

**El transporte y  
la ciudad.  
Una lectura del  
desarrollo urbano  
de l'Hospitalet  
de Llobregat**

Laura Moreno





## **El transporte y la ciudad. Una lectura del desarrollo urbano de l'Hospitalet de Llobregat**

### **El transport i la ciutat. Una lectura del desenvolupament urbà de l'Hospitalet de Llobregat**

### **Transport and the city. A reading of the urban development of l'Hospitalet de Llobregat**

*Laura Moreno*

(consultora de polítiques públiques)

#### **RESUMEN**

*Este artículo describe y analiza la relación entre los procesos de urbanización y el desarrollo de sistemas de transporte público en el caso de l'Hospitalet de Llobregat, teniendo en cuenta el entramado político, jurídico, económico y social que ha marcado su devenir. Así, se narra el surgimiento y consolidación del transporte público en la ciudad como un proceso vinculado a las formas de ocupación del territorio que han caracterizado a l'Hospitalet desde el siglo XIX, su papel de ciudad industrial, fuertemente influenciada por Barcelona y su desarrollo metropolitano, junto con diversos procesos políticos y económicos que van desde la República, la Guerra Civil, la autarquía, el desarrollismo hasta el final de la dictadura franquista.*

*Palabras clave: Transporte público - urbanismo - franquismo - l'Hospitalet de Llobregat.*

#### **RESUM**

*Aquest article descriu i analitza la relació entre els processos d'urbanització i el desenvolupament de sistemes de transport públic en el cas de l'Hospitalet de Llobregat, tenint en compte l'entramat polític, jurídic, econòmic i social que ha marcat el seu esdevenir. Així, es narra el sorgiment i consolidació del transport públic a la ciutat com un procés vinculat a les formes d'ocupació del territori que han caracteritzat l'Hospitalet des del segle XIX, el seu paper com a ciutat industrial, fortament influenciada per Barcelona i el seu desenvolupament metropolità, juntament amb diversos processos polítics i econòmics que van des de la República, la Guerra Civil, l'autarquia, el desarrollismo fins al final de la dictadura franquista.*

*Paraules clau: Transport públic - urbanisme - franquisme - l'Hospitalet de Llobregat.*

## **ABSTRACT**

*This article describes and analyzes the relationship between urbanization processes and the development of public transport systems in the case of l'Hospitalet de Llobregat. The study considers the political, legal, economic and social framework that had marked its subsequent time. Thereby, the beginning and consolidation of public transport in the city is narrated as a process linked to the occupation of the territory that have characterized l'Hospitalet since the 19th century, its role as an industrial city, strongly influenced by Barcelona and its metropolitan development, along with diverse political and economic processes ranging from the Republic, the Civil War, autarky, developmentalism to the end of the Franco dictatorship.*

*Keywords: Public transport - urbanism - Francoism - l'Hospitalet de Llobregat.*

## INTRODUCCIÓN

La forma urbana y los sistemas de transporte se encuentran fuertemente relacionados y se influyen mutuamente. Se trata de una relación de interdependencia que se encuentra inmersa en un entramado de relaciones más complejo en el que interactúan múltiples actores que participan activamente en la construcción y mantenimiento de la vida urbana. Como bien lo señalan Funderburg, Nixon, Boarnet y Ferguson (2009: 76), “las mejoras en la infraestructura de transporte de superficie pueden generar un gran impacto en los patrones de crecimiento, pero la naturaleza del efecto dependerá del contexto”. A partir de ese marco conceptual, este artículo se enfoca en el estudio de la interacción histórica entre la configuración urbana de l’Hospitalet de Llobregat y sus sistemas de transporte público,<sup>1</sup> teniendo en cuenta no sólo las transformaciones del territorio, sino también la influencia de factores institucionales, políticos, económicos y sociales.

Este artículo recoge los principales hallazgos realizados en el marco de la investigación sobre “L’Hospitalet en el periodo franquista: los medios de transporte”, apoyada por la beca de investigación del Museu y el Arxiu Municipal de l’Hospitalet de 2015. El enfoque analítico utilizado —descriptivo e interpretativo— permite construir un relato historio-gráfico de l’Hospitalet de Llobregat que plasma la relación entre la forma urbana de la ciudad y la estructura de su sistema de transporte público. Para ello, se remonta a mediados del siglo XIX hasta el final de dictadura de Francisco Franco, mostrando la compleja relación entre el transporte y la ciudad, inmersa en una trama de temporalidades, estructuras institucionales, regímenes políticos, transformaciones económicas y poblacionales, grupos de interés, la relación con Barcelona, los modelos de ciudad que se impulsaron en ese periodo y su interacción con la urbanización dispersa y poco planificada de l’Hospitalet.

Los resultados de esta investigación se sustentan en una exhaustiva recolección de datos a través de materiales históricos provenientes de diversas fuentes documentales (libros, revistas, prensa, documentales, archivos descatalogados, artículos científicos, actas de plenarios, Boletín Oficial de las Cortes, leyes, blogs, páginas web, entrevistas) que han sido analizados e interpretados poniendo a dialogar diferentes autores y discursos para poder postular conclusiones complejas en las que una multiplicidad de asuntos se conjugan en un momento o situación determinada. Así pues, el artículo no sólo se adentra en una temática poco estudiada sobre la historia de la ciudad de l’Hospitalet, sino que también pone de relieve los vínculos entre el transporte y los procesos de organización y configuración del territorio urbano, sin desconocer su coexistencia y co-dependencia con otras variables (tecnologías, morfologías, estructuras políticas, planes económicos) y múltiples agentes (públicos y privados, grupos ciudadanos, instituciones, gobierno cen-

tral, área metropolitana, etc.). En consecuencia, también se destaca el papel potencial del transporte en la construcción de ciudades más habitables y sostenibles, así como la oportunidad de l'Hospitalet de Llobregat de mejorar la conexión interna de su término municipal —superar el efecto barrera creado por las líneas de ferrocarril— y de participar de forma integral en el sistema de transporte metropolitano de Barcelona.

## **1. URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE**

La trama urbana de l'Hospitalet se encuentra influenciada por diversos procesos históricos de uso y parcelación de la tierra, así como por intervenciones en el territorio para conectar la capital catalana, su vecina, con otros territorios del Baix Llobregat, Tarragona y Madrid. El objetivo de este apartado es presentar esas transformaciones del territorio y su legado en el urbanismo, el transporte y la forma urbana de la ciudad que tuvieron lugar desde mediados del siglo XIX hasta la segunda década del siglo XX.

### **1.1. DE LAS PARCELAS AGRÍCOLAS A LA INDUSTRIALIZACIÓN**

Entre el siglo XV y XVIII, l'Hospitalet se configuraba en tres pequeños núcleos urbanos: a los alrededores de la parroquia de Santa Eulalia; al lado del Hospital de Provençana (Vila Vella); y el Samontà, una tierra fértil y apta para el cultivo. Esta estructura de tres núcleos aislados y desconectados, rodeados de masías dispersas en la zona de la Marina, no sólo fue el germen de la ciudad de l'Hospitalet sino que se mantuvo durante el siglo XIX y principios del XX como patrón de poblamiento y estructuración de un territorio que se urbanizó sin planificación urbana.<sup>2</sup>

Su transformación de villa agrícola a núcleo industrial y urbanizado se vio impulsada inicialmente por los cambios que, tanto en el territorio como en los modos de producción agrícola, impusieron el Canal de la Infanta y la carretera de Madrid a Barcelona (actual N-II), impulsada por el rey Carlos III entre 1761 y 1764. Esta última favoreció la aparición de asentamientos humanos en su recorrido hasta llegar a Barcelona, al convertirse en un lugar de paso obligado para los viajeros y comerciantes. (Casas, 1983: 24) Por su parte, el Canal de la Infanta, inaugurado en 1820, favoreció el crecimiento de los cultivos de cereales, de maíz y de patata, especialmente en la zona de la Marina. Así mismo, la ciudad se vio beneficiada con cinco saltos de agua de los cuales se derivaban las acequias de la Riera de la Creu, de la Fabregada, del Torrent Gornal, la ramificación que seguía la actual avenida del metro y la Riera Blanca. Las acequias, al igual que las rieras, no sólo regaron los cultivos, sino que dividieron el territorio en diferentes parcelas, pues las masías y campos de cultivo se organizaron siguiendo sus trazados. Por otra parte, aprovechando la energía hidráulica que se generaba con los saltos, no tardaron en establecerse molinos de harina y de corteza, una fábrica de papel, una serradora de mármol y un taller de hilandería movido por agua. (Casas, 1987)

La carretera provincial fue un eje de crecimiento de la Vila Vella (casco antiguo) de l'Hospitalet. En 1867 se inicia la primera ampliación de esta parte de la ciudad con la aper-

tura del *carrer Església* para unir la parte alta de la Vila Vella y el *carrer Major*: En 1883 tuvo lugar el segundo Eixample de la Vila Vella que fue denominado "del camp del rector". Aquella ampliación se diseña como "una trama ortogonal con una calle principal — *carrer Progrés*— y una plaza de mercado que ocupará el espacio de toda una isla de casas". (Casas, 1983: 60) Allí se establecieron el ayuntamiento, la escuela y la cárcel de l'Hospitalet, generando una fuerte centralización de los servicios en un municipio que avanzaba por el siglo XIX con tres núcleos urbanos desconectados.

Además de los cambios generados por las infraestructuras en l'Hospitalet, fuera de la zona del casco antiguo se puede considerar que la cercanía con Barcelona ha sido un factor que ha incidido muy fuertemente en el devenir de la ciudad. Su frontera en la Riera Blanca nunca ha sido más que una línea de separación formal entre dos barrios que se encuentran a cada lado de la calle, en uno y otro término municipal. Por ello, el acelerado crecimiento poblacional e industrial que vivió Sants durante la última mitad del siglo XIX extendió las nacientes industrias de algodón y textiles sobre la zona norte de l'Hospitalet, especialmente en la Bordeta, al punto que se sugiere que dichos influjos de Sants son el origen del núcleo del barrio de Santa Eulalia. La Bordeta, a juicio de Casas (1983: 61), fue el arrabal industrial de Sants. Allí, alrededor de las fábricas que se instalaban solían aparecer asentamientos humanos construidos de forma precaria. (Rovira, 1990) Este fenómeno se va a replicar en otras zonas de l'Hospitalet también en proceso de industrialización, tales como "la carretera provincial y el camino de la Fabregada. De ahí surgen las primeras vías: el carrer Sant Antoni, el carrer Migdia y el de l'Hort de les cols (actual Castillejos). Es el inicio del barrio Sant Josep, popular, industrial y desarticulado". (Camòs y Santacana, 1997: 93)

En 1877 se inauguró el *carrer de Sant Josep* que, además de dar nombre al barrio, impulsó la ampliación del núcleo urbano que se estaba formando al lado de la Fabregada. Santa Eulalia, por su parte, había ido creciendo sobre la carretera de la Aprestadora, cuya aparición se debe a la instalación de la fábrica "la Aprestadora Española" en 1853. En 1877 se comienza a poblar también la parte superior de dicho eje vial. Posteriormente se produjo el Eixample (ampliación) de Santa Eulalia que, contrariamente a lo que inspiraba su nombre, se construyó sobre una estrecha franja ubicada entre el *carrer de Santa Eulalia* y los terrenos cercanos a las vías del tren. Esta intrincada trama urbana, completamente contraria a la noción de ampliación que se popularizaba en las ciudades europeas del siglo XIX, se conserva prácticamente intacta y se puede apreciar paseando por el *carrer Cavall Bernat*. (Camòs y Santacana, 1997: 94)

La zona de Collblanc, que se había ido poblando lentamente siguiendo la carretera Barcelona-Madrid, vivió su etapa de mayor crecimiento en la última década del siglo XIX, como consecuencia del impulso de propietarios privados para urbanizar la zona. El pionero fue el plan de urbanización impulsado por Esteve Creus i Casellas y Frederic Bes-sacier, aprobado el 10 de abril de 1896 (Salmerón, 2009: 122). Este proyecto impulsó a otros propietarios de fincas rústicas del sector a invertir su capital en nuevos planes urbanísticos. Las calles que surgen de este urbanismo enfocado en la provisión de viviendas y la urbanización fragmentada por parcelas, definieron los principales ejes de



Mapa 1: Plano de l'Hospitalet, 1920. Fuente: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

crecimiento del barrio siguiendo las divisiones preexistentes de las parcelas agrícolas, situación que se repite en todo el término municipal.

Más allá de la influencia de la industrialización de Sants, algunas condiciones propias del territorio de l'Hospitalet impulsaron el crecimiento de la industria y de la población en la zona del Samontà (actual Florida, Pubilla Casas, Can Serra, Collblanc, la Torrassa y Sant Feliu), como fue el caso de la zona cercana a la Riera Blanca, que constituía un territorio ideal para el florecimiento de la industria de la cerámica, pues su suelo era idóneo para la producción de arcilla. A principios del siglo xx, la industria de la construcción y la cerámica eran uno de los grandes ejes de crecimiento de l'Hospitalet, entre otras cosas, dada la creciente demanda que generaba Barcelona de estos materiales en este momento de expansión urbana tras el derrocamiento de sus murallas (1854-1859) y la construcción del Eixample diseñado por Ildefons Cerdà.

Entre tanto, en la Vila Vella se seguían transformando parcelas agrícolas en áreas urbanizadas. Este proceso se consolida cuando en 1907 se proyecta el último ensanche del centro de l'Hospitalet a través de la construcción de una rambla sobre los terrenos que pertenecían a la finca Can Tres, propiedad de la adinerada familia Oliveras. El proyecto redactado por el maestro de obras titular, Marià Tomàs i Barba, se pudo realizar gracias a la cesión de los terrenos por parte del heredero de la familia, Just Oliveras, quien fue un célebre personaje de la política y del transporte de l'Hospitalet.<sup>3</sup>



La rambla Just Oliveras fue una obra importante para la ciudad de aquellos días que abrió y expandió su centro. No obstante, no fue más que una aplicación de la Ley de Ensanches de 1864 que "facultaba para ampliar el espacio urbano, pero no contemplaba la ordenación global de la ciudad, ni tampoco su reforma interior o saneamiento." (Oliveras, 1992: 85) En ese orden de ideas, l'Hospitalet siguió creciendo con sus tres núcleos disgregados, con la proliferación de fábricas y viviendas dispersas en un territorio que se convertía en urbano a base de construir sobre sus áreas agrícolas a través de la iniciativa privada de sus propietarios. (Vidal i Jansà, 2013: 39)

Entre 1910 y 1920, la ciudad consolidaba su estructura de crecimiento con base en dos polos separados física y funcionalmente. Por un lado, el centro o Vila Vella con una vocación principalmente agrícola y un naciente arrabal industrial en el barrio de Sant Josep (Morales, 1988); y, por otro lado, el área limítrofe con Barcelona, zona dedicada mayoritariamente a la industria y poblada de viviendas obreras que, durante los años veinte, vivió un crecimiento poblacional significativo con la llegada masiva de migrantes que se instalaron en el barrio de Collblanc la Torrassa, donde proliferaron las casas unifamiliares pequeñas y precarias, junto con viviendas organizadas en estrechos pasillos. (Rovira, 1990: 343) Así, esta parte de la ciudad crecía con una estructura que ahogaba al barrio dentro de sí mismo en estrechos y laberínticos pasillos, profundizando la separación de Collblanc-la Torrassa del resto de l'Hospitalet que de antemano se encontraba aislado por las vías del tren, la Riera Blanca y el Torrente Gornal.

En 1923, en un intento por estructurar la ciudad de forma menos inconexa, el ayuntamiento promovió un concurso para la realización de un Plan de Ensanche y saneamiento interior de la ciudad. El arquitecto municipal Puig i Gairalt presentó el proyecto ganador con un plan que buscaba ordenar el crecimiento de la ciudad, procurándole buenas comunicaciones con Barcelona y el Baix Llobregat y movido por la idea de que actuaran como ciudades complementarias. Sin embargo, su plan de Ensanche nunca fue ejecutado y la implementación parcial de algunas de las obras clave para la ordenación del territorio hizo que el resultado final distara mucho del esperado.<sup>4</sup>

## **1.2. INFRAESTRUCTURAS FÉRREAS Y FRACTURAS TERRITORIALES**

La aparición de los ferrocarriles en España fue relativamente tardía en relación al resto de países europeos.<sup>5</sup> Su origen y desarrollo en el siglo XIX fue eminentemente privado y ello condicionó que los trazados de las líneas realizados por las compañías ferroviarias fueran guiados por intereses económicos y comerciales sin tener ninguna preocupación por el ordenamiento o los impactos en el territorio. Cada compañía adoptaba su propia estrategia en el diseño de las líneas y generalmente de manera competitiva y no colaborativa con las otras empresas. En ese contexto, las líneas nacían de espaldas a la ciudad, sin conexión entre ellas, generando estructuras topológicas inconexas.

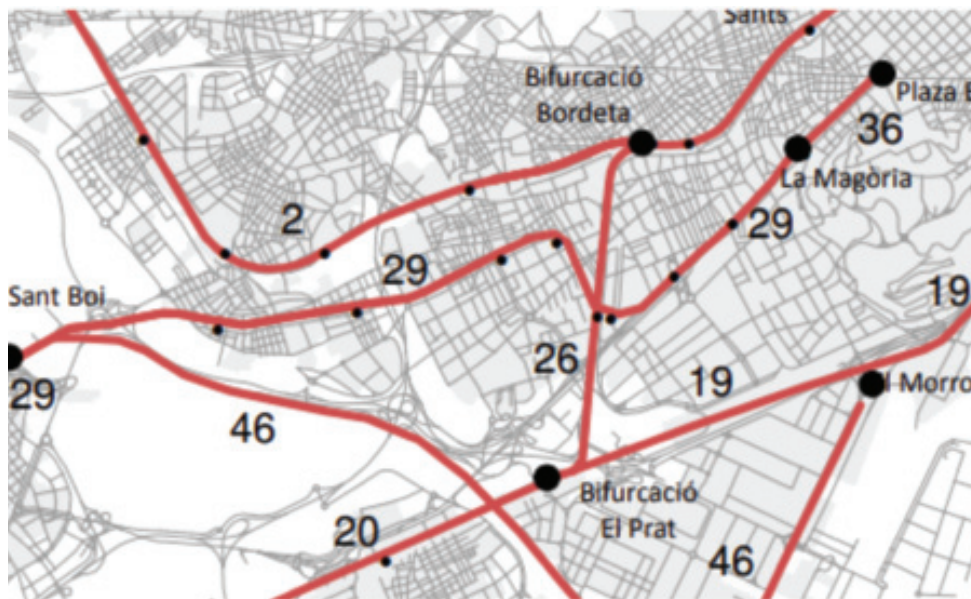
En ese contexto, la aún agrícola l'Hospitalet vio cómo se incrustaban en su territorio infraestructuras férreas que, lejos de constituirse en elementos vertebradores de la ciudad e impulsores de su desarrollo, aparecen como heridas que fragmentan y aíslan el terri-

torio hasta nuestros días. La primera línea que cruza l'Hospitalet fue construida en el año 1853 por la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Martorell. Fernández (2009: 14) considera que la construcción de esta línea surgió de los deseos de los empresarios de Martorell por dar salida a los productos de su industria textil. Su recorrido iniciaba en Barcelona (rambla Cataluña) y terminaba en Molins de Rei. Se instalaron dos paradas en l'Hospitalet: en el apeadero de la Bordeta —zona de frontera con Barcelona— y en el centro, cerca de la Vila Vella. En 1859 la línea se prolonga hasta Martorell y en 1865 se inaugura la estación en Vilafranca. En 1862 se establece la doble vía de Sants y Martorell.

En 1881 se inaugura la línea de Barcelona a Tarragona, concesionada por la Compañía de Ferrocarriles de Valls a Vilanova y a Barcelona. La estación de partida en Barcelona se ubicó en los terrenos de las huertas de San Beltrán —cerca del emplazamiento actual del Museo Marítimo— transcurriendo por la zona costera del Llobregat. A pesar del descontento de las autoridades de l'Hospitalet (Casas, 1987: 70), la construcción de este enlace ferroviario, que se proyectaba desde Barcelona hasta Tarragona, atravesó l'Hospitalet por la zona de la Marina, añadiendo una división transversal al territorio, que venía a sumarse a la división entre el norte y el sur iniciada por el Canal de la Infanta y profundizada por la línea hacia Molins de Rei. Esta nueva línea también bloqueó los caminos que hubieran podido enlazar los barrios de Santa Eulalia y Sant Josep.

El 30 de diciembre de 1912 se inauguró la línea del Carrilet de Magoria a Manresa. Un trayecto de 27 kilómetros de longitud que entraba a l'Hospitalet por la Bordeta, cruzaba el barrio de Santa Eulalia, huertas, parcelas de labranza y fábricas. Antes de su construcción, en un Acta del Pleno del Ayuntamiento del 30 de enero de 1912 se recoge que la construcción del apeadero en la barriada de Santa Eulalia obstruiría "por completo una calle transversal del proyecto de ensanche del expresado Sr. Elías, aprobado por el ayuntamiento el 20 de octubre de 1880 [...] es una vía indispensable para poner en comunicación varios proyectos de urbanización aprobados en aquella barriada, y ha de causar su obstrucción, considerables perjuicios a todos los propietarios interesados en especial al servicio público general". (Ayuntamiento de l'Hospitalet, 1912) Independientemente de su impacto en el territorio municipal, en 1926 la línea se amplía hasta la Plaza España, conectando el Carrilet directamente con Barcelona.

Aquel acontecimiento, celebrado con júbilo por los habitantes de las zonas conectadas por el Carrilet, convirtió a l'Hospitalet en un punto de tránsito obligado hacia la ciudad Condal y, con ello, nuevas industrias y mano de obra se vieron atraídas a instalarse en este territorio.<sup>6</sup> El precio que en términos de urbanismo tuvo que pagar la ciudad fue inmenso, pues sólo en el barrio de Santa Eulalia hubo hasta 1985 —momento en el que se inaugura el trazado subterráneo del Carrilet— "doce calles transversales abruptamente cortadas por las vías. Tres de ellas estaban abiertas para la circulación compartida de los trenes, vehículos privados, autobuses y personas, mientras que las nueve restantes estaban cerradas por los muros de protección del tren" (Pellisé y Gallego, 1988: 54). Así, a los problemas de división territorial y desconexión entre las calles y barrios circundantes a las vías de los trenes, había que añadir las dificultades de circulación en los pasos a nivel causados por las infraestructuras ferroviarias que atravesaban la ciudad. En



Mapa 2: Las líneas de ferrocarriles sobre l'Hospitalet 1860-1926. Fuente: Miralpeix, 2010: 11.

otras palabras, el Carrilet no tuvo ningún efecto articulador sobre la ciudad y tampoco se articuló con la ciudad, tal como acontecía con el resto del trazado ferroviario.

El Mapa 2 permite apreciar esas discontinuidades y fracturas sobre el territorio, generadas por los trazados ferroviarios que se desarrollaron entre 1860 y 1926. Los números señalados en el mapa se corresponden con la siguiente cronología de puesta en operación de cada tramo: (2) 1823; (19) 1881; (20) 1882; (26) 1887; (29) 1912; (36) 1926; (46) 1991. (Miralpeix, 2010: 10).

## 2. LA LLEGADA DEL TRANSPORTE PÚBLICO A L'HOSPITALET

El desplazamiento entre municipios del Baix Llobregat y Barcelona, durante el siglo XIX, se realizaba principalmente a través de carrozas tiradas por caballos. El aumento de la población y la fulgurante urbanización que vive l'Hospitalet en las primeras décadas del siglo XX facilitan y promueven la aparición de medios de transporte público masivos y adaptados a las tecnologías de la época. Así, el servicio de transporte de pasajeros en autobuses, tranvías y metro se desarrolla y consolida en la ciudad, principalmente, en la década de 1920, con una deficiente estructuración de las líneas y limitaciones para cubrir la demanda creciente de aquellos días. El inicio de la Guerra Civil puso en pausa todo el sistema de transporte que estaba emergiendo, mientras se vivían días de tensión, huelgas, violencia y desabastecimiento.

## **2.1. LAS PRIMERAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO: AUTOBUSES, TRANVÍA Y METRO**

En l'Hospitalet, el proceso de planificación urbana, aplicado parcialmente, y la introducción de medios de transporte fueron dos procesos que se desarrollaron de manera aislada y sin ningún mecanismo de coordinación entre ellos. Por una parte, las rutas, los trazados e itinerarios eran definidos por las empresas privadas de autobuses o los inversores ferroviarios privados, mientras que el gobierno de l'Hospitalet erraba en la formulación e implementación de estrategias de planificación de la ciudad, tal como se ha expuesto anteriormente con el Plan de Ensanche de Puig i Gairalt. El crecimiento desregulado de la ciudad tuvo como correlato el surgimiento de una red viaria y de transporte público que no tuvo una visión de conjunto de la ciudad, limitando las posibilidades de conexión eficiente de todo el territorio. De hecho, los problemas de acceso a infraestructura vial en ciertos barrios de la ciudad estuvieron presentes durante gran parte del siglo xx. Fue el caso, por ejemplo, de Collblanc-Torrassa, cuyos habitantes, en 1912, solicitaron al ayuntamiento de l'Hospitalet facilitar su comunicación con Santa Eulalia y con el centro administrativo, pues la ausencia de caminos los mantenía aislados y devaluaba sus propiedades, pero no hubo respuesta y los caminos siguieron siendo los mismos. Salmerón (2009: 78) describe en los siguientes términos la situación: "el Torrente Gornal, catalogado como un camino rural que comunicaba al núcleo antiguo de la barriada de Collblanc-La Torrassa, se empedró en 1933, mientras que la Riera Blanca, considerada como el camino vecinal, tuvo que esperar hasta mediados de la década de 1970 para ser asfaltado".

Por otra parte, en los albores del siglo xx, la regulación del transporte desde el Estado central era insuficiente, dejando su desarrollo principalmente en manos del sector privado. (Carbonell, 1994: 459) A través del Real Decreto del 4 de julio de 1924, el gobierno nacional creó la Junta Central y las Juntas Provinciales de transportes mecánicos rodados. Estos dos organismos tenían la competencia de tramitar, aprobar y controlar las líneas de transporte público por carretera solicitadas por las empresas o particulares interesados en la puesta en operación de tales servicios. De ese modo, los ayuntamientos fueron relegados a una participación prácticamente nula en la definición de las rutas, itinerarios y modalidades de los servicios prestados por las empresas de transporte público de pasajeros. El artículo 4 del citado decreto establecía que "los transportes realizados dentro del casco urbano eran competencia municipal", pero como l'Hospitalet se constituía en un territorio de paso, ya que ninguna de las rutas de autobuses tenía un carácter meramente urbano, el ayuntamiento de l'Hospitalet carecía de competencia para regularlas.

En ese contexto, por iniciativa privada surgen las primeras líneas interurbanas<sup>7</sup> que cruzaron l'Hospitalet, impulsadas desde la periferia y no desde Barcelona (González, 1996: 30). La primera línea de autobuses que se establece en el municipio de l'Hospitalet fue promovida en agosto de 1921 por María Prats, viuda de Just Oliveras y madre del entonces alcalde de l'Hospitalet, Just Oliveras (hijo). Esta ruta conectaba l'Hospi-

talet con Barcelona desde la Plaza de la Vila hasta la carretera de la Bordeta, cerca de la plaza España. En 1924, el ayuntamiento de l'Hospitalet le otorgó exclusividad durante diez años a la familia Oliveras para la explotación de esta línea, con la condición de facilitar pasajes gratuitos a los empleados municipales (Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, 1924).<sup>8</sup>

En el año 1926 se constituyó legalmente la empresa Oliveras SA para prestar servicios de transporte público de pasajeros a nivel urbano e interurbano y de autocares de turismo privado. Para ese entonces, la empresa ya había conseguido prolongar su ruta original hasta Cornellá, pasando por la carretera de Santa Creu de Calafell; había adquirido la concesión de la línea desde Sant Joan Despí a Barcelona y se encontraba absorbiendo las rutas creadas por otras empresas de los municipios del Baix Llobregat hacia la ciudad condal, tales como la ruta de Sant Boi, Sant Feliu y Sant Climent. De este modo, Oliveras SA se convertía en una sólida empresa de transportes del Baix Llobregat que definía con bastante autonomía las rutas y condiciones de prestación del servicio, dada la fragilidad del control administrativo del Estado central sobre las rutas de transporte público de pasajeros.

La Compañía General de Autobuses de Barcelona (CGA) también trazó rutas con destino al Baix Llobregat. En mayo de 1928, inauguró la línea conocida como "HT" que cubría la ruta entre Plaza España y l'Hospitalet de Llobregat. Según comenta Abarca (1987: 28), la CGA tenía la intención de prolongar sus recorridos por el territorio de l'Hospitalet, pero no lo hizo debido a las dificultades a las que debían enfrentarse los autobuses para circular por ciertas zonas, tales como el angosto paso bajo el ferrocarril por Torrente Gornal y los acentuados desniveles en varios tramos de las calles. De allí que el paso de la línea HT por la Torrassa no prosperara y que esa barriada se viera constantemente afectada por la ausencia de medios de transporte público. El mal estado de los autobuses de la línea HT, la impredecibilidad del horario y de las paradas, definidas en muchas ocasiones de manera arbitraria por el conductor (Salmerón, 2009: 81), no permitían que esta línea se convirtiera en un servicio de transporte fiable que aliviara los problemas de desconexión entre los barrios de l'Hospitalet y con Barcelona.

No sólo Oliveras y la CGA vivieron el crecimiento del servicio de transportes de pasajeros. Otras empresas y pequeñas sociedades familiares de transportadores comenzaron a poblar el paisaje del Baix Llobregat rumbo a Barcelona, siendo l'Hospitalet un punto de paso obligado. No obstante, la ciudad no consiguió gestionar las concesiones para favorecer sus propias comunicaciones internas, tanto por su debilidad institucional como por las restricciones normativas, que dejaban un margen muy estrecho a los municipios para administrar las empresas de transporte que circulaban por su territorio. Mientras que la Vila Vella era servida por una ruta de autobuses Oliveras que se desplazaba hasta la plaza España de Barcelona, el barrio de Collblanc "se beneficiaba de las rutas de transporte de Esplugas y Sant Just Desvern. Primero con caballos y a partir de 1917 en transportes mecanizados" (Jordà, 1996: 88). Este sistema de concesiones concretas no consiguió crear una red articulada de transporte que estuviera al servicio de la ciudad.

Ante el crecimiento del servicio de transporte público en autobús, el ayuntamiento de Barcelona, a mediados de la década de 1920, tomó la determinación de comenzar a regular, gestionar, planificar y ordenar la red de autobuses que circulaban por su territorio. Para ello, procurando no extralimitarse con las competencias que le había asignado el Real Decreto del 4 de Julio de 1924, promulgó las "bases para la concesión de líneas de autobuses de servicio público dentro del término municipal de Barcelona", el 29 de mayo de 1926. Tales bases, de exclusiva aplicación para las rutas de transporte urbano, dejaban al transporte interurbano, como era el caso de todas las líneas de l'Hospitalet, carentes de una estructura de gobernanza clara, ya que en su definición y aprobación participaban diversos actores desarticulados (las Juntas Provinciales dirigidas por el gobierno nacional, múltiples ordenaciones municipales cuando los trayectos hicieran uso de las vías urbanas de varios municipios y las lógicas de la competencia que impulsaban a las empresas a buscar la maximización de beneficios). De esta forma, a pesar de la cercanía y la intensa relación de transporte de pasajeros y mercancías entre Barcelona y l'Hospitalet, los transportes públicos interurbanos no se organizaron a partir de planes conjuntos que buscaran coordinar los servicios y ofrecer las mejores posibilidades de desplazamiento para los ciudadanos.

Las líneas de tranvías de Barcelona, por su parte, llegan a l'Hospitalet en 1916, pero lo hacen de manera tímida, ya que no penetran hasta el casco antiguo de la ciudad, sino que llegaban hasta la frontera. La línea 55 llegaba hasta Collblanc, específicamente a los *burots*,<sup>9</sup> junto a la riera Blanca. El tranvía de Sants había ampliado su recorrido hasta la Bordeta, pero la red tranviaria no se amplió ni modificó sustancialmente a partir de 1920. Ello hizo que "la falta de adecuación tranviaria a la cambiante realidad urbana se comenzara a notar a partir de los años treinta" (González, 1992: 109).

En cuanto al sistema de metro subterráneo, l'Hospitalet se ha movido a través de la extensión de las líneas de metro de Barcelona. La primera línea construida que llegó hasta el territorio de l'Hospitalet hacía parte del Metro Transversal que, a principios de la década de 1920, fue construido por la "Compañía Ferrocarril Metropolitana de Barcelona SA". El primer tramo de la línea del metro Transversal fue inaugurado en 1926, con un recorrido que iniciaba en Plaza Cataluña y finalizaba en la Bordeta. Ésta última no se encontraba propiamente dentro del territorio de l'Hospitalet sino en la zona limítrofe con Barcelona, siendo pues un escenario idóneo no sólo para establecer la última parada del Metro de aquellos días sino para instalar, algunas calles más adelante, las cocheras en las que se guardaban los trenes cuando no estaban en operación. Las cocheras sí entraron en el barrio Santa Eulalia y comenzaron a funcionar cuando aún no se habían instalado las vías que darían servicio a la estación de Santa Eulalia, dotada de un único andén.

En Santa Eulalia, el precio del suelo era más barato y esto pudo motivar la construcción de las cocheras en esta zona, al tiempo que la fractura del barrio por el paso de esta infraestructura no era un asunto que preocupara a las autoridades de la época. (Algaba, 1996; Alcaide, 2005) Lo que sí interesaba, en cambio, era el crecimiento de la población del barrio Collblanc-la Torrassa, que para el año 1924 era ya de 14.000 habitantes y, tras

finalizar las obras de construcción para la Exposición Universal de Barcelona en 1929, era el barrio con mayor crecimiento poblacional de l'Hospitalet (21.185 personas censadas). (Breu, 1988: 178) La mayoría de sus habitantes eran trabajadores de las industrias de Barcelona, con grandes problemas para llegar hasta sus sitios de trabajo, pues la línea de Oliveras hacia Plaza España no circulaba por el barrio, dejando especialmente desabastecida a la población que residía en el sector norte de esta barriada. Por ello, según relata Salmerón (2009: 81), "el pleno municipal de l'Hospitalet del 4 de marzo de 1925 acordó, por unanimidad, solicitar la prolongación del metro hasta el pasaje de la Torrassa, en Santa Eulalia, ya que estaba previsto que finalizara en la Bordeta". La petición fue aceptada y el Metro Transversal llegó a Santa Eulalia en 1932.

Durante la década de los años treinta, se construyó el puente del metro, también conocido como Pont d'en Jordà, en honor a uno de sus impulsores, el entonces alcalde de l'Hospitalet, Josep Jordà i Polls. Este puente, inaugurado el 7 de abril de 1935, fue construido sobre las vías del ferrocarril M.Z.A para facilitar el paso entre los barrios de Collblanc, Torrassa y Santa Eulalia, y también para comunicarlos con la estación del metro. Algaba (1996: 72) comenta que "tras la inauguración del puente que unía la estación con el barrio de La Torrassa, ésta se convirtió en la estación más utilizada de toda la línea".

## **2.2. EL TRANSPORTE PÚBLICO DURANTE LA GUERRA CIVIL**

A principios de la década de los treinta, antes de la colectivización de la propiedad, las empresas Oliveras, IMPEX y AUSA controlaban el transporte público de pasajeros por el Baix Llobregat. Oliveras explotaba las líneas que desde Plaza España se dirigían a l'Hospitalet, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, la línea de Sant Boi y Sant Climent de Llobregat. La empresa IMPEX cubría las rutas de Castelldefels, Gavà, Viladecans y Barcelona. AUSA, por su parte, prestaba el servicio de transporte hacia el Prat con las rutas de Barcelona al Aeropuerto y al Prat de Llobregat. (González, 1996: 130-150).

La guerra civil y las transformaciones políticas y económicas que se sucedieron en la década de 1930 impactaron en el funcionamiento de los servicios de autobuses. La empresa Oliveras no estuvo exenta de sufrir las alteraciones del contexto social, político y económico de la época. En primer lugar, tras la caída de la dictadura de Primo Rivera, el 5 de marzo de 1930, Just Oliveras vuelve a ocupar el cargo de alcalde de l'Hospitalet, pero va a ser por poco tiempo, ya que las elecciones de 1931 dieron como ganador a Josep Muntané i Almirall. Durante la guerra civil, su empresa fue colectivizada, pero él se mantuvo como regidor en el ayuntamiento en representación de la Lliga Catalana. En 1938 fue asesinado en el garaje de su casa, en unas circunstancias que aún no han sido clarificadas y, por tanto, aún no se han logrado establecer culpables. Según comentaba Juan Camprubí Prats, gerente de Oliveras SA en 1959, aquel fue el peor momento de la historia de la empresa, pues a la "expoliación total de vehículos se sumó el luctuoso asesinato del creador de la empresa". (*Solidaridad Nacional*, 1959) La crisis de Oliveras SA, que se aunaba a los cierres de las otras empresas transportadoras, implicó una crisis de transporte público para los habitantes de l'Hospitalet y de los municipios del Baix Llobregat que se extendería hasta mediados de la década de 1950.

En este periodo, el panorama comienza a transformarse y los primeros visos de la metropolización de los servicios de transporte de pasajeros aparecen en el paisaje. El ayuntamiento de Barcelona publicó el 9 de mayo de 1933, en el Boletín Oficial de la Provincia, un "Plan Conjunto", promovido por Jaume Vachier, para la gestión del transporte público (metro, tranvías y autobuses) que circulaban por la ciudad condal y sus zonas de influencia, pero su implementación fracasó por falta de consenso entre los distintos actores del transporte de autobuses de la época. En 1935 se retoman los esfuerzos por regular el sector y proveer de mejores servicios a los barrios de la periferia urbana barcelonesa a través de un Plan Global de Transporte que, básicamente, recogía las mismas características del Plan de Conjunto. El inicio de la Guerra Civil frenó todas las iniciativas que se estaban desarrollando en este sector, controlado a partir de 1936 por el Sindicato Unico Rama Transporte (SURT) que no tardó en colectivizar las empresas de autobuses en operación. (TMB, 2006: 13)

Así mismo, durante los años de la Guerra Civil, las obras del Metro se vieron truncadas y hubo que esperar hasta el final de la confrontación bélica para reactivar los proyectos de ampliación. Entretanto, sus túneles subterráneos fueron utilizados como refugios antiaéreos. Fernández (2009: 29) señala que "después de la Guerra Civil, el miedo a viajar bajo tierra seguramente fue el responsable de que el número anual de pasajeros no superara los 50 millones (10% del total de usuarios del transporte público colectivo)".

En suma, los años de la Guerra Civil, supusieron una crisis económica y social masiva que también afectó al sector del transporte, no sólo por las colectivizaciones y la quiebra de muchas empresas, sino también por la falta de combustible y suministros que caracterizaron aquellos años de la historia de España.

### **3. GESTIÓN PÚBLICA Y TRANSPORTE DURANTE LA DICTADURA**

La dictadura franquista no fue estable ni monolítica de principio a fin. Historiadores y analistas coinciden en afirmar que se trató de un mismo régimen dividido en dos periodos claramente diferenciados, a saber: la autarquía y el desarrollismo. La primera, de 1939 a 1958, se caracterizó por una crítica situación económica de posguerra, un régimen autárquico basado en el aislamiento exterior, la intervención del Estado en la economía y cuerpos burocráticos carentes de preparación para la administración pública pero fieles al caudillo y prestos a la represión de cualquier agente contrario a la dictadura (Barciela, 2010). La segunda, de 1959 a 1975, se caracterizó por importantes inversiones públicas y la apertura económica.

Durante la dictadura, se intensifica la presencia del Estado central, al tiempo que emergen los primeros intentos de metropolización de Barcelona, en medio de un intenso crecimiento poblacional en l'Hospitalet y escasas competencias municipales para la regulación del transporte público. Entre 1953 y 1960, se comienza a consolidar una estructura institucional que formaliza la decisión centralizada de Barcelona para la gestión



metropolitana del suelo y el transporte. Estas dinámicas institucionales terminaron de moldear la forma urbana del municipio y su sistema de transporte público.

### **3.1. LA PLANIFICACIÓN CENTRALIZADA Y EL INICIO DE LA METROPOLIZACIÓN**

El régimen franquista instauró una dictadura nacionalista con un gobierno fuertemente centralizado, en el que las competencias de las autonomías fueron cercenadas y las libertades políticas suprimidas a través de la represión violenta. Francisco Franco, el dictador, concentró en su persona el poder de Jefe de Estado, comandante supremo de los tres ejércitos, y se concedió la potestad de nombrar y remover de acuerdo a su parecer a los ministros, los procuradores en Cortes, los alcaldes de municipios y los dirigentes del sindicato único. Los cargos de la administración pública fueron ocupados por partidarios y amigos del régimen, en muchos casos militares, independientemente de sus conocimientos o habilidades para trabajar en la administración estatal. Ello limitó las capacidades de actuación de un régimen que deseaba tener el control sobre todos los asuntos de interés público y de la vida privada de sus ciudadanos, en medio de una situación de posguerra, con presupuestos muy limitados. No resulta extraño entonces que la gestión pública, especialmente durante los primeros diez años de la dictadura, fuera deficiente, con poca liquidez y autárquica.<sup>10</sup>

En términos generales se puede considerar que la gestión centralizada que buscaba implementar el régimen franquista, especialmente entre 1940 y 1955, convertía a la institución municipal en un órgano totalmente administrativo, mermado en sus facultades y competencias para la toma de decisiones, no sólo en la gestión urbana, sino también de los transportes públicos. En el periodo 1939 y 1945, se consolidó el control territorial del franquismo y no se escatimaron esfuerzos para eliminar cualquier resquicio de la segunda República en los ámbitos de gobierno nacional, regional y municipal. L'Hospitalet era considerada un bastión de las luchas obreras y de los gobiernos de izquierda por lo que la depuración de los órganos de gobierno e incluso de las empresas privadas no se hizo esperar. En principio, todos los funcionarios municipales fueron declarados culpables de apoyar al régimen anterior hasta que no demostraran lo contrario para poder ser reintegrados a sus cargos. Acto seguido debían afiliarse a la Falange para poder conservar su empleo. Algunas estimaciones señalan que cerca del 30% de los funcionarios de ayuntamiento de la época fueron destituidos, se impusieron numerosas multas, descensos en el escalafón y amonestaciones. (Camòs y Santacana, 1997: 185)

En 1939 ejercía como alcalde José Wenceslao Marín López, quien tuvo que compartir el mando de la ciudad con la comandancia militar local, ya que Cataluña estuvo bajo un régimen de ocupación especial hasta agosto de 1939. Marín ocupó el cargo durante sólo nueve meses. Fue destituido y enviado a prisión tras ser culpado de fraude en la gestión de los asuntos de la ciudad. (Marín, 2000) La destitución temprana de Marín dio oportunidad de posesionarse como alcalde a Enric Jonama Darnaculleta, quien ocupaba el cargo de primer teniente de alcalde. Su gobierno se extendió hasta el año 1952, conso-

lidando su figura como el hombre del primer franquismo en la ciudad, a pesar de que entre 1944 y 1945 Josep Puig i Miracle se desempeñó como alcalde de l'Hospitalet.

La composición del consistorio local de Jonama puso de relieve la relación existente entre núcleos urbanos y representación política, puesto que, de los 19 regidores, 13 vivían en la Villa Vella, 3 en Collblanc-la Torrassa y 3 en Santa Eulalia; es decir, hubo una presencia acaparadora de los grupos tradicionales de la Villa Vella pese a que la población de este barrio, en el año 1940, era tan sólo el 20% del total de la ciudad. Así pues, predominó la visión del centro frente a una ciudad cada vez más diversa, cuyos principales focos de crecimiento se instalaban en las periferias, habitadas por población migrante, trabajadora en la industria. (Santacana, 1994: 319-323)

Durante el gobierno de Jonama comienza a gestarse la gestión metropolitana de Barcelona y su área de influencia. El primer acercamiento se produjo en 1945, con la creación de la Comisión Provincial de Ordenación Urbana de Barcelona, desde el Ministerio de la Gobernación, con la misión de redactar un Plan General de Ordenación de la Provincia de Barcelona. No obstante, la planeación de una región cada vez más compleja y poblada, como Barcelona y su zona conurbada, requería de una planificación más específica que no podría ser desarrollada desde el Plan Provincial. Así, en 1947 facultó el Ayuntamiento de Barcelona para redactar el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Barcelona, bajo la supervisión técnica de una comisión comarcal. (Pires, 2015: 21) A juicio de Navarro (1989: 59), se trata del primer momento en el que "la ciudad de Hospitalet queda despojada de la facultad de planificar su crecimiento, pasando esta facultad a manos de una comisión creada por el ayuntamiento de Barcelona, siendo el primer momento en que también se enfrenta, a nivel de planeamiento, el salto de Barcelona a ciudad metropolitana. El Plan Comarcal del 1953 no es un Plan de Ordenación Comarcal, es un plan metropolitano, en el que todas las opciones son tomadas a partir de decisiones no discutidas: centralidad y crecimiento de Barcelona, zonas de reserva del crecimiento, comunicaciones, etc."

La participación en la redacción del Plan por parte de las autoridades hospitalenses o de los otros municipios fue nula, pues éste fue concebido por una Comisión Técnica Especial de Urbanismo del ayuntamiento de Barcelona, aunque sus decisiones fueran vinculantes para los 27 municipios de la Comarca (originalmente eran 13). Navarro (1989) y Casas (1983) coinciden en afirmar que el Plan de 1953 implantaba una política urbana centrípeta que reforzaba la centralidad de Barcelona y que más que un plan de ordenación urbana se trató de un plan de distribución de zonas y de distribución de rentas del suelo.

Adicionalmente, este instrumento de planificación supramunicipal incentivó las inversiones privadas en el territorio. Ello se vio reflejado especialmente en el inicio de una intensa actividad inmobiliaria que se extendió a lo largo de la década del sesenta y setenta. Casas (1983: 97) señala que fue tal la expansión de la construcción de pisos que "Hospitalet se encontraba al final de los años setenta sin suelo disponible para construir los servicios que serían necesarios para alcanzar unos estándares mínimos".

En el año 1956, Ramon Solanich Riera fue nombrado alcalde de l'Hospitalet. Este médico de profesión supo aprovechar el impulso recibido por el Plan Comarcal para aumentar las inversiones privadas en suelo hospitalense, así como el crecimiento económico que vivió España a partir de la segunda mitad de los años cincuenta para disfrutar de presupuestos más generosos que los de la década inmediatamente anterior. Siguiendo las directrices del Plan Comarcal, la alcaldía de Solanich inauguró calles, instaló alumbrado público, inauguró el paso a nivel de Santa Eulalia, construyó el apeadero de Sant Josep en la línea de los ferrocarriles catalanes y comenzó a trabajar en la definición de los planes parciales de ordenamiento urbano de los barrios de la ciudad. Fue una de las alcaldías más activas y que más inversiones en obras urbanas realizó durante la dictadura. En 1958 consigue la supresión de los pasos a nivel de Santa Eulalia y en 1959, de la línea del ferrocarril a Tarragona por Vilanova i la Geltrú.

En este contexto, se promulga la Ley del suelo en 1956, impulsada por Pedro Bidagor y su equipo del Ministerio de la Gobernación, pieza fundamental de la gestión urbana y el desarrollo de las ciudades españolas. En ella quedaría completamente definido el nuevo modelo de planeamiento urbano en el que los planes dejarían de estar definidos en función de las obras urbanísticas que se programaban, pasando a depender de la regulación y clasificación que haya sido asignada al uso del suelo. Esta nueva legislación reafirmó las directrices del Plan Comarcal de Barcelona y estableció toda una jerarquía institucional en el desarrollo del planeamiento urbano que dejó a los ayuntamientos en el último lugar de esta estructura administrativa descendiente: Consejo Nacional de Urbanismo, Comisión Central, Dirección General de Arquitectura y Urbanismo, comisiones provinciales y ayuntamientos.

Un año más tarde, el Decreto-Ley de Reorganización de la Administración Central del Estado del 25 de febrero de 1957 creó el Ministerio de la Vivienda, imponiendo una nueva fiscalización por parte del Estado central de una competencia que había sido hasta entonces municipal, a saber, la vivienda. El nuevo Ministerio buscó agrupar a los organismos oficiales que tenían competencias en materia urbana, integrando incluso a la Dirección General de Urbanismo, antes llamada Dirección General de Arquitectura en el Ministerio de la Gobernación. A la cabeza de este órgano director de la política urbana continuó estando Pedro Bidagor, pero la separación de la Dirección de Urbanismo del Ministerio encargado de la dirección de los problemas de la administración local generó problemas de coordinación y gestión del territorio a escala municipal. Según comenta Terán (1978: 318), a partir de ese momento quedaron atribuidas al nuevo ministerio las competencias de dirección, estímulo, supervisión, inspección y tutela de los ayuntamientos en materia urbanística, mientras que la gestión directa a nivel local quedaba en manos de los ayuntamientos, dependientes para todo lo demás del Ministerio de la Gobernación. En la práctica, esto significó que la planeación urbana integral cedió terreno frente a la construcción masiva de viviendas impulsada por el nuevo Ministerio, encabezado por José Luis Arresse, proveniente de los sectores más conservadores del franquismo. Así, a finales de la década del cincuenta, el crecimiento urbano estaba influenciado por las "iniciativas privadas fragmentarias y descoordinadas, en gran medida propulsadas por la protección oficial a la construcción de viviendas por los promotores

particulares." (Terán, 1978: 322) De esta forma, el territorio continuaba estando fragmentado, los transportes públicos continuaban siendo deficientes y la construcción de viviendas no se acompañaba de una gestión integral del espacio urbano,<sup>11</sup> ni del transporte público.

Entretanto, l'Hospitalet seguía con déficits de viviendas, al tiempo que continuaba recibiendo nuevos habitantes. Los barrios Pubilla Casas y la Florida vivieron un aumento significativo de su población con el fenómeno de la autoconstrucción, conocido como barraquismo, durante los años cincuenta. Ello impulsó la ejecución de proyectos de vivienda de protección oficial y el uso de una gran parte del territorio para la construcción de edificios de viviendas promovidos por inversores privados. Los bloques de pisos de viviendas protegidas construidos entre 1950 y 1960 eran parte de la política de vivienda del régimen franquista que Marín (1995: 24) denomina "barraquismo vertical".<sup>12</sup> Es así que en l'Hospitalet se implementa la política de vivienda del gobierno nacional o de la ciudad desarrollista de José María de Porcioles —alcalde franquista de Barcelona entre 1957 y 1973—, caracterizada por "la extensión de barrios polígonos públicos y privados hacia las periferias de la ciudad y el área metropolitana (Cornellà, Santa Coloma de Gramenet, Hospitalet, Badalona, etc.) sin las condiciones e infraestructura necesarias". (Martí *et al.*, 2011: 46)

En los años cincuenta, l'Hospitalet se consolidó como la segunda ciudad de Cataluña, después de Barcelona. Cabe destacar que entre 1961 y 1965 la inmigración representó el 83% del crecimiento de la población de l'Hospitalet. (Ajuntament de l'Hospitalet, 2003: 61) Y es que l'Hospitalet se convirtió en el hogar de un importante número de migrantes que llegaban a la capital catalana en busca de nuevas oportunidades, y otros tantos atraídos por el establecimiento de industrias en la propia ciudad de l'Hospitalet. La ciudad pasó de tener "71.580 habitantes en 1950 a tener 123.282 habitantes en 1960, con una tasa de crecimiento del 71,5%. Es entonces cuando aparecieron los barrios de Pubilla Casas y la Florida" (Ajuntament de l'Hospitalet, 2003: 61). En diciembre de 1959, el periódico *Solidaridad Nacional* relataba que "en Hospitalet existen unas mil doscientas barracas. La mayoría agrupadas en diversas zonas de la ciudad y un treinta por ciento diseminadas en calles y solares". Ivern (1959: 135) precisa que, en 1956, 5.024 personas vivían en las barracas de l'Hospitalet y que, en el conjunto del cinturón barcelonés, la cifra se acercaba a las 60.000 personas.

A partir de 1957 se redactó la Ley de Ordenación del Transporte de Barcelona, en cuyo marco se creó la Comisión Coordinadora de los Transportes de Barcelona, dependiente del Ministerio de Gobernación, como un organismo permanente encargado del planeamiento, ordenación y coordinación del desarrollo del Plan de Transporte de Barcelona. Este organismo sería el encargado de "formular con carácter general los programas de líneas de transporte colectivo, cualquiera que sea su clase, que se realicen en el término municipal de Barcelona y poblaciones comprendidas en el Plan Comarcal". (Art. 7) A estas nuevas competencias se suma que, desde el 5 de diciembre de 1952, momento en el cual el Ministerio de la Gobernación aprobó un proyecto de municipalización de los transportes públicos propuesto por el Ayuntamiento de Barcelona, los servicios de Tran-

vías de Barcelona y las respectivas empresas operadoras, el ferrocarril metropolitano y el Gran Metro de Barcelona pasaron a ser propiedad y a depender de la administración pública de la ciudad Condal.

Las autoridades del Estado central tenían representantes en el seno de la Comisión Coordinadora de los Transportes de Barcelona, gozando de un alto poder de decisión, aunque la Comisión era presidida por el alcalde de Barcelona y participaban como vocales la Comisión de Urbanismo de Barcelona y la organización sindical. De este modo, la Ley de Ordenación del Transporte de Barcelona se presenta como un punto de inflexión, ya que no sólo altera el equilibrio de poderes preexistente hasta ese momento entre el Estado central y Barcelona,<sup>13</sup> sino que formaliza la capacidad de decisión, gestión, planificación y ordenación de Barcelona sobre todas las poblaciones comprendidas en el Plan Comarcal. La ley no contempló la inclusión de representantes de los municipios de la Comarca dentro de los órganos decisorios de la Comisión. Así, la creación de la Comarca daría lugar a un proceso que aparentemente constituye una aporía, pues al tiempo que se integraba se excluía, siendo éstas las bases sobre las que se desarrolló posteriormente el área metropolitana de Barcelona.

Al inicio de la década de los sesenta ya se había configurado un marco normativo que dejaba un escaso margen de maniobra a las autoridades locales de los municipios pertenecientes a la Comarca de Barcelona y que, a su vez, impulsaba la configuración de ciudades-región. Éste se iría profundizando a través del Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona de 1966-1968, cuya principal innovación fue incluir la gestión fragmentada como una herramienta que permitiría ejecutar el plan por partes de acuerdo a un proyecto global vinculante. Así mismo, amplió a 162 el número de municipios involucrados en los planes de ordenamiento a partir de un criterio que tomó en consideración el volumen de los desplazamientos laborales diarios de los habitantes de las siete Comarcas que estaban comprendidas en el Plan Director. (Elinbaum, 2012) Este ambicioso Plan, sin embargo, no fue objeto de tramitación administrativa.<sup>14</sup> (Noguera, 2012: 24)

### **3.2. CONFIGURACIÓN Y LEGADO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE L'HOSPITALET DURANTE LA DICTADURA FRANQUISTA**

Al finalizar la guerra civil, el transporte de pasajeros dejó de ser un negocio rentable para el sector privado. Las contracciones de la economía nacional e internacional, el desabastecimiento, la falta de ingresos, la destrucción de infraestructuras y la pérdida de material móvil hicieron prácticamente desaparecer las rutas de transporte público. Ante las dificultades de abastecimiento, el 1 de agosto de 1940, el general Franco ordena la inmediata suspensión de todos los servicios de autobuses por falta de combustible. Sólo podían circular los vehículos reformados con un motor a gasógeno y los trolebuses. Por esta razón, el número de autobuses en circulación era deficiente y las rutas explotadas por pequeñas empresas independientes en la periferia no tardarían en desaparecer. Los obreros y trabajadores que habitaban en la periferia se vieron frecuentemente obligados a realizar los desplazamientos de su casa al trabajo a pie.

El gobierno de Barcelona, consciente de la necesidad de mantener en operación el servicio de autobuses en la ciudad, aprobó un "Acuerdo el 4 de septiembre de 1940 para la explotación conjunta entre las empresas y el ayuntamiento de la red de transportes de superficie. [...] La sociedad de Tranvías de Barcelona contemplaba la disolución de la CGA y la explotación de los servicios interurbanos a través de una nueva sociedad, Urbanizaciones y Transportes (URBAS), creada el 20 de octubre de 1944". (Fernández, 2006: 14) Este convenio firmado entre el ayuntamiento de Barcelona y Tranvías de Barcelona no fue capitalizado como una oportunidad para realizar una planeación de conjunto de los servicios de transporte público; "lo que se hizo fue obrar con base en criterios económicos, esencialmente en función de la caducidad de las concesiones, ya que el ayuntamiento no quería heredar líneas de tranvías ni material móvil obsoleto. [De hecho, el ayuntamiento] decidió liquidar toda la red de tranvías de vía métrica y substituir algunas de estas líneas por otros autobuses o trolebuses". (González, 2013: 41)

La Compañía de Tranvías de Barcelona dejó entonces el transporte urbano bajo el control municipal y se dirigió a impulsar los servicios de transporte interurbano, pues sobre éstos el ayuntamiento no tenía competencia. Así, en diciembre de 1940 adquirió las concesiones de las líneas de autobuses de "Barcelona a Badalona, de Santa Coloma de Gramanet a Sant Adrià del Besós, de Sant Andreu a Mollet, de Pedralbes a Sant Just Desvern y de la Plaza España a Hospitalet (Torrassa)." (González, 2013: 43). No obstante, entre 1939 y 1946 se fueron extinguiendo los servicios de autobuses que servían a los municipios del Baix Llobregat, entre ellos l'Hospitalet. La ciudad dependía de los servicios del ferrocarril y del Metro Transversal hasta la Bordeta. Teniendo en cuenta que l'Hospitalet está compuesto por tres núcleos urbanos y que el ferrocarril tiene un recorrido lineal que de ninguna manera los conecta, la ausencia de servicios regulares de autobuses en este período dejó prácticamente sin acceso al transporte público a la población que habitaba en el término municipal.

Las concesiones de las líneas de autobuses urbanos de la CGA restablecieron algunos de sus servicios, sacando a circulación autobuses antiguos "alimentados por corriente eléctrica mediante un trole muy similar al de los tranvías que de igual manera tomaban energía por la catenaria". (Fernández, 2006: 15) Tal respuesta autárquica a la falta de combustible se extendió poco a poco, ya que resultaba mucho más eficiente y flexible que los tranvías, al no necesitar la instalación de vías férreas para circular.<sup>15</sup> Cada territorio era competente sobre los servicios de trolebuses que circularan sobre sus respectivas carreteras, pero las diputaciones, ayuntamientos y empresas requerían la autorización previa del Ministerio de Obras Públicas para cualquier operación. De esta manera, el Estado central seguía teniendo preeminencia en el control de los servicios de transporte público.

Con el inicio del periodo que se ha denominado como el "desarrollismo", momento en el que las condiciones de austeridad y recesión económica comienzan a superarse, las empresas de autobuses comienzan a restablecer la prestación de sus servicios de transporte de pasajeros. Fue el caso de Oliveras SA que, tras la crisis iniciada con el asesinato de su fundador y la pérdida de sus automotores durante la Segunda República, en 1959 ya



Foto 1: Autobús de la línea l'Hospitalet – Santa Eulalia

Fuente: AMHL 901 AF 0002910/a. Autor desconocido/d. Salvador Rovira Barull

tenía en operación "20 autocares que recorrían 3.000 kilómetros diarios aproximadamente y movilizaba a 12.500 pasajeros". (*Solidaridad Nacional*, 1959) Vale la pena anotar que eran principalmente rutas de carácter interurbano, aunque a su paso por l'Hospitalet realizaban algunas paradas para recoger y dejar pasajeros. El servicio nocturno de los autobuses desde Plaza España hasta l'Hospitalet centro, así como la operación de su línea "H", destinada a comunicar la plaza del ayuntamiento con el metro de Santa Eulalia, eran los únicos servicios de carácter eminentemente urbano que realizaba la empresa Oliveras.

La empresa Autos Florida, por su parte, también vivió un importante crecimiento en los años sesenta, pero a diferencia de Oliveras la vocación de sus servicios fue principalmente urbana dentro del perímetro de l'Hospitalet. En 1960 comenzó a operar con sólo ocho autocares y en el año 1971 registraba cincuenta "con un censo laboral de 180 trabajadores, mientras que, en 1960, el censo laboral se reducía a 25 productores". (*Diario de Barcelona*, 1971) En 1964 recibió la concesión de las líneas que operaba la empresa de Jaime Masip Roca y, a partir de ese momento, implementó nuevas líneas que buscaron atender algunas de las necesidades apremiantes de los habitantes de la ciudad.

Por otra parte, se tienen noticias de tres líneas de autobuses de la compañía URBAS que funcionaban en 1963 desde Barcelona hacia el Baix Llobregat: la ruta UC, que salía de la plaza Universidad hasta Castelldefels; la BC, que partía desde la calle Diputación con Aribau en Barcelona hacia Cornellá; y la ruta CO, con origen en plaza España hasta Cornellá. La histórica ruta HT desapareció en 1937 y no se restableció.

Además de estas tres empresas (Oliveras, Autos Florida y Urbas), que desde la década de 1950 concentraron la mayor cantidad de los servicios urbanos e interurbanos que transitaban por l'Hospitalet, un número considerable de pequeñas empresas, que desde la década de los años treinta prestaban servicios de transporte de pasajeros interurbanos en el Baix Llobregat, también se reactivaron en la época del "milagro español", y otras cuantas aparecieron.<sup>16</sup> Las concesiones de sus líneas eran aprobadas por el Ministerio de Obras a través de la Séptima Jefatura, así que los ayuntamientos de las ciudades por las que transitaban poco podían incidir en la modificación de sus rutas. En ocasiones lo que ocurría era que se presentaban impugnaciones entre empresas, si consideraban que las concesiones concedidas interferían en las rutas que ya se explotaban, es decir, en una lógica predominantemente empresarial, las compañías de transporte de pasajeros no deseaban perder cuotas de mercado, aunque eso pudiera redundar en una mejor prestación del servicio de transporte para los habitantes de la ciudad. Por ejemplo, la empresa Oliveras interpuso ante el Consejo de Estado un recurso de alzada el 2 de agosto de 1956 contra la empresa Mohn por la solicitud que ésta presentó para participar en el concurso regular de transporte de viajeros por carretera entre Gavá y Barcelona. Oliveras quería impedir la competencia alegando la vigencia de sus concesiones para la explotación exclusiva del servicio. (Exp: 15.944, Ref: A-25, Arxiu Municipal de l'Hospitalet) El Ministerio de Obras Públicas decidió suspender la licencia de explotación de servicios entre Gavá y Barcelona a la empresa Mohn, dejando así desatendidas a las ciudades de l'Hospitalet y Cornellá, que se veían beneficiadas con su paso.

Los alcaldes de estas dos ciudades encontraron que dicha cancelación del servicio de Mohn era "un notable quebranto en el sistema de transporte de viajeros que sirve a nuestras poblaciones, puesto que a partir de entonces hasta la fecha, el servicio prestado por una sola empresa [Oliveras] se ha manifestado como notoriamente insuficiente, no satisfaciendo de modo alguno las necesidades sentidas y ciertamente apremiantes de nuestros municipios".<sup>17</sup> Tras este incidente, los alcaldes de l'Hospitalet y Cornellá elevaron varias peticiones al Ministerio de Obras Públicas y a la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia de Barcelona solicitando que se concediera a la empresa Mohn la autorización de prestar el servicio público entre estas poblaciones, presentando argumentos relacionados tanto con la necesidad de mejorar el servicio de autobuses, como de orden jurídico sobre "la competencia municipal sobre el gobierno y administración de los intereses peculiares de los pueblos [...] que se concretan en los transportes terrestres, marítimos y fluviales, según la letra e) del artículo del texto de la Ley de Régimen Local de 24 de junio de 1955".<sup>18</sup> No obstante, la concesión a la empresa Mohn no fue restablecida, quedando este episodio, que perjudicó a los habitantes de Cornellá y l'Hospitalet, como una clara evidencia de la escasa participación que tuvieron los gobiernos municipales frente a las decisiones del Ministerio de Obras Públicas en la gestión y administración de los medios de transporte público, así como de la preeminencia —aún en la segunda mitad del siglo XX— de los intereses empresariales sobre los intereses colectivos en la prestación de los servicios de transporte.

Las críticas sobre la deficiente prestación del servicio por parte de la empresa Oliveras impulsaron al Ayuntamiento de l'Hospitalet a estudiar la municipalización de esta empresa

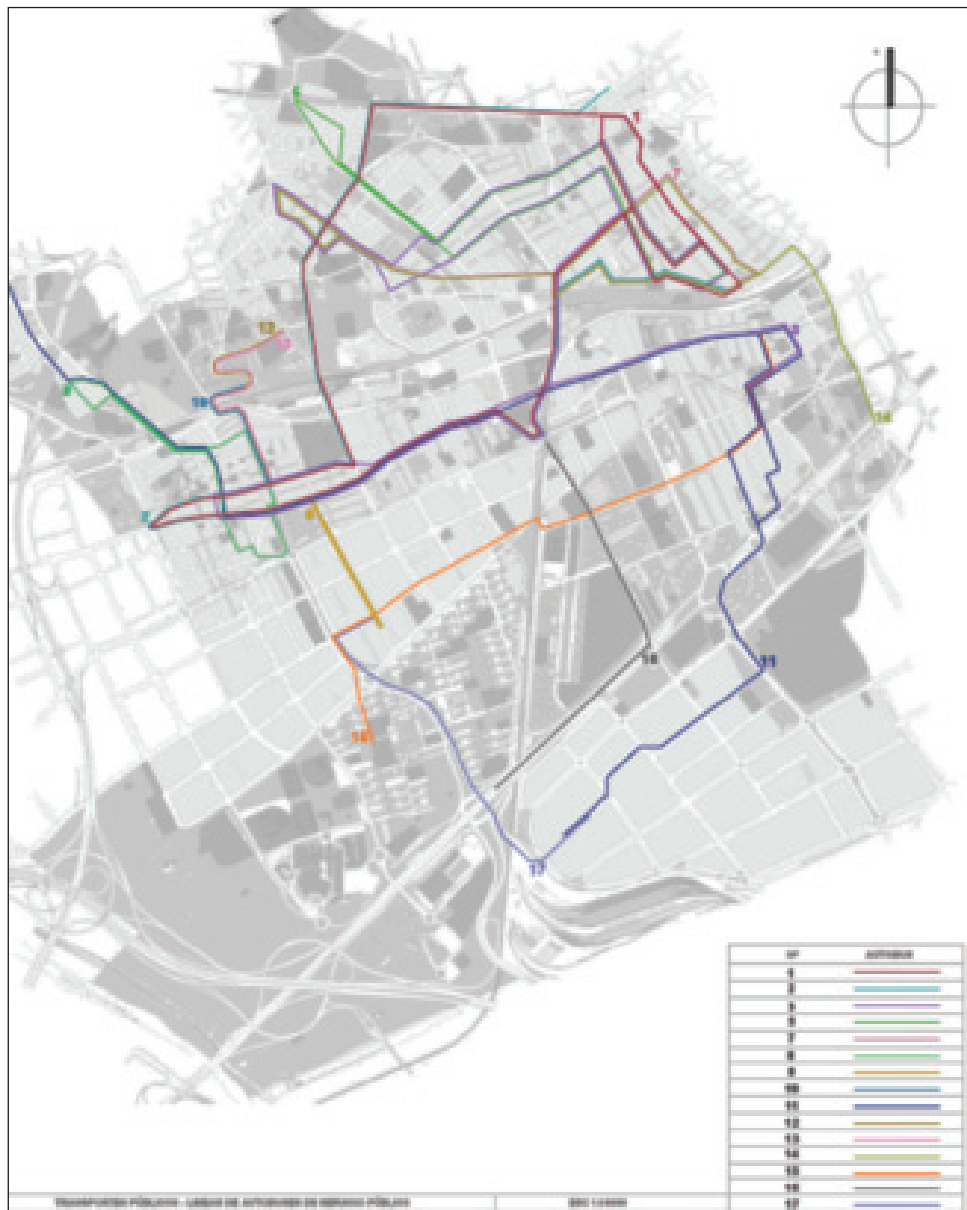


en el año 1969. Acogiéndose a las disposiciones de la Ley de Régimen Local en los artículos 164, 166 y 181 sobre la posibilidad de municipalizar los servicios, el Ayuntamiento designó una Comisión para que estudiara “las fórmulas para subsanar los defectos señalados en orden a la prestación de este servicio público, a fin de anteponer los intereses de la comunidad a los intereses económicos empresariales”.<sup>19</sup> La empresa Oliveras rápidamente reaccionó a estas intenciones de municipalización de sus servicios, interponiendo un recurso de reposición, cuya defensa se basó exclusivamente en la falta de competencia del Ayuntamiento para realizar tal operación, puesto que “los servicios de transporte de viajeros que realiza esta empresa corresponden al Ministerio de Obras Públicas [...] Tal competencia viene justificada porque los servicios que realiza esta sociedad son de carácter interurbano. [...] Consecuentemente, esa corporación municipal no es competente para llevar a cabo la municipalización que pretende”. Y, de esta forma, nuevamente el Ayuntamiento de l’Hospitalet se veía privado de cualquier intento por regular e impulsar la mejora de los servicios de transporte que servían a su ciudad, al tiempo que Oliveras mantiene sus concesiones de explotación privada intactas sin necesidad de asumir compromisos de mejora del servicio.

De este modo, la reactivación del servicio de autobuses que tuvo lugar a partir de la segunda mitad de los años cincuenta aliviaba de alguna manera las contracciones sufridas en los años precedentes, pero el servicio seguía siendo deficiente, no sólo por la preeminencia del interés privado sobre el interés público sino también porque las rutas de transporte público y el urbanismo de la ciudad no evolucionaban coordinadamente o, al menos, no al ritmo que le demandaban los desafíos del crecimiento urbano vivido en el período comprendido entre 1959 y 1975 con la construcción de los polígonos de Can Serra, Bellvitge<sup>20</sup> y Gornal.

En el mapa 3 se sintetiza de manera gráfica cuál era la situación de las rutas de autobuses urbanos en l’Hospitalet entre 1969 y 1971. Es importante señalar que en aquella época todos los transportes que circulaban por la ciudad lo hacían en superficie (exceptuando la estación de Santa Eulalia, servida por la línea 1 del metro de Barcelona) y dadas las deficiencias de la malla vial de la ciudad, l’Hospitalet se enfrentaba a problemas de movilidad y circulación.

Como se puede observar en el mapa 3, (página siguiente) la gran mayoría de las líneas se desplazaban con recorridos horizontales y las que lo hacían en sentido vertical realizaban recorridos cortos. Eso quiere decir que el norte y el sur del territorio no sólo están separados por las vías del tren, sino también por la ausencia de transportes públicos para desplazarse entre uno y otro punto dentro de la ciudad. También se debe señalar que los autobuses, además de ser irregulares en sus horarios, solían tener precios elevados para los recorridos que realizaban. En las entrevistas adelantadas por la autora del documento a diferentes residentes de la ciudad de aquella época, se señala con frecuencia que el precio del tiquete no se correspondía con la calidad del servicio ofrecido ni con el recorrido realizado. Así mismo, mientras la calle Enric Prat de la Riba se encontraba saturada de autobuses (1, 2, 3, 8, 11), la zona sur de l’Hospitalet, que comprendía el antiguo núcleo de Sant Josep, Bellvitge y Campoamor, continuaban



Mapa 3: Rutas de transporte público urbano en l'Hospitalet<sup>21</sup>. Fuente: Elaboración propia.

desconectados de los otros núcleos urbanos de la ciudad. Los vecinos de la zona comentan que la mayoría de sus desplazamientos por l'Hospitalet los hacían a pie y cuando necesitaban ir a Barcelona tomaban el autobús que los llevaba hasta la estación del metro de Santa Eulalia (entrevista, vecina Bellvitge, 2019). La escasa conexión entre los núcleos urbanos que componen l'Hospitalet ha sido una constante en su historia.



*Foto 2: Red ferroviaria entre Bellvitge y el Polígono Gornal*

*Fuente: AMHL 901 AF 0004025/a.Josep Bonastre Bacardit/d.Josep Bonastre Bacardit*

En el transporte público intermunicipal, se contaba con los servicios de pequeñas empresas privadas de autobuses, la RENFE, el Carrilet, el FC Metropolitano de Barcelona<sup>22</sup> y escasas líneas de tranvía.<sup>23</sup> La RENFE, pese a atravesar toda la ciudad, apenas en 1959 implantó un apeadero en l'Hospitalet. La apertura de la estación de Bellvitge no llegaría hasta el 10 de marzo de 1977. El Carrilet, por su parte, también cruzaba toda la ciudad, pero sólo tenía tres estaciones dentro del término municipal: Magoria y Avinguda Carrilet, inauguradas en 1912; y Sant Josep, inaugurada en 1957. Los recorridos rectilíneos de los trenes y autobuses intermunicipales no tenían como principal objetivo proveer de servicios de transporte a l'Hospitalet, sino que necesitaban cruzar su territorio para conectarse con Barcelona. Siendo l'Hospitalet una ciudad de paso, de cuyas calles y avenidas se beneficiaban las rutas de transporte público que las transitaban, los servicios de transporte intramunicipal fueron exiguos y establecidos sin tener en consideración las necesidades de conectividad, circulación y movilidad de los habitantes de l'Hospitalet dentro de l'Hospitalet.

En consecuencia, al finalizar el régimen franquista, el servicio de transportes públicos continuaba siendo deficiente e inadecuado para cubrir las necesidades de movilidad de una ciudad en expansión. Las rutas de Autos Florida fueron un intento por mejorar la conexión entre los barrios, pero resultaron insuficientes para conectar toda la ciudad. Ello evidenciaba las fisuras y rupturas que existían entre los desarrollos urbanísticos y el establecimiento de un sistema de transporte coherente con los mismos. La atomización de la propiedad de las empresas, la dispersión de las líneas de autobuses, la falta de com-

petencias de las autoridades de l'Hospitalet para regular su sistema de transporte —cerceada no sólo por las competencias del Ministerio de Obras sino también por los planes y competencias del área metropolitana de Barcelona—, la prevalencia de los intereses empresariales, el uso de los cargos públicos como plataformas de ascenso personal, la falta de planificación urbana de la ciudad en su conjunto, las barreras a la circulación como los numerosos pasos a nivel, entre otras, impidieron que aquellos años de crecimiento económico vividos durante el segundo franquismo se tradujeran en una mejora sustancial de la prestación del servicio de transporte público, de conexión y comunicación de la ciudad de l'Hospitalet. De hecho, aún en 1985, sus habitantes comentaban: "són molts els ciutadans de l'Hospitalet que alguna vegada han arribat tard a la feina o a qualsevol altre lloc perquè el Carrilet s'ha retardat, els autobusos no han passat a l'hora prevista, i de vegades ni han passat, la RENFE estava en vaga o el metro no funcionava en condicions [...)], però el pitjor de tot són els autobusos. N'hi ha pocs, passen tard i a més a més han suprimit línies". (Ríos, 1985)

## CONCLUSIONES

Para comprender las características del sistema de transporte instaurado en l'Hospitalet durante el franquismo, era necesario retrotraerse en el tiempo. El periodo de la dictadura franquista, aunque fundamental por los cambios socio-políticos, tecnológicos, económicos y poblacionales que vehiculó, se encontraba influenciado, a su vez, por una serie de dinámicas urbanas y políticas que se remontan al último tercio del siglo XIX y principios del siglo XX. Esos procesos de larga duración junto con el régimen franquista, tanto a nivel nacional como local, han sido copartícipes de la configuración del desarticulado servicio de transporte público en l'Hospitalet. Los años de la administración franquista no pueden ser entendidos como el origen de los problemas de conexión y de los desequilibrios urbanos en l'Hospitalet, sino que las decisiones políticas y administrativas tomadas en ese momento se conjugaron con un entramado más complejo y más antiguo, cuyos efectos se hicieron particularmente evidentes en el período de la dictadura, dado el crecimiento poblacional, habitacional e industrial que vivió la ciudad entre 1915-1936 y 1950-1975.

L'Hospitalet ha sido un territorio dividido desde los primeros años de su formación urbana a partir de tres núcleos que fueron creciendo inconexos. El establecimiento de viviendas e industrias sin un plan de ordenamiento territorial permitió que esas tendencias de poblamiento inicial se perpetuaran durante los primeros años del siglo XX, momento clave para el crecimiento de la ciudad. Así mismo, las infraestructuras férreas instaladas desde finales del siglo XIX añadieron fracturas a su territorio que se mantienen hasta la fecha.

Desde el siglo XIX, las competencias sobre el transporte han estado difuminadas en distintos niveles de gobierno, dejando un limitado margen de actuación a las autoridades locales. Ello ha limitado cualquier tipo de planificación eficiente de los pequeños municipios. Así, los servicios de transporte de pasajeros nacieron sin articularse con el proceso de urbanización de la ciudad, desarrollándose en paralelo sin una concepción integral del

territorio. A su vez, l'Hospitalet no contó con un plan de ordenamiento urbano que permitiese organizar y estructurar su crecimiento. Su desarrollo urbano ha surgido de planes parciales y de la urbanización impulsada por propietarios privados —en el siglo XIX y principios del XX— e inversores e inmobiliarias —desde los años cincuenta. Tal ausencia de planificación urbana ha limitado tanto el desarrollo de un sistema de transporte público alineado con las necesidades de movilidad de sus habitantes, como la construcción de un territorio articulado.

Durante la dictadura, con la nacionalización de los ferrocarriles, el gobierno nacional no incluyó entre sus prioridades las inversiones públicas para disminuir el impacto negativo del paso del tren por l'Hospitalet. Las autoridades locales no consiguieron incluir este asunto en la agenda de las inversiones públicas. En los años cincuenta comenzó a configurarse la gestión supramunicipal del territorio desde la Comisión Comarcal, órgano en el que las autoridades hospitalenses tuvieron baja incidencia y que, como comentaban Navarro (1989), Casas (1983) y Roa (1987), estuvo principalmente enfocada al desarrollo centripeto de Barcelona. También es importante mencionar que las previsiones del Plan Comarcal de 1953 y del Plan Director de 1966 tuvieron un impacto limitado sobre la ordenación y uso del territorio, puesto que "la toma de las decisiones que estaban realmente configurando la ocupación del espacio del área metropolitana se producían cotidianamente a través de procesos absolutamente indiferentes a las previsiones del plan y a las líneas básicas que lo orientaban" (De Terán, 1977: 81). Así que, en el nuevo modelo de gestión metropolitana dirigido desde Barcelona, las operaciones de mejoramiento urbano que se requieren para reparar las fracturas del territorio de l'Hospitalet tampoco se produjeron. En ese sentido, se podría considerar que la fragilidad del gobierno de l'Hospitalet en el concierto provincial y nacional también ha sido una constante, al menos en lo que a inversiones en infraestructuras urbanas se refiere.

En el caso de l'Hospitalet hemos visto las deficiencias y limitaciones jurídicas y económicas del gobierno de la ciudad para plantear políticas de transporte público, tanto antes como durante la dictadura. La posición geográfica de la ciudad la constituyó en un punto de paso que, como tal, estaba influenciado por las necesidades y decisiones de los gobiernos vecinos y de las empresas de transporte de la capital catalana y del Baix Llobregat. Así, la prestación del servicio de transporte se definió por las reglas de la rentabilidad económica que guiaban las decisiones de las empresas privadas del sector, por las reglamentaciones del Estado central y, a partir de 1953, por las decisiones de las entidades supramunicipales donde el gobierno de Barcelona ha sido preponderante. En síntesis, es posible afirmar que, durante el periodo estudiado, l'Hospitalet no contó con una política pública de transporte público.

El gran desafío de las autoridades de l'Hospitalet durante el franquismo estaba relacionado con conseguir una urbanización articulada que utilizara los medios de transporte para mejorar la accesibilidad, las conexiones internas y la competitividad de la ciudad a través de estrategias político-económicas capaces de enfrentar los problemas derivados del crecimiento urbano fragmentario y desregulado, un sistema de transporte controlado por la iniciativa privada y puesto principalmente al servicio de las conexiones del Baix Llo-

bregat con Barcelona, y una estructura institucional difusa que se desarrollaba en medio de una legislación confusa y cambiante. Tal como se relata en estas páginas, la ciudad no consiguió superar este desafío; por el contrario, la fuerza del sector inmobiliario se impuso en los años del "milagro español", mientras que las entidades metropolitanas absorbían las competencias de planificación urbana y gestión de los servicios de transporte público sin ocuparse de los problemas de urbanismo de l'Hospitalet.

Esa deuda histórica, no obstante, aún puede subsanarse, teniendo en cuenta las relaciones mutuamente estructurantes entre urbanismo y transporte. De hecho, los nuevos modelos de movilidad sostenible, segura y activa que emergen en el siglo XXI se convierten en una oportunidad para reestructurar las opciones de transporte público, privado y compartido de l'Hospitalet, haciendo extensible la metropolización de los servicios de bicicletas públicas de la Ciudad Condal hacia l'Hospitalet y generando nuevos espacios para la circulación de medios de transporte alternativos, por ejemplo, allí donde las vías del tren continúan fracturando el territorio (bulevares para la movilidad activa). Ello no solamente mejoraría las opciones sostenibles de transporte en la ciudad, sino que permitiría enlazar barrios históricamente divididos por el paso de infraestructuras férreas. En suma, aún es posible articular l'Hospitalet, proveyendo de alternativas de transporte que satisfagan y conecten al territorio de forma sostenible, al tiempo que permiten a sus habitantes desplazarse de forma eficiente y segura en su vida cotidiana.

## NOTAS.

1. En este trabajo se hará referencia indistinta al transporte público y colectivo, entendiendo que se trata del mismo fenómeno, siguiendo la interpretación propuesta por el World Bank (2002); es decir, el transporte colectivo busca proporcionar alternativas de movilidad no individual (tranvías, autobuses, trenes, metros), con acceso abierto al público a cambio de una tarifa preestablecida, con el fin de transportar un gran número de personas y lograr economías de escala.

2. A diferencia de Barcelona, que desde 1859 estructuró su ordenación urbana con la puesta en marcha del Plan de Reforma y Ensanche ideado por Ildefons Cerdà, l'Hospitalet llegó al siglo XX con una población principalmente agraria que se consolidaba en pequeños núcleos urbanos, sin planes para conectarlos ni mucho menos para dirigir el crecimiento futuro de la ciudad. Dos planes de *eixample* (ampliación) se desarrollaron en el siglo XIX, pero su alcance era muy limitado a unas pocas calles del casco antiguo.

3. Presidió el Ayuntamiento en el periodo 1918-1923 y posteriormente en 1930, e instauró el primer servicio de transporte público de autobuses entre l'Hospitalet y la plaza España (Marcé, 1994) con la empresa de su propiedad "Autobuses Oliveras".

4. Sea el caso de la urbanización de Pubilla Casas, de la cual "no queda más que la nomenclatura de las calles (del Llorer, de les Mimoses, dels Pins, de la Primavera), su trazado y su estrechez, ya que fueron diseñadas para acoger viviendas unifamiliares y no bloques de pisos". (Marín, 1995: 16).

5. No fue sino hasta el año 1848 que se inauguró la primera línea en el territorio peninsular: la línea de Barcelona a Mataró que surge de la iniciativa privada de los empresarios Badia y Roca.
6. El Carrilet también tuvo un efecto de atracción de industrias a su alrededor. Diez años después de su inauguración, en l'Hospitalet había 323 industrias, la mayoría en el barrio Santa Eulalia y adyacentes. En 1930 el número de industrias ya llegaba a 800. (Pellisé y Gallego, 1988: 44)
7. Esas primeras líneas cubrieron los trayectos entre: Barcelona, Esplugas de Llobregat y San Justo Desvern (1916); Santa Coloma de Gramanet y San Adrián de Besós (1917); Gavá, Viladecans y San Clemente de Llobregat (1918); Barcelona y l'Hospitalet de Llobregat (1921); Barcelona y Badalona (1921); Barcelona y el Prat de Llobregat (1922); Barcelona y San Boi de Llobregat (1922); Barcelona y Gavá (1923), entre Barcelona y San Clemente de Llobregat (1923), entre Barcelona y Cornellá de Llobregat (1924); Barcelona, Moncada y Reixach, la Llagosta y Mollet del Vallés (1926); Barcelona y Moncada y Reixach (1926); Barcelona y San Juan Despí (1927); Barcelona y Ripollet (posiblemente en 1928); Barcelona y Castelldefels (1928); Barcelona y San Feliu de Llobregat (1929). (TMB, 2006: 5)
8. Libro de Actas de plenarias, Pleno del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, 12 de agosto de 1924.
9. Era el nombre popular que recibían las casetas de cobro municipales sobre el tráfico de mercancías. La Riera Blanca era la frontera entre l'Hospitalet y Barcelona, contando con diferentes Burros, como en la calle Bassegoda / Mas, Constitución / Santa Eulalia, etc.
10. No obstante, hay que resaltar el papel transformador que jugó en el ámbito del urbanismo Pedro Bidagor Lasarte, quien primero como director de la Comisaría de Ordenación de Madrid (1945-1956) y luego como director general de Urbanismo en el Ministerio de Vivienda (1957-1969), contribuyó a sentar las bases y a definir las herramientas de la gestión urbana metropolitana. Las políticas públicas diseñadas bajo su influjo transformarían las ciudades españolas de la época hasta nuestros días.
11. Por ejemplo, todos los edificios destinados a viviendas que se encuentran en la Avinguda Vilafranca y el Carrer Teide, es decir, a lado y lado del paso de las vías del tren, han sido construidos sin realizar una intervención integral del territorio que disminuyera el impacto ambiental, acústico y espacial de la presencia y el paso permanente del tren.
12. Un ejemplo de dichas construcciones son los bloques Florida en el barrio la Florida. Estos fueron proyectados por el Ayuntamiento de l'Hospitalet para acoger a 1.150 personas en 185 viviendas. Sólo se entregaron 816 viviendas de baja calidad (35-37 m<sup>2</sup>) sin ningún tipo de equipamiento urbano, construidas en medio de "diversas líneas de alta tensión, media y baja que cruzaban el cielo del barrio, lleno de torres de electricidad. Al problema de la lejanía de cualquier medio de transporte y de los equipamientos más esenciales se agregaba el peligro de atravesar las vías del tren para acceder al mercado y al metro de Santa Eulalia, que era el medio de transporte más próximo". (Marín, 1995: 37)
13. La ley también autorizaba al Ayuntamiento de Barcelona a "establecer los servicios de transportes colectivos de viajeros, de cualquier clase que sean, sin necesidad de concesiones por parte del Estado y dentro de su término municipal". (art. 6, Ley de Ordenación del Transporte de Barcelona)

14. No fue sino hasta el año 1976 que se materializa el Plan General Metropolitano de Barcelona.

15. En el archivo municipal de l'Hospitalet figura, entre las actas del Ayuntamiento, un documento titulado "Expediente de Instalación de trolebuses en Hospitalet" del 19 de enero de 1943, en el que se menciona la posibilidad de implementar un servicio de trolebús, operado por la empresa Oliveras para cubrir la ruta de Santa Eulalia a Sant Feliu de Llobregat por la carretera de Cornellá. No obstante, en la documentación posterior no aparece ninguna acta o publicación del Boletín Oficial del Estado donde se confirme la puesta o no en operación de dicho servicio.

16. En la revisión de las cajas sin clasificar destinadas al tema de los transportes en el Archivo Municipal de l'Hospitalet, aparecieron diversos documentos que enunciaban la presencia de empresas de transporte público que utilizaban las vías de la ciudad para conectar los municipios del Baix Llobregat con Barcelona, pero dado que en ellos no se mencionaban con precisión sus rutas, ni sus itinerarios, ni sus paradas, sólo se presentan a continuación a modo informativo sus nombres. No se trata de una lista que pretenda ser exhaustiva, ya que la documentación de la cual se extrae la información tampoco lo es, así que no es posible establecer desde cuándo y por cuánto tiempo prestaron sus servicios de transporte de viajeros por la ciudad de l'Hospitalet: Empresa de Autonnibús; Autobuses Soler Sauret; José Codina Nolla; Masip; INCO S.A; D. José Codina Nolla; José Rue Tost; Don Miquel; Martí de Carceller; Autocorbs S.A; Don José Roig Morral; Foster S.A; La Hispano Llacunense; Auto-transportes S.A; Autobus Canals S.A; Doña Mercedes de Despujol y Margola; Auto-transportes Julia S.A; Red de autobuses interurbanos de Barcelona, sociedad anónima; Viudas de Ollé y Presas; Granja Petit Canigó S.A; Vecinos de Can Pi.

17. Carta dirigida al Excelentísimo señor ingeniero jefe de la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia de Barcelona por parte de los alcaldes de l'Hospitalet y Cornellá, fechada el 17 de enero de 1958. (Arxiu Municipal de l'Hospitalet)

18. Carta dirigida al Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas por parte de los alcaldes de l'Hospitalet y Cornellá, fechada del 11 de octubre de 1956. (Arxiu Municipal de l'Hospitalet)

19. Resolución del Ayuntamiento de l'Hospitalet para estudiar la Municipalización de Oliveras SA. Sesión de Pleno, 19 de febrero de 1969. (Arxiu Municipal de l'Hospitalet)

20. En 1971, los habitantes de Bellvitge seguían enviando cartas al ayuntamiento solicitando la instalación de nuevas y mejores rutas de transporte que conectaran al polígono con Barcelona, pues dependían exclusivamente de los ferrocarriles catalanes y cuando llovía éstos se inundaban y quedaban incomunicados. (Carta dirigida al alcalde de l'Hospitalet por vecinos de Bellvitge, fechada del 26 de mayo de 1971. (Arxiu Municipal de l'Hospitalet)

21. Las rutas de autobuses representadas en el mapa 3 han sido identificadas a través de la información proporcionada por "el programa de actuación municipal 1969-1972" del Ayuntamiento de l'Hospitalet, así como por la consulta de la guía oficial de la ciudad de l'Hospitalet de los años 1960, 1963-1964, 1969 y 1972. Por tanto, la información en él registrada responde a los datos identificados en las fuentes mencionadas, pero no garantiza que incluya los datos de todas las rutas de diversos operadores y concesiones que cruzaban el territorio con servicios de transporte público.

22. El 19 de febrero de 1963, el Ayuntamiento barcelonés formuló el Primer Plan de Urgencia Municipal, aprobado por la Comisión Coordinadora de Transporte de Barcelona, cuyo objetivo era la prolongación de las líneas de metro existentes y la creación de nuevos recorridos que llegaran hasta los municipios vecinos. Así, desde Barcelona se gestionó la extensión de las líneas férreas



del Gran Metro y del Metro Transversal, ya fusionados en el F.C. Metropolitano de Barcelona SA (TMB) y la creación del "Transversal Alto", que hoy se conoce como la línea 5 o línea azul, encargada de conectar los municipios de Cornellá, l'Hospitalet de Llobregat y Esplugues con Barcelona. La línea 5 se inauguró el 3 de noviembre de 1969 con la apertura de las estaciones de Pubilla Casas, Collblanc, Badal, Plaça de Sants, Sants Estació, Entença, Hospital Clínic, Diagonal. Las tres primeras se encuentran en el término municipal de l'Hospitalet y se ubican en la zona norte de la ciudad. Tras la apertura de la línea 5, el sur de l'Hospitalet continuó aislado y desconectado. El trazado lineal de su recorrido no ofrece una integración en "red" que permita mejorar las comunicaciones internas en l'Hospitalet.

23. Los tranvías provenientes de Barcelona llegaban hasta la ciudad de l'Hospitalet siempre manteniéndose en el margen de la frontera, sin penetrar en su territorio más allá de Collblanc y Santa Eulalia. A partir de 1962 se inició el paulatino desmantelamiento del servicio de los tranvías, pero aún en 1963 la Guía Oficial de Transportes urbanos de Barcelona reporta la existencia de tres rutas hacia l'Hospitalet.

## **BIBLIOGRAFÍA.**

ABARCA I MÉDICO, Lluís. "Tot i enyorant aquells autobusos", en: *Progrés*, núm. 50, 1987.

AJUNTAMENT DE L'HOSPITALET. Actas de Acuerdos Municipales, 1912.

———. "Acta del Pleno del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat", 1924.

———. "Resolución del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, 1969.

———. "Programa de actuación municipal 1969-1972", Comisión de Programación, 1970

———. "Auditoria ambiental municipal de l'Hospitalet de Llobregat", 2003. Disponible en: [http://www.l-h.cat/webs/mediambient/266069\\_2.aspx](http://www.l-h.cat/webs/mediambient/266069_2.aspx). (Consulta: 12 de abril de 2020)

ALGABA, Antonio. "El desarrollo de las redes de ferrocarril y metro en l'Hospitalet: un análisis de la toma de decisiones espaciales". 1996. Disponible en: <http://www.museul-h.cat/utills/obreFitxer.ashx?Fw9EVw48XS4q2Je6LTnnZnerhXzqPG2BWgqazCHYhR9tTqazAkMPUiFoX4XXZTLu0fRpWa> [Consulta: 8 de junio de 2020]

ALCAIDE, Rafael. "La cobertura de las vías de entrada a la estación de Sants. Elementos para el análisis de un proyecto mejorable". En: *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, vol. X, núm. 612, 2005. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-612.htm> (Consulta: 20 de septiembre de 2020).

ARMENTER DE ASAGUINOLAZA, Federico; CHÍAS CARBÓ, Benito; ARMENTER DE MONASTERIO, Ramón y Fedérico. "Ciudad de Barcelona con su llano y alrededores / plano trazado por D. Federico Armenter de Aseguinolaza, completado y puesto al día por D. Ramón y D. Fedérico Armenter de Monasterio", 1920. Disponible en: <https://cartotecadigital.icgc.cat/digital/collection/catalunya/id/2948>. [Consulta: 15 de abril de 2020]

BARCELÀ, Carlos. "Guerra Civil y Primer Franquismo (1936-1959)", en: COMÍN, Francisco (coord.), *Historia Económica de España: siglos x-xx*, España, Crítica, 2010, p. 331-368.

BREU, Ramon. "El barri de Santa Eulàlia de Provençana: elements per a una crònica", en: *Quaderns d'estudi*, núm. 6, 1988, p. 167-190.

CAMÓS, Joan. *L'Hospitalet, la història de tots nosaltres, 1930-1936*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 1986.

CAMÓS, Joan; SANTACANA, Carles (dir.). *Història de l'Hospitalet: Una síntesi del passat com a eina de futur*. L'Hospitalet de Llobregat: Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 1997.

CARBONELL, Eloísa. "Análisis histórico de la intervención pública en el transporte terrestre como punto de referencia de la actual ordenación del sector", en: *Revista de estudios de la administración local y autonómica*, núm. 263, p. 449-486.

CASAS, Joan. "De pagesos a aturats. Notes sobre la història de les transformacions urbanes a l'Hospitalet de Llobregat", en: *Quaderns Urbans*, núm. 3, 1983.

DE TERÁN, Fernando. "Notas para la historia del planeamiento de Barcelona. La era de Franco", en: *Ciudad y territorio: Revista de Ciencia Urbana*, núm. 2, 1977, p. 73-86.

———. *Planeamiento urbano en la España contemporánea: historia de un proceso imposible*, Barcelona, Gustavo Gili, 1978.

"Autos Florida, S.A: una de las bases del transporte en Hospitalet", en: *Diario de Barcelona*, 30 de enero de 1971.

ELINBAUM, Pablo. *Un modelo, tres enfoques. Las aportaciones metodológicas de los Planes Directores Urbanísticos para la ordenación de las áreas urbanas en las Comarcas Centrales de Cataluña*. Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, 2012. Disponible en: <https://www.tesisenred.net/handle/10803/124836#page=1> [Consulta: 5 de mayo de 2020]

FERNÁNDEZ, Marian. *Anàlisi de l'evolució de l'accessibilitat a la xarxa ferroviària de Barcelona*. Tesina d'especialitat, Universitat Politècnica de Catalunya, 2009. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/8408> [Consulta: 21 de abril de 2020]

FUNDERBURG, Richard; NIXON, Hilary; BOARNET Marlon; FERGUSON, Gavin. "New highways and land use change: Results from a quasi-experimental research design", en: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 44, núm. 2, 2010, p. 76-98.

GONZÁLEZ, Albert. *Els autobusos a Barcelona (1906-1939)*. Barcelona: Albert González, 1996.

———. *Els autobusos —i trolebusos— de Barcelona (1939-1951)*. Barcelona: MaF, 2013.

———. "La Xarxa de tramvies de Barcelona. Una anàlisi (II)", en: *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 32, 1992, p. 103-132.

Guía Oficial de la Ciudad de Hospitalet. Editada por DUC, 1960.

Guía Oficial de la Ciudad de Hospitalet. Editada por IMP. R. OLLER, 1963-1964.

Guía Oficial de la Ciudad de Hospitalet. 1969.

Guía Oficial de la Ciudad de Hospitalet. 1972.

IVERN, Francisco. *Hospitalet de Llobregat, municipio suburbano. Estudio de sociología urbana*. Louvain: Université Catholique de Louvain, 1959.

JORDÀ I CAPDEVILA, Josep Maria. *L'Hospitalet de Llobregat: Parròquia de Sant Ramon*. L'Hospitalet de Llobregat: Parròquia de Sant Ramon, 1996.

MARCÉ I SANABRA, Francesc. *Hospitalencs d'ahir*. L'Hospitalet de Llobregat: Ateneu de Cultura Popular, 1994.

MARÍN, Àngels. *La Florida. L'Hospitalet de Llobregat*. Barcelona: Departament de Territori i Sostenibilitat, 1995.

MARÍN, Martí. *Els ajuntaments franquistes a Catalunya. Política i administració municipal 1938-1979*. Lleida: Pagès, 2000.

MARTÍ, Marc; IGLESIAS, Mariela; SUBIRATS, Joan; TOMÀS, Mariona. "Barcelona", en: IGLESIAS, Mariela y MARTÍ, Marc (coord.). *Políticas urbanas en España: grandes ciudades, actores y gobiernos locales*. Barcelona: Icaria, 2011, p. 45-74. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=484852>.

MIRALPEIX, Marta. *El Ferrocarril en la Región Urbana de Barcelona: Análisis del desarrollo de la red ferroviaria y de metro (1848-2009) y modelización de su explotación (1950-2009)*. Tesina d'especialitat, Universitat Politècnica de Catalunya, 2012. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/12120> (Consulta: 5 de septiembre de 2020)

MORALES, Josep. "El barri de Sant Josep", en: *Quaderns d'Estudi*, núm. 6, 1988, p. 191-212.

NAVARRO I ACEBES, Ferran. "Els plans de l'Hospitalet", en: *Quaderns d'Estudi*, núm. 8, 1989, p. 59-75.

NOGUERA, Juli Esteban. "El Pla territorial metropolità de Barcelona en el planejament territorial de Catalunya", en: *Papers*, núm. 55, 2012, p. 20-31.

OLIVERAS SAMITIER, Josep. "Poder Municipal y Urbanismo en el siglo XIX", en: *Ciudad y territorio: estudios territoriales*, núm. 94, 1992, p. 79-92.

OLVIERAS SA "Recurso de Alzada", en: Arxiu Municipal de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, 2 de agosto de 1956 [Descatalogado]. [Consulta: 12 de enero de 2016].

PELLISÉ, María del Mar y GALLEGÓ, José. *El Carrilet*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona, 1988.

PIRES DE ANDRADE NIETO, Gustavo. *El planejament metropolità de la Barcelona predemocràtica: Plans, protagonistes i referents teòrics (1939-1976)*. Tesis de doctorat, Universitat Politècnica de Catalunya, 2015.

RÍOS, Pere. "L'Odissea quotidiana del transport", en: *La ciutat de l'Hospitalet*, núm. 15, 1985.

ROA, Miquel. "Una lectura de la perifèria urbana: El cas del Baix Llobregat a Barcelona", en: *Quaderns d'Estudi*, núm. 2, 1987, p. 144-49.

ROVIRA I GIMENO, Josep. "El Plano de ensanche de l'Hospitalet: resistencia y flirteo frente a la metrópoli", en: *Barcelona*. Barcelona: Institut Municipal d'Història, 1990, p. 339-350.

SALMERÓN VARGAS, Inocencio. *Històries de Collblanc-La Torrassa*. L'Hospitalet de Llobregat: Museu de l'Hospitalet, 2009.

SANTACANA, Carles. *Victoriosos i derrotats. El franquisme a l'Hospitalet, 1936-1951*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1994.

SOLANICH, Ramon; RIU I CARRERAS, Josep. *Carta dirigida al Excelentísim señor ingeniero jefe de la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia de Barcelona*, en: Arxiu Municipal de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, 17 de enero de 1958. [Descatalogado].

"Entrevista con don Juan Camprubí Prats, director gerente de Oliveras SA", en: *Solidaridad Nacional*, 29 de enero de 1959.

TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA (TMB). 100 anys de Bus a Barcelona. 1906-2006. 2006 [en línia]. Disponible en: <https://fundacio.tmb.cat/documents/79790/91956/100anysbus.pdf/d7d341a8-5cb2-4c2e-bde0-ba064b78f6c1>

VECINOS DE BELLVITGE. Carta de solicitud de nuevas rutas, en: Arxiu Municipal de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, 26 de mayo de 1971. [Descatalogado].

VIDAL I JANSÀ, Mercè. "Arquitectura y urbanismo en la conurbación barcelonesa. Ramon Puig Gairalt, Arquitecto municipal de l'Hospitalet de Llobregat 1912-1937", en: *On the w@terfront*, vol. 2, núm. 28, 2013, p. 4-46.

WORLD BANK. *Cities on the move: a world bank urban transport strategy review*, World Bank, Washington, 2002.

