiguo y tratar de evitar su congestión.

En los últimos años se contempla una vuelta de las actuaciones a las zonas primigenias de expansión (“Los Ensanches”) olvidadas hasta el momento y con el objeto de revitalizar las mismas, como ya se proponía en los planes urbanísticos desde los años 70.

Se acometen infinidad de obras de asfalto, reposición de aceras y mobiliario urbano, aparcamientos municipales y la revitalización de los espacios intra-bloques creando zonas verdes y áreas de juegos infantiles que han conseguido dinamizar estos espacios olvidados en el tiempo por las malas condiciones que presentaban y que sean centro de uso diario por parte de los ciudadanos.

Así mismo, se emprende el aplazado plan de peatonalización de la zona centro, que contendría el acceso de tráfico rodado al núcleo central de Leganés en un intento por reactivar la actividad comercial al lograr espacios sin vehículos que posibiliten la formación de un área de esparcimiento de la población. Contempladas dentro de las mismas actuaciones, se ejecutan la rehabilitación del Hospital Psiquiátrico de Santa Isabel y la demolición del Estadio Municipal (un estadio de nueva planta se ubicará en la zona Norte de la ciudad) y en su lugar se realiza la construcción de una plaza y circundándola una serie de viviendas protegidas en bloque y la nueva Casa Consistorial. Un aparcamiento subterráneo y la creación de un túnel para aliviar la presión del tráfico en los alrededores, culminan la actuación.

En materia de comunicación, la ejecución de las carreteras de circunvalación a Madrid de carácter supramunicipal M-45 y M-50 ha posibilitado la diversificación del tráfico de entrada y salida de la población a varios puntos, descongestionando los accesos y salidas de la misma situados en la M-40 y la Carretera de Toledo.

La aparición de otra gran infraestructura, el Metro, ha ayudado también a mejorar el transporte con Madrid y ciudades limítrofes y aliviar la presión del tráfico rodado.

Otra de las apuestas ha sido el arte en la calle, emprendiendo obras de embellecimiento y adecuación de jardines públicos y fundamentalmente de intervención en las rotondas de regulación de tráfico que se encuentran en el municipio (totalmente abandonadas hasta la época), que han sido ajardinadas y dotadas de esculturas al aire libre de



grandes dimensiones que, junto con la colección permanente donada por el Museo de Arte Reina Sofía en el "Parque de esculturas al aire libre", acercan el arte a la población.

La ciudad sigue en expansión, esta vez por el Norte, con la creación de área residencial de "La Solagua" y otras grandes superficies comerciales que han abierto sus puertas como el "C.C. Arroyosur" (al sur de la población, separada de ésta por la M-50) y en el último año el "C.C. Plaza Nueva" (al Norte, junto a la carretera de Carabanchel).

Se encuentran también en desarrollo, en los límites del término municipal, dos polígonos industriales entre la M-50 y M-409.

En otra línea de intervención se desarrolla, al Norte de la población, el "Parque Científico-Tecnológico de Leganés" un espacio empresarial dotado de áreas comerciales y servicios cuya base es la innovación tecnológica empresarial y que convivirán con centros científicos adscritos a la Universidad Carlos III para promover el desarrollo de infraestructuras y proyectos I+D+i

A pesar de las mejoras que ha ido experimentando la ciudad en los últimos años, hoy en día Leganés se enfrenta a una serie de problemáticas de tipo urbano como pueden ser la saturación de grandes áreas comerciales, en las que su uso masivo por parte de la población va en detrimento del pequeño comercio del centro del casco urbano que, a día de hoy, se encuentra sin un plan de reactivación del mismo.

Estas áreas comerciales, pese a las facilidades iniciales que brindan a los usuarios, son objeto (principalmente ParqueSur por ser la primera en establecerse) de un deficitario sistema de conexión vial, lo que redundará en una alta congestión de tráfico en los accesos de la ciudad próximos a dichas áreas; haciendo preciso efectuar una regulación en sus accesos.

Esta congestión de tráfico también se hace patente a la entrada Norte del municipio por la carretera de Carabanchel, así como por los nudos de conexión situados en la entrada oeste del mismo por la M-407 y M-409 con la carretera de circunvalación M-406.

En otro orden, las zonas de expansión de nueva creación, aunque sin el problema del suelo ya que cuentan con los suficientes espacios dotacionales asignados para atender las demandas de sus habitantes, sufren la carencia de centros de salud, colegios, etc.;



siendo servicios reiteradamente demandados y redundando no tanto en un problema urbanístico, sino de políticas de inversión.

También es patente la escasez de suelo urbanizable con la que cuenta el municipio, lo que deberá llevar a la realización de esfuerzos de planificación basados en una visión estratégica que defina un modelo urbano posible y deseado para la ciudad y que garantice una actuación integrada de los agentes políticos, sociales y económicos a lo largo del proceso del futuro desarrollo urbano de la población, posibilitando programas de actuación y proyectos estratégicos puntuales que se adapten a las demandas de la población, en lugar del indiscriminado avance extensivo-constructivo realizado hasta la fecha. Todo ello, sin ir en detrimento de las áreas establecidas como protección ambiental, como ya ha sucedido en varias ocasiones.

Estas acciones deberían basarse en una concepción integral del territorio, cuyo punto de partida se establezca en los determinantes del entorno natural.

Por otro lado el patrimonio cultural arquitectónico de la ciudad, tras períodos en los que el afán de crecimiento dejaba en el olvido estos testimonios de otras épocas, ha sido hasta nuestros días objeto de dejadez y desidia, culminando en el pasado reciente de la ciudad con la pérdida de la Iglesia de San Pedro (sg. XVII, ubicada junto al Parque de Polvoranca), encontrándose hoy en día en estado de ruina irrecuperable.

También queda manifiesta la negligencia patente en impedir la destrucción de la Ermita de La Mora (sg. XVII) que, amparándose en obras con una licencia urbanística concedida para la remodelación de dependencias anexas, ha sido derribada en su totalidad.

Los problemas que la ciudad ha ido acusando a lo largo de su historia, están estrechamente relacionados entre sí: La vivienda, los equipamientos, las infraestructuras, el medio ambiente,... La solución a uno de ellos, cuando es factible, exige decisiones de priorización cuyos efectos son muchas veces contradictorios sobre los otros problemas. El reto futuro estará en conseguir el equilibrio y acometer las soluciones dentro de una consideración global de los problemas y contradicciones que se producen en el seno de creación de la ciudad.

Actualmente, dentro de los cambios tecnológicos en los que nos encontramos, ante una situación de cambios sociales y una coyuntura económica con muchas incertidumbres, además de una ralentización del crecimiento estamos en una etapa en la que toma



especial relevancia el agotamiento ambiental que ha sufrido el suelo debido a la forma de crecimiento desarrollado hasta nuestros días, siendo momento de recapacitar sobre el desarrollo futuro.

Las políticas de “desarrollo sostenible” que se deben impulsar desde el ámbito municipal deben implicar medidas compatibles con el progreso llevado a cabo hasta estos días, en los que se ha asegurado un nivel y calidad de vida de vida a la población actual, pero que no suponga poner en cuestión el de las poblaciones venideras.

El conocimiento de la historia urbana de Leganés, sus elemento materiales, morfología urbana y organización espacial, y los efectos y consecuencias de las decisiones urbanísticas tomadas en épocas anteriores, deben ser instrumentos prioritarios en la formulación de políticas y acciones para elaborar el desarrollo sostenible de la ciudad en el futuro.

Este estudio ha pretendido ser una aportación a la construcción de la memoria urbanística de Leganés.



12. BIBLIOGRAFÍA

MADOZ, P., Diccionario geográfico-estadístico histórico de España y sus posesiones de ultramar, Madrid 1847.

MADOZ, PASCUAL; Diccionario Geográfico Estadístico Histórico (Tomo 40), Madrid 1850

ORTEGA RUBIO, Historia de Madrid y de los pueblos de su provincia, Imprenta Municipal, Madrid 1921

A.A.V.V. Documento para difusión y debate (Leganes), Centro de Información y Documentación del Área Metropolitana de Madrid, Madrid 1981

MENESES SALDAÑA, M^a CARMEN; Datos para el estudio de Leganes en el aula, Delegación de Educación del Ayto. de Leganes, Leganes 1985

PILAR CORELLA Y EUGENIO VILLAREAL. El antiguo y nuevo Leganes. Consejería de cultura y deportes. 1987

A.A.V.V. Arquitectura y desarrollo urbano. Comunidad de Madrid, Dirección General de Arquitectura, Consejería de Política Territorial – Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid 1991

CAÑADA LÓPEZ, F., Guía de Madrid y sus pueblos colindantes, Madrid, 1992.

JOSE MARÍA PAREDES. Leganes. Una ciudad, una historia. Ilustrísimo Ayuntamiento de Leganes. 1994

EZQUIAGA, J., Plan Regional de Estrategia Territorial: Documento preparatorio de las bases, Madrid, Comunidad de Madrid, 1995.

LUIS ARENCIBIA Y RAFA MARTÍN. Leganes, imágenes de antaño. Legacom Comunicación, S.A. 1999.



ALFREDO VARONA ARCHE. *El Barrio de Los Frailes de ayer a hoy*. Ilustrísimo Ayuntamiento de Leganés, Legacom Comunicación, S.A. 2000.

JUAN ALOSNSO RESALT Y AGUSTÍN MUÑOZ PÉREZ. *La Fortuna cuarenta años después*. Ilustrísimo Ayuntamiento de Leganés, Legacom Comunicación, S.A. 2000.

JUAN ALONSO RESALT Y JOSÉ MARÍA SÁNCHEZ, *San Nicasio un patrón para Leganés*, Ilustrísimo Ayuntamiento de Leganés, Legacom Comunicación, S.A. 2000.

A.A.V.V., *Vida y muerte en Arroyo Culebro (Leganés)*. Museo Arqueológico Nacional. 2002

CONCEPCIÓN CAMARERO BULLÓN. *Madrid y su provincia en el Catastro de la Ensenada*. Ediciones del Umbral. 2005.

A.A.V.V., *Leganés. Agua, tierra y gentes. Ilustrísimo Ayuntamiento de Leganés*. 2006

JOSE CARLOS LÓPEZ DE LA CRUZ Y FRANCISCO ARROYO MARTÍN. *El catastro de Ensenada en Leganés (1751-1754)*. Gráficas Vicma. 2007

<http://www.ciudadanosporelcambio.com/>

<http://elmadridmedieval.jmcastellanos.com/Pagina%20Historia/Prehistoria.htm>

<http://maps.google.com>

<http://revistas.ucm.es/ghi/02146452/articulos/ANHA9999110207A.PDF>

<http://www.madrid.org/cartografia/planea/index.htm>

Documentos, Planos, Instrumentos de Planeamiento y Fotografías propiedad del Archivo Municipal y de la Concejalía de Urbanismo del Ilustre Ayuntamiento de Leganés.

Agradecimientos:

Responsable del Archivo Municipal de Leganés. D. Eugenio Villareal

Arquitecto Municipal del Ayuntamiento de Leganés: D. José María Sordo

Concejal de Obras y Servicios Comunitarios. D. Mariano Maroto

