EL TRANSPORTE PÚBLICO EN HOSPITALET DE LLOBREGAT.

Aproximaciones a su desarrollo antes y durante la dictadura Franquista.

Autora: **Laura Natalia Moreno Segura**

Con el apoyo del Museu de L'Hospitalet de Llobregat

Abril, 2016.

INTRODUCCIÓN

El propósito de esta investigación es ampliar el relato historiográfico de Hospitalet de Llobregat durante la dictadura franquista a partir del estudio de la planificación y gestión de los sistemas de transporte público en la ciudad en ese periodo (1939-1975). Con este fin, se analizará el funcionamiento de los sistemas de transporte público y su relación con las dinámicas de crecimiento de la ciudad teniendo en consideración las oleadas migratorias, la construcción de proyectos de vivienda, las intervenciones urbanísticas, el establecimiento de nuevas industrias y la formación del área metropolitana de Barcelona, sin perder de vista que todo ello sucede en un periodo de transformaciones sociales y políticas intensas que permearon todos los procesos de gestión urbana.

El desarrollo de los sistemas de transporte atienden a múltiples factores espaciales, geográficos, tecnológicos, políticos, legales, económicos y temporales, es decir, no son continuos en el tiempo pero su forma y funcionalidad en un momento determinado se encuentra fuertemente influenciada por factores ajenos al sistema de transporte mismo, es decir, por un entramado de fenómenos y dispositivos originados en distintas temporalidades. Por ello, con el ánimo de tener una mejor comprensión del desarrollo y los impactos del sistema de transporte público en Hospitalet durante el franquismo, este documento presentará un análisis temporal y temáticamente ampliado. Así, se estudiarán las características de la ciudad y los sistemas de transporte establecidos en ella desde inicios del siglo XX, haciendo incluso una breve retrospectiva a algunos acontecimientos fundamentales del siglo XIX, como la construcción del Canal de la Infanta y de las primeras líneas de ferrocarril que atravesaron Hospitalet. De este modo, se ofrecerá un análisis detallado sobre los diferentes instrumentos, actores y fenómenos que han participado en la definición de la trama urbana, de los mecanismos de acceso y de bloqueo a la ciudad, siendo el transporte público uno de ellos.

Este documento se estructura en cuatro partes principales. En la primera de ellas se encuentra una breve aproximación teórica sobre la relación entre los sistemas de transporte público, la forma urbana y el crecimiento económico de las ciudades. La inclusión de diversas interpretaciones y experiencias sobre las complejas relaciones en las que participa

el transporte público muestra la necesidad de configurar intervenciones multisectoriales a nivel urbano para que los transportes no sólo sean eficaces y eficientes, sino que también puedan constituirse en un dispositivo clave para el desarrollo económico y la planificación del territorio. La segunda parte repasa los procesos de transformación físicos (infraestructura), económicos y sociales que vivió la Villa agrícola de Hospitalet desde mediados del siglo XIX hasta su nombramiento oficial como ciudad en el año 1925. La descripción de este periodo en el que se inicia la configuración de la forma urbana de Hospitalet permite comprender el devenir de la ciudad durante el siglo XX. Entre otras cosas, evidencia las rupturas y desconexiones que se forjaron desde aquel momento entre la ocupación del territorio, la planificación territorial y la introducción de sistemas de transporte público. La tercera parte describe la aparición y la puesta en operación de los primeros sistemas de transporte público en Hospitalet desde los albores del siglo XX hasta el inicio de la dictadura franquista. Esta aproximación histórica permitirá encontrar las rupturas y discontinuidades que se produjeron en la gestión y funcionamiento del transporte en la ciudad durante los años franquistas. Justamente a ese periodo (1939-1975) se dedica la cuarta parte de este documento. En ella se presenta una descripción de las características poblacionales, urbanísticas y de gobierno que adquirió Hospitalet durante la dictadura. Posteriormente se señalarán los mecanismos, los dispositivos jurídicos y la estructura administrativa que dio forma a la gestión urbana y de los transportes públicos en el régimen franquista. En la última parte se presentará de manera detallada cómo funcionaron los diferentes medios de transporte público en la ciudad tanto en la etapa autárquica como en la desarrollista de la dictadura, mostrando cómo sus rutas e itinerarios no llegaron a configurar un sistema de transporte público ordenado y coordinado. Lo que se observan son líneas de transporte desarticuladas, incapaces de configurar una red que conecte a los diferentes núcleos urbanos de la ciudad.

Esta investigación se adelantó con el apoyo de la *beca de recerca del Museu i el Arxiu Municipal de Hospitalet 2015*.

ÍNDICE

METODOLOGÍA

1. EL TRANSPORTE PÚBLICO Y EL DESARROLLO DE LA CIUDAD. Una relación vinculante.

1.1 Redes de transporte y expansión urbana

1.2 Transporte y crecimiento económico

1.3 El mundo urbano, una trama de relaciones

2. HOSPITALET Y LOS INICIOS DE SU CONFIGURACIÓN URBANA

2.1 De masías agrícolas a ciudad. Los primeros ejes de estructuración urbana

2.2 Infraestructuras férreas y desarrollo territorial en Hospitalet

2.3 Los inicios del nuevo siglo: hacia la consolidación urbana

3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN HOSPITALET. Un recorrido por los desarrollos pre-franquistas

3.1 Los primeros autobuses (1920-1939)

3.2 Los tranvías

3.3 El metro transversal

3.4 Los taxis

4. EL FRANQUISMO Y LA CIUDAD. Nuevas configuraciones territoriales y formas de gestión del transporte público

4.1 Gobierno y urbanismo en Hospitalet durante el franquismo

4.2 La planeación y gestión urbana en el marco de la administración franquista. La aparición de la ciudad-región

4.3 El funcionamiento de los transportes públicos en Hospitalet (1939-1975)

4.3.1 Entre trolebuses y autobuses

4.3.2 Los últimos tranvías

4.3.3 El metro de Barcelona y su recorrido lineal por Hospitalet

4.3.4 Los taxis

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

METODOLOGÍA

Esta investigación es de carácter descriptivo e interpretativo, esto significa que pretende hacer una reconstrucción detallada de los acontecimientos, atendiendo a diversas fuentes de información, ofreciendo análisis permanentes de los hallazgos obtenidos a partir de los cuales se extraen hipótesis y conclusiones en relación al objeto de estudio, en este caso, el funcionamiento del sistema de transporte público en Hospitalet durante el franquismo. Con este fin, se ha adelantado 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 plenarias, 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.

Aunque la investigación se propone comprender el funcionamiento y el desarrollo de los sistemas de transporte público en Hospitalet durante la dictadura franquista, lo acontecido en aquel periodo se encontraba compuesto por una serie de dinámicas urbanas y políticas que se remontan al último tercio del siglo XIX y principios del siglo XX. Por tal motivo, era necesario analizar este caso de estudio desde un marco histórico más amplio "para no fragmentar dinámicas, que aunque estén dilatadas en el tiempo, forman parte de una misma lógica". (Miralles-Guasch, 1996, p. 429). Ello implicó indagar por los procesos de formación urbana que se desarrollaron en Hospitalet desde mediados del siglo XIX, así como reflexionar permanentemente sobre el impacto que las políticas, acontecimientos y decisiones del pasado pudieron tener sobre lo acontecido en los años del franquismo. Por otra parte, la elección de este macro temporal amplio permite seguir de manera más precisa los procesos de desarrollo urbano, puesto que no se pierde el desajuste temporal entre la aparición de un proyecto y su realización, entendiendo las diversas dinámicas que lo impulsan o lo frenan en un momento determinado.

En el planeamiento original de la investigación se esperaba que los documentos del archivo administrativo del ayuntamiento de la época proveyeran información relevante sobre el tema estudiado. Sin embargo, dichas fuentes de información fueron limitadas, ya que las cajas que reposan en el Archivo de Hospitalet se encuentran descatalogadas, es decir, los documentos contenidos en ellas se encuentran sin categorizar ni organizar y, adicionalmente, contienen escasa documentación administrativa sobre las decisiones y acciones ejecutadas por el ayuntamiento de Hospitalet en el ámbito del transporte público de la ciudad durante el periodo franquista. En su reemplazo, contienen artículos tomados del diario Solidaridad Nacional, cuya línea editorial era completamente afín al régimen de Franco. Ello denota el disminuido o inexistente interés de las burocracias del ayuntamiento de la época por mantener un archivo administrativo actualizado, lo cual es una limitante importante a la hora de intentar desentrañar las tramas administrativas y su impacto sobre el transporte público de la ciudad. La exigua información archivada sobre este tema también puede deberse a que la gestión de los sistemas de transportes públicos no fue un tema prioritario para el ayuntamiento hospitalense ni sobre el que se ejecutaran importantes proyectos.

En el desarrollo de la investigación, entonces, se ha tratado de ampliar el espectro de información acudiendo a otros libros, artículos y documentos de análisis sobre este periodo de la historia de la ciudad que ofrecen pistas dispersas sobre lo acontecido[1]. La mayoría de ellos, al menos en lo que al tema de los transportes públicos se refiere, están escritos sobre el caso de Barcelona, siendo ello insuficiente para estudiar en profundidad lo acontecido en Hospitalet pero, al mismo tiempo, son una fuente de información importante teniendo en cuenta la estrecha y vinculante relación que ha existido entre las dos ciudades, acrecentada a partir de la segunda mitad del siglo XX con la promulgación de la Ley de Ordenación del Transporte de Barcelona en 1952 y con la Ley del Suelo de 1956, tal como se mostrará en las páginas que siguen. Por otra parte, los libros y estudios dispersos en internet sobre Hospitalet –incluyendo grupos privados para compartir información en las redes sociales- han contribuido para que esta investigación logre acercarse a ciertos detalles de la ciudad de aquellos tiempos. También se realizaron entrevistas a antiguos regidores del transporte de

[1] Un agradecimiento especial en esta búsqueda sobre la información dispersa del sistema de transporte público de la ciudad se merecen Lídia Santacana del Centre d'Estudis de L'Hospitalet y Pepa Prieto del Arxiu Municipal de L'Hospitalet.

Barcelona como Joan Torras i Carol[2] y Teresa Carrillo i Palacin[3], así como a habitantes de Hospitalet que han sido usuarios del servicio de transporte público durante décadas, pues sus testimonios ofrecen diferentes puntos de vista sobre las problemáticas estudiadas.

De otra parte, también ha sido muy útil el trabajo de compilación sobre la historia de las empresas de transporte en Hospitalet adelantado por Xavier Flórez[4], ya que en sus fichas de trabajo se consignan buena parte de las concesiones y características de las empresas de transporte público de pasajeros que circularon por Hospitalet durante el siglo XX. Ello contribuyó a subsanar la imposibilidad de consultar los archivos de las concesiones otorgadas a las empresas operantes en aquella época, puesto que muchas de las rutas de autobuses que circulan hoy por la ciudad mantienen los itinerarios de aquellas concesiones -con algunas modificaciones- a través de los servicios ofrecidos en la actualidad por la empresa Baix Bus. Ésta agrupa a las otrora empresas Mohn, Oliveras y Rosanbus. Dadas las transformaciones sufridas por el sector tras la metropolización de los servicios de transporte, las fusiones y extinciones de empresas a lo largo del siglo XX, no se ha podido acceder a los archivos de las empresas encargadas de gestionar el servicio en Hospitalet durante el periodo estudiado, ya que su carácter de empresas privadas les eximió de alimentar un fondo documental público, abierto y disponible capaz de perdurar más allá de la extinción de las empresas.

Las rutas, los itinerarios y las frecuencias de los servicios de transporte público han sido extraídos de las Guías Urbanas de Hospitalet encontradas en el *Arxiu Municipal de L'Hospitalet* y en el *Centre d'Estudis de L´Hospitalet* sobre el periodo comprendido entre 1928 a 1974, así como de los estudios de transporte efectuados por el Área Metropolitana de Barcelona desde finales de la década de los 70's. Algunos mapas extraídos de trabajos de investigación –tesis de Máster y Doctorado- y otros de construcción propia han sido

[2] Ha sido ingeniero de Hospitalet (1970-1980), director de Servicios de Transportes y del Taxi de la Corporación Metropolitana de Barcelona (1980-1982), coordinador del Área de Transportes y Circulación y teniente de alcalde del ámbito de la Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona (1982-1995), y presidente de la Entidad Metropolitana del Transporte, Transportes de Barcelona, Ferrocarril Metropolitano de Barcelona y el Instituto Metropolitano del Taxi (1990- 1995). Entre 1995 y 2004 ha coordinado la Fundación del RACC y ha dirigido la asesoría Tecmo. En 2004 fue nombrado consejero del Centro Integral de Mercancías y Actividades Logísticas y de Transportes Metropolitanos de Barcelona y presidente de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña.

[3] Directora de los Servicios de Transporte del Área Metropolitana de Barcelona

[4] Ver: www.xaviflorez.org

incluidos en este trabajo con el ánimo de aportar una representación gráfica del funcionamiento de los servicios de transporte público en la ciudad.

1. EL TRANSPORTE PÚBLICO Y EL DESARROLLO DE LA CIUDAD. Una relación vinculante.

El interés práctico y científico por comprender y modelar las relaciones entre el transporte y la planificación urbana aparece especialmente con el auge y consolidación de las ciudades en la época moderna, y no ha dejado de crecer hasta nuestros días. No son pocos los estudios que afirman que existe una influencia mutua entre los sistemas de transporte y el desarrollo de las ciudades, tanto en términos de crecimiento –especial y económico- como de bienestar para sus habitantes. En ese sentido, se entiende que el transporte no es una herramienta neutral ni meramente técnica sino que participa en la formación, reproducción, ordenación, disfrute y aprovechamiento de la ciudad. Por tanto, las políticas de transporte son una parte fundamental de la acción de gobierno en el territorio urbano.

Sin embargo, sería erróneo afirmar que la relación entre el transporte y la ciudad es determinante. Ésta se ve constantemente modificada por la concurrencia e interacción con otros factores que participan activamente en la construcción y mantenimiento de la vida urbana. Como bien lo señalan Funderburg, Nixon, Boarnet y Ferguson (2009), "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"[5]. Es así que los efectos y la adecuación de un medio de transporte a una sociedad determinada no dependen de manera exclusiva de las características intrínsecas del transporte sino de su articulación e interacción con los demás elementos presentes en un ecosistema social dado.

Sin desconocer la existencia de una compleja red de tecnologías, dispositivos, materiales, deseos, intereses, personas y políticas públicas que moldean y sostienen un sistema de transporte público dado, en este apartado se abordarán brevemente sólo dos de los asuntos más sensibles de la relación transporte-ciudad que han sido tratados por la literatura

[5] El resultado de la introducción de una nueva tecnología, de una inversión, de una innovación se encontrará fuertemente influenciado por la presencia de otros elementos, actores y fenómenos que le permiten existir/actuar. Sin la existencia de múltiples elementos (humanos, naturales y técnicos) muchos objetos y programas que pueblan nuestro mundo serían completamente inútiles. Sea el caso de los teléfonos móviles: sin antenas o satélites no serían más que un costoso bulto de plástico y metal (Moreno, 2015)

académica. El escudriñamiento de dicha relación ha dado lugar a una amplia tradición de estudios[6], especialmente a partir de la década de 1950 cuando se adoptó el enfoque positivista que inspiraba la búsqueda de hipótesis generales sobre la distribución espacial, pero en las líneas que siguen se presentarán de manera sintética algunas de las líneas generales que han estado presentes en los estudios que indagan por el impacto de los transportes sobre la forma urbana y el crecimiento económico. La elección de estos dos asuntos no es arbitraria sino que responde, primero, a su preminencia en las agendas de académicos y gobernantes que estudian la relación entre el transporte y la ciudad; y, en segundo lugar, porque en la historia urbana de Hospitalet las interacciones entre forma urbana y transporte han sido intensas y porque la relación entre forma urbana, transporte y economía ha tenido unas particularidades que en muchas ocasiones pone en cuestión ciertos postulados teóricos recurrentes sobre el tema[7].

1.1. Redes de transporte y expansión urbana

La influencia del transporte en la extensión de las ciudades es uno de asuntos de tratamiento recurrente en los estudios urbanos[8]. Algunos defienden la existencia de una relación causal entre el transporte y la extensión de las ciudades, puesto que la aparición de medios de transporte modernos (tranvía, ferrocarril y autobuses) alteraron el paisaje y la vida urbana al conseguir aproximar y, al mismo tiempo, distanciar diversos espacios urbanizados. Con la revolución industrial no sólo se modificaron los mecanismos de producción sino que se aceleraron los ritmos y desplazamientos urbanos. Así, la aparición de nuevos medios de transporte se vincula con la aparición de asentamientos urbanos

[6] De hecho, en los debates contemporáneos sigue siendo uno de los temas centrales para el desarrollo de ciudades sostenibles, al considerar que el transporte es una de las variables determinantes en la estructuración del medio urbano.

[7] Se trata, específicamente, de la idea sostenida por muchos teóricos de que el establecimiento de un sistema de transporte público, eficiente y articulado está en la base del crecimiento económico. Sin embargo, como se mostrará más adelante, en el caso de Hospitalet no encontramos ni una traza urbana ordenada, ni un sistema de transporte público conectado y eficiente. Curiosamente ello no fue impedimento para que la ciudad presentara un importante crecimiento industrial y demográfico a principios y mediados del siglo XX como consecuencia de la instalación de fábricas, empresas y el arribo de inmigrantes de otras regiones de España. Así, el transporte no parece ser variables suficiente para explicar el desarrollo de Hospitalet durante buena parte del siglo XX.

[8] La lista de investigaciones y documentos que abordan este tema es bastante extensa. Algunos de los autores citados recurrentemente son: Weber (1976), Middleton (1967), Gómez-Ibañez (1985), Arrington (1996), Damm et. al. (1978), Mullins (1989), Davis (1985).

periféricos de dos clases: los primeros destinados a la burguesía que poco a poco fue desplazando su residencia hacia zonas alejadas del centro y con cierto carácter rural; en los segundos, en cambio, se establecieron las poblaciones obreras y las fábricas, de cuyos ruidos y contaminación se aleja a la ciudad central y a los barrios residenciales burgueses[9].

El impacto del ferrocarril sobre el crecimiento urbano de las ciudades europeas del siglo XIX es difícil de estimar con exactitud, ya que se trató de un periodo marcado por múltiples transformaciones sociales y económicas relacionadas con el auge de la revolución industrial[10]. No obstante, algunos estudios sobre los *suburbs* en el caso británico permiten entrever que el avance de las líneas del ferrocarril impulsó la expansión de la periferia exterior londinense (Haywood, 1997). Los tranvías y los autobuses también comenzaron a operar hacia las zonas suburbanas y, con ello, se incrementó la densificación a lo largo de sus líneas y recorridos. En cambio, en el caso de Viena, se atribuye a la inexistencia de una red de ferrocarriles suburbanos que la población se haya quedado concentrada en la zona céntrica. (Capuzzo, 1998).

En el caso de las ciudades europeas no son pocos los autores que coinciden en afirmar que "la geografía de muchas grandes ciudades después de la primera guerra mundial parece reflejar en buena medida los resultados del crecimiento ordenado y selectivo en torno a las líneas de transporte" (Oyón, 1999, p. 33). En ese orden de ideas, la aparición del tranvía desde finales del siglo XIX es interpretado como uno de los acontecimiento que dio forma a las ciudades de su época. Capel (2011, p. 83) considera que "los trazados de los tranvías tuvieron influencia para la configuración de las nuevas extensiones urbanas". Por ejemplo, en Barcelona, la electrificación de los tranvías supuso la consolidación de una red urbana

[9] Una excelente descripción material y social de esta época se encuentra en la novela *Tiempos difíciles* de Charles Dickens.

[10] La aparición de los ferrocarriles, aunados al aumento de población y a la ausencia de políticas de vivienda destinadas hacia la creciente masa de obreros que se instalaban en las urbes, permitieron que las áreas aledañas al paso de las vías se convirtieran en lugares de asentamiento precario y autoconstrucción. En el caso de Barcelona, Alcaide (2005) relata, por ejemplo, que los terrenos situados a ambos lados del trazado de la vía férrea de Barcelona a Mataró se convirtieron en espacio poblados por industrias y éstas, a su vez, atraían a trabajadores desprovistos de vivienda que no dudaban en ocupar los territorios aledaños a las fábricas. La instalación de chabolas y fábricas en estas áreas no sólo generaban condiciones de vida insalubre y miserable para los trabajadores, sino que bloqueaba el desarrollo de los planes de Ensanche que el proyecto de Cerdà había definido para dicha zona. La ocupación prácticamente total de los terrenos comprendidos entre la vía del ferrocarril y la línea de costa bloqueó los accesos de la ciudad al mar, desde la Barceloneta hasta el río Besòs.

más amplia que enlazaba el centro de la ciudad con los municipios anexionados, garantizando el traslado desde los centros de producción y distribución hacia los enclaves suburbanos como Gracia, Horta o San Gervasi-Sarria que, a partir de entonces, se convertirían en lugares de residencia permanente de la burguesía. Ahora, si bien se puede atribuir el crecimiento de Barcelona a la aparición del tranvía y sus recorridos sub-urbanos, no se puede afirmar lo mismo sobre el papel del tranvía en la consolidación de los núcleos urbanos y en la distribución del crecimiento poblacional en la ciudad, pues como lo muestra Gonzàlez (1992, p. 108), "el distrito IV era el mejor dotado de líneas de tranvía (…) pero los mayores incrementos de población se produjeron en los distritos VII, VIII, IX y X, en un claro fenómeno de centrifugación. Paradójicamente, son los distritos que presentaban un menor crecimiento de los servicios tranviarios" en los primeros 20 años del siglo XX[11].

En el caso de Madrid, los estudios urbanos también suelen asociar la extensión de la ciudad del siglo XIX con la aparición del tranvía. García-Gutiérrez (2008, p. 51), comenta: "la primera línea conectaba los dos sectores extremos —y en clara expansión— del Ensanche, los barrios de Salamanca y de Argüelles. Desde su origen, el nuevo medio de transporte se imbricaba con el crecimiento de la ciudad; baste reparar en que la promoción inmobiliaria de las primeras manzanas del barrio de Salamanca (el frente de la calle de Serrano hasta la calle de Maldonado, donde se emplazaron las primitivas cocheras) estaba ligada —mediante la ubicua figura del Marqués de Salamanca— a la propia explotación de la primera línea de tranvías". Alvargonzález es aún mucho más incisivo a la hora de vincular la expansión de la ciudad de Gijón y el tranvía, pues según afirma, desde 1890 hasta 1963 "el tranvía circuló de forma ininterrumpida por las calles de la ciudad, circunstancia que como poco puede ser calificada de indicio acerca del papel que cumplió en la configuración de la estructura urbana". (Alvargonzález, 1985, p. 132).

Aunque las compañías de tranvías en España no acostumbraban a trazar líneas que antecedieran la edificación y ocupación de territorios, en ciertos casos, se puede asociar la promoción inmobiliaria de determinados espacios con el fomento de líneas tranviarias. En

[11] Barcelona estuvo dividida en diez Distritos hasta el ascenso de la dictadura de Primo de Rivera. Los Distritos eran: Ciutat Vella (I), L'Eixample (II), Sants-Montjuic (III), Les Corts (IV), Sarrià-Sant Gervasi (V), Gràcia (VI), Horta-Guinardó (VII), Nou Barris (VIII), Sant Andreu (IX), Sant Martí (X).

Barcelona ocurrió con el Tibidabo y en Madrid con la ciudad lineal construida por la Compañía Madrileña de Urbanización (Brandis y Mas, 1981). En todo caso, otros autores señalan las dificultades de establecer patrones generales y deterministas sobre el crecimiento de las ciudades e invitan a observar cómo "muchos procesos de crecimiento periférico en las grandes ciudades que se dispararon cuando ese proceso estaba en su apogeo, en los años veinte y treinta, y después en los cuarenta, no se ajustaron en absoluto al trazado estricto de las líneas de tranvías, quedando muchas veces fuera de las franjas de influencia de las mismas". (Oyón, 1999, p. 31)

La progresiva introducción del automóvil y del autobús a partir de 1930 supuso una ruptura con la estructura urbana heredada de la época del apogeo del tranvía, pues sus recorridos podían ser mucho más flexibles que los determinados por el trazado tranviario. En Inglaterra, por ejemplo, se habla de los *motorcar suburbs* que, como su nombre lo indica, fueron formaciones urbanas que nacen alejadas de las líneas del tranvía y que se encontraban vinculadas a las rutas de los autobuses. A partir de la década de los 70's se comienza a hablar de un cambio de patrón en el crecimiento de las ciudades europeas que deja de estar vinculado con la expansión del transporte público y que tiene que ver con lo que Dupuy (1995) ha llamado los "territorios del automóvil". Así, se habla de un nuevo ciclo de urbanización, caracterizado por un estancamiento o ralentización del crecimiento demográfico y la expansión territorial de los usos urbanos (Monclus, 1998, p. 5) marcado por la extensión del uso del automóvil privado.

En el caso de Estados Unidos existe una controversia acerca de si fue el tranvía o el automóvil privado el medio de transporte que impulso la expansión (*sprawl)* de la ciudad. En 1920 las principales ciudades americanas contaban con diferentes opciones de transporte público (tranvías, carros tirados por caballos, trenes interurbanos y trenes de larga distancia). A juicio de diversos investigadores, entre ellos Herce y Miró, la construcción de autopistas y, en especial, la popularización del uso del automóvil privado fueron los factores "que produjeron mayores cambios en la forma urbana y en su dispersión sobre un territorio más extenso. (…) supuso extender el mercado del suelo urbano a distancias cada vez mayores de la ciudad central" (Herce y Miró, 2002, p. 44). Schaeffer y Sclar (1980), por su parte, consideran que a finales del siglo XIX la extensión de

las líneas de tranvías eléctricos hacia los suburbios fue lo que propició la descentralización masiva de Boston, la Bahía de San Francisco y el sur de California. Dicha afirmación es sustentada en una prolija bibliografía dedicada a los "*streetcar suburbs*" (suburbios del tranvía), nombre acuñado para los suburbios que a finales del siglo XIX y principios del XX se construyeron alrededor de las líneas de los tranvías. Incluso señalan que se dieron casos en los que las propias compañías de los tranvías se involucraron en la construcción de los suburbios. (Bass, 1978).

Siguiendo la interpretación de Smerk (1967), tenemos que la organización espacial urbana y suburbana de principios del siglo XX es atribuible a las líneas de los tranvías, mientras que a partir de 1930 han sido las autopistas y el automóvil los responsables de la forma de las ciudades estadounidenses[12]. Esta hipótesis podría resolver la controversia entre automóviles y tranvías anteriormente mencionada, aunque lo importante es que los defensores de una u otra postura coinciden en afirmar que el transporte ha sido un elemento fundamental en la definición de la forma urbana moderna. Desarrollos urbanos recientes les permiten seguir sosteniendo la misma aseveración, pues la aparición de las llamadas *Edge cities* parece estar íntimamente vinculada con la extensión de las líneas ferroviarias. Estas ciudades se han formado alrededor de las estaciones de ferrocarril alejadas de las grandes ciudades y han desarrollado una mezcla de funciones que difiere del clásico suburbio exclusivamente residencial, dando lugar a la concentración de oficinas y lugares de ocio. Su auge se debe a que allí el suelo es más barato que en las ciudades tradicionales, al tiempo que ofrecen seguridad, eficientes comunicaciones terrestres, avanzado equipamiento tecnológico y una elevada calidad de vida para los empleados y directivos de las empresas instaladas en ellas. (Garreau, 1991). Por mencionar sólo un ejemplo, en el estado de Boston se encuentra Alewife, una *edge city* que recibe su nombre y debe su origen a la existencia de una estación del metro que entró en funcionamiento en el año 1985.

En relación al impacto de las líneas de tren en la forma urbana y la definición de los usos del suelo, algunas investigaciones sugieren que más que contribuir en la extensión de las

[12] Esta hipótesis es apoyada por otros autores, entre ellos, Harrison and Kain (1974) y Hoyt (1939). Este último aseveró que "la forma urbana es en gran parte producto de la tecnología de transporte dominante durante un periodo en el que la ciudad se encuentre en crecimiento".

ciudades, su impacto ha sido determinante en la formación de *clusters*[13] -concentraciones de empresas e instituciones interconectadas en un campo particular- que producen una forma metropolitana policéntrica. Estudios sobre los efectos de la construcción de la línea de metro Younge Street en Toronto suelen atribuirle un alto poder dinamizador no sólo del comercio subterráneo –antes inexplotado- sino que también del encuentro de grupos de interés capaces de realizar inversiones y rigurosos controles sobre el uso de la tierra en los alrededores de las estaciones, permitiendo el reflorecimiento de áreas que se encontraban deterioradas. Knight and Trygg (1977), suelen ser más cuidadosos respecto a los beneficios que puede generar una infraestructura de metro sobre la forma de la ciudad, pues consideran que para que el impacto sea positivo es necesario que junto con la apertura de nuevas estaciones de metro se establezcan políticas de zonificación y fiscales que impulsen el desarrollo de las zonas afectadas, al tiempo que señalan la necesidad de que existan otros factores complementarios externos al sistema de transporte mismo, tales como: una economía saludable, tierra disponible que pueda ensamblarse fácilmente con las nuevas infraestructuras, un entorno apropiado tanto en términos estéticos como de adaptación para el uso peatonal, restricciones a la circulación de automóviles, planes urbanos en los que se garantice la interconexión de la ciudad mediante diversas formas de transporte público, etc.

El caso de Estocolmo puede ser un buen ejemplo de cómo ese ensamblaje adecuado de políticas y condiciones externas al sistema de transporte ha sido puesto en práctica en el diseño de ciudades sostenidas por el sistema ferroviario. Tras la segunda guerra mundial el gobierno se embarcó en proyectos de planificación urbana estratégica e inversiones en trenes regionales para llevar el crecimiento urbano e industrial hacia nuevas ciudades, cuyo diseño y aparición se encuentra directamente vinculado con las infraestructuras ferroviarias. En América Latina, la ciudad de Curitiba (Brasil) también ha invertido importantes esfuerzos desde la década de los 70's para que el diseño de su sistema de transporte se convierta en eje de crecimiento y organización espacial. Para ello, planificadores y urbanistas se pusieron en la tarea de diseñar una estructura urbana de crecimiento lineal que se apoya en ejes estructurales que organizan y distribuyen el transporte público y el transporte privado, así como el uso, la densidad y la zonificación de la tierra. En las ciudades que como en Curitiba se integra el planeamiento urbano, con inversiones en

[13] Para una definición amplia de *Clúster* ver: Dalmau Juan y Hervas José (2005). *Sistemas de intangibles regionales.* Valencia: Editorial universidad politécnica de Valencia.

infraestructura de transportes y políticas públicas destinadas a incentivar el crecimiento y la inversión, parece que se saca un mejor provecho a la incidencia del transporte sobre la forma urbana que en aquellos casos en los que el sistema de transporte se desarrolla desligado de la planificación urbana y de políticas públicas que generen un clima adecuado para la vida colectiva en el medio urbano. En suma, los efectos y las características que sobre la forma urbana pueda generar el transporte público se encuentran íntimamente vinculados con un sinnúmero de políticas públicas, variables económicas y políticas de planificación urbana.

1.2. Transporte y crecimiento económico

Otras investigaciones, por su parte, han presentado a los sistemas de transporte como dispositivos clave para el crecimiento económico de una ciudad, en tanto que "la calidad y la dirección del crecimiento de las ciudades es altamente dependiente del carácter y la ubicación de las rutas de transporte". (Stren, 2001, p. 378). Así, el establecimiento de un sistema de transporte público eficiente se interpreta como un motor de impulso a la productividad, ya que mejora la conectividad y reduce los tiempos de desplazamiento. Esta hipótesis goza de muy buena aceptación en la mayoría de la literatura académica sobre el tema, estableciendo relaciones de causalidad entre las mejoras en la infraestructura del transporte y el crecimiento económico. Dicha asociación causal se sustenta en el papel que ha jugado el transporte desde los comienzos de las formaciones urbanas en su desarrollo económico, puesto que la mayoría de las grandes ciudades fueron fundadas en el cruce de una red de transporte. Desde allí, entonces, se asume que en el vínculo entre el transporte y la economía se encuentra una de las claves del bienestar y crecimiento de las ciudades.

En la era moderna se entiende que el desarrollo de sistemas de transporte público tiene efectos contundentes sobre la economía no sólo porque mejora las condiciones en las que se pueden desarrollar el desplazamiento, intercambio y distribución de personas, bienes y servicios sino porque en la construcción misma de las infraestructuras de transporte se generan impactos económicos positivos en el sector del empleo, de los suministros, de la industria, de los combustibles y todo ello se traducirá en un aumento del consumo –es la

clásica teoría keynesiana. Siguiendo estas premisas, la mayoría de los índices de competitividad diseñados para evaluar y comparar el desarrollo de las ciudades incluyen un componente relacionado con el servicio de transporte público[14]. De hecho, en el año 2003 cinco regiones en Estados Unidos forjaron *the national business coalition for rapid transit*. Dicha coalición se dirige hacia la implementación de estrategias que permitan mejorar los sistemas de transporte público de sus ciudades, reconociéndole un papel fundamental en su desarrollo económico y competitividad.

En la década de los 90's el Banco Mundial examinó el funcionamiento de treinta y siete áreas metropolitanas, encontrando que las ciudades más eficientes eran aquellas en las que la proporción de viajes en transporte público era más alta. El estudio también señaló que un transporte público eficiente aumenta la competitividad en tanto que atrae inversiones y mano de obra muy calificada, al tiempo que mejora la calidad de vida. (Kenworthy, 1997)

Esta interpretación ofrecida por el Banco Mundial ha sido frecuente en la literatura sobre el tema. Berechman (2001), por ejemplo, sugiere que las inversiones en transporte no sólo generan crecimiento económico en un área determinada sino que permiten mejoras en el bienestar de los residentes, pues disminuye los tiempos de desplazamiento desde su casa hasta su sitio de trabajo y les proporciona un entorno más agradable dado que las infraestructuras de transporte suelen llamar a otros sectores de la economía para invertir, lo cual, a su vez, impulsa nuevas intervenciones de la administración pública en el equipamiento urbano. En esa misma dirección, Bernick y Cervero (1997) sugieren que "las estaciones del metro funcionan como nodos de crecimiento que atraen la instalación de viviendas, comercio y fábricas en un perímetro de medio kilómetro a la redonda". No obstante, investigaciones adelantadas por Green y James (1993) en la ciudad de Washington encontraron que el impacto del tren en el crecimiento del empleo se encontraba directamente relacionado con los usos del suelo pre-existentes, es decir, las estaciones ubicadas en zonas de uso principalmente residencial probablemente generen menos empleos que las estaciones rodeadas por áreas de uso no residencial. En cambio, Short y Kopp (2005) no dudan en aseverar que la infraestructura de transporte es capaz de

[14] Ver: Karl y Ietri (2012), Ni y Karla (2010) y Beacon Hill Institute (2004).

determinar los flujos comerciales, las localizaciones industriales y residenciales convirtiéndose en un activo social fundamental allí donde se introduce.

Investigaciones adelantadas en ciudades como Atlanta y Ottawa mostraron que había una fuerte correlación entre las inversiones en transporte y el cambio de uso del suelo y, por tanto, en la valorización del territorio. Los resultados del análisis realizado por Cambridge Systematics (1988) mostraba que el impacto había sido mayor en los barrios marginales donde había una fuerte presencia de talleres de reparación de automóviles y pequeños comercios familiares, ya que tras la instalación de infraestructuras de transporte habían cambiado el uso del suelo y las actividades económicas del barrio hacia la construcción de viviendas nuevas, complejos urbanos de uso mixto y centros comerciales. En ese sentido, se interpreta que las inversiones en transporte son un dispositivo de política pública capaz de acelerar el desarrollo de áreas deprimidas de las ciudades, pues aprecian una correlación entre la implantación de infraestructura de transporte público y la aparición de planes de desarrollo. En todo caso, el debate acerca de los efectos que las inversiones en transporte ferroviario tienen sobre el desarrollo económico y la densificación en las áreas aledañas a las estaciones sigue sin resolverse.

La mayoría de autores coinciden en señalar que el impacto positivo que puede tener el transporte en la economía está relacionado con que proporcionan "accesibilidad" a los territorios, la cual no se garantiza sólo con la construcción de infraestructuras sino que demanda que los sistemas de transporte ofrezcan un servicio rápido, fiable, frecuente e interconectado. Así, se espera que la accesibilidad al tránsito ferroviario, por ejemplo, aumente el valor del precio del suelo porque la demanda se incrementará y ello, a su vez, atraerá comercios y nuevas inversiones, pero la valorización y rehabilitación del territorio a través de la implementación de sistemas de transporte parece ser una ecuación con varias variables, como por ejemplo: las características del sistema de transporte (tamaño, regularidad, conectividad), la relación entre una estación y el resto del sistema viario y peatonal, la distancia entre la estación y el entorno construido, las inversiones en espacio público, el diseño y la armonía de la trama urbana, la regeneración del entorno construido cuando se trata de estaciones en el centro de la ciudad, etc. Downs (1982) concluye que en

todos los casos, la accesibilidad de transporte es una condición necesaria, pero no suficiente para el que desarrollo económico se produzca.

Una investigación adelantada por Pucher (1988) compara el desarrollo de ciudades de Estados Unidos y Europa y una de sus principales conclusiones fue que "las características de la forma urbana son el resultado de las políticas públicas implementadas". Eso quiere decir que muchos de los procesos de desarrollo económico y urbanístico que se presentaron en áreas influenciadas por inversiones en infraestructuras del sistema de transporte público son el resultado de esfuerzos concertados entre el sector público y los inversores privados para inducir el desarrollo en los lugares deseados. Conclusiones similares son presentadas por el trabajo de Cervero, Bernick y Gilbert (1994), quienes aseveran que en casi todos los ejemplos exitosos de desarrollo residencial relacionados con el transporte se ha producido un cierto nivel de participación pública. Es decir, las inversiones en infraestructura de transporte no pueden ser entendidas como una variable independiente capaz de impulsar el desarrollo de la ciudad, pues éstas no generarán los resultados deseados si no se acompañan de políticas públicas multisectoriales. Cualquiera sea la ventaja de accesibilidad que un sistema de transporte pueda conferir a una zona residencial o comercial, el contexto político, económico e institucional tendrán una influencia preponderante sobre los resultados de desarrollo que se puedan alcanzar. De acuerdo con Knight y Trygg (1977), las regiones más exitosas en la generación de crecimiento económico vía inversiones en transporte público, realizaron las inversiones justo antes o durante un período de rápido crecimiento de la población e implementaron políticas de uso de la tierra e inversiones en transporte para canalizar el crecimiento.

En ese sentido, el círculo virtuoso y aparentemente natural que suele establecerse entre el transporte en sí mismo y el desarrollo económico de la ciudad parece que no es automáticamente virtuoso y mucho menos natural. En ciudades latinoamericanas como Santiago de Chile, Figueroa (1990) apunta que las inversiones en la instalación de un sistema de metro no sólo ha atraído inversión y aumentado los precios de la tierra, sino que también ha permitido que la segregación social tenga un correlato espacial, pues la llegada del metro facilitó el traslado de amplios grupos poblacionales de bajos ingresos hacia la periferia metropolitana, mientras que se modernizaba el centro de la ciudad y ello generaba

un consecuente aumento en los precios de la tierra, produciendo el efecto de "gentrificación". Así, las inversiones en transporte si no se acompañan de políticas integrales y distributivas también pueden generar impactos negativos sobre determinados grupos de población. Blonk (1979, p. 331) concluía que "el transporte es una fuerza catalizadora en dos sentidos: es un agente vital para el crecimiento industrial y un agente del declive donde los recursos, las condiciones económicas y la actividad humana son insuficientes para satisfacer la competencia".

De este modo, la energía potencial, por utilizar un término de la física muy pertinente en este caso, de la introducción de infraestructuras y sistemas de transporte público necesita estar acompañada y encauzada a través de numerosos y coordinados dispositivos, agentes y políticas capaces de canalizar su potencia y equilibrar los posibles efectos negativos sobre ciertos territorios y grupos poblacionales, pues el transporte público al tiempo que une aumenta distancias, valoriza pero también segrega, crea accesibilidad pero también desplaza.

1.3. El mundo urbano, una trama de relaciones

Tal como se ha visto en este breve recuento, no existe una variable independiente capaz de determinar o alterar de manera aislada el desarrollo del conjunto urbano[15]. La ciudad está compuesta por una miríada de procesos parcial, directa o indirectamente conectados que se mueven a velocidades diferentes y atravesando muchas escalas temporales simultáneamente. La estructura urbana es el resultado de ideas, planes, propósitos, arreglos y deseos provenientes de múltiples sectores, promovidos por diversos agentes, muy dilatados en el tiempo. Ello potencializa la presencia permanente de contradicciones y desacuerdos entre las decisiones y acciones de un momento determinado y aquellas que la

[15] Como lo permite entrever la literatura de Tolstoi, no es posible descubrir leyes fiables e inmutables sobre la historia. Sin embargo, los historiadores caen fácilmente en la tentación de elegir arbitrariamente las variables o factores que determinan los acontecimientos. Tolstoi "se queja de que mientras los factores que determina la vida de la humanidad son muy variados, los historiadores escogen sólo un aspecto aislado, por ejemplo el político o el económico, y lo presentan como si fuera el más importante, la causa eficiente del cambio social; pero entonces, ¿qué pasa con la religión, qué pasa con los factores espirituales, y con los muchos otros aspectos –literalmente, una multiplicidad innumerable- propios de todo acontecimiento?". (Berlin, 1981, p. 58)

anteceden y le sucederán. Así pues, la definición de la trama de urbana y el funcionamiento de los sistemas de transporte participan activamente en la construcción de la vida urbana pero ésta no depende exclusivamente de aquellos.

Ahora bien, la multiplicidad de factores que juegan un papel importante en la adopción y ejecución de una determinada política de transporte urbano hacen que la relación entre transporte y ciudad se desarrolle en un complejo entramado de relaciones entre diversas instituciones, agentes públicos y privados, tecnologías, morfologías, estructuras políticas, planes económicos, grupos ciudadanos, habitantes, insumos (gasolina, electricidad, hierro), entre otros. Las interacciones entre elementos y actores, no siempre predecibles, dan forma al sistema de transporte urbano y éste, a su vez, incide en las dinámicas de aglomeración, distribución, crecimiento económico, calidad de vida y movilidad de la ciudad. Así, para comprender las características de los transportes urbanos en un momento determinado será necesario analizar una serie de procesos con ritmos desiguales ocurridos en diferentes temporalidades y afectados por diversos fenómenos y agentes. Por ejemplo, tal como se señalaba anteriormente, no es posible afirmar que existe una relación de causalidad entre la implantación de líneas de transporte público y la formación y estabilización urbana de Barcelona, pues los medios de transporte público actuaron en ciertas ocasiones como barreras que fragmentaron la ciudad y en otros momentos como factores de dispersión y no de aglomeración. Adicionalmente, no se debe ignorar el papel que en la consolidación urbana jugaron los planes urbanos de Cerdà, los enlaces viarios de Jaloussely, la influencia del *Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània* (GATCPAC), de los empresarios del tren, del sector de construcción inmobiliaria, de los desarrollos de las redes de electrificación, del crecimiento industrial y del establecimiento de poblaciones de inmigrantes en la capital, entre otros. Así, aislar uno de estos elementos para considerarlo el factor determinante sería un error analítico que en este documento se aspira no cometer. Ello no obsta para decir que las redes de transporte público son un elemento clave en la configuración de la trama urbana y en la potenciación del desarrollo económico de una ciudad, como bien se puede deducir de las referencias teóricas anotadas en los apartados anteriores.

En virtud de lo anterior, esta investigación entiende que las ciudades están en un proceso permanente de adaptación a través de la incorporación de nuevas tecnologías que les ayudan a funcionar como sistemas estables y predecibles (Thrift, 2005); por tanto, la introducción y puesta en operación de medios de transporte puede ser entendido como un proceso de adaptación de la ciudad a la sociedad de su época. Una adaptación que no es natural sino el producto de grandes artificios y maniobras de articulación que, en el caso del transporte, incluirá diversos factores de tipo económico, político, geográfico, geológico, legislativo, institucional e ideológico –entendiendo por esto último el modelo de ciudad y de sociedad que se proyecte construir. Las características de dicho ensamblaje, que se encuentra en permanente transformación, definirán las particularidades del funcionamiento de un sistema de transporte en un momento dado. Teniendo ello como premisa, en los siguientes apartados indagaremos la configuración y funcionamiento del sistema de transporte en la ciudad de Hospitalet desde principios del siglo XX hasta el final de dictadura de Francisco Franco, mostrando cómo la compleja relación de temporalidades, de estructuras institucionales, regímenes políticos, transformaciones económicas y poblacionales, grupos de interés, la tensa relación con Barcelona y los modelos de ciudad que se impulsaron han moldeado la forma urbana de Hospitalet y la estructura de su sistema de transporte público.

2. HOSPITALET Y LOS INICIOS DE SU CONFIGURACIÓN URBANA

En este apartado se expondrá el desarrollo de la trama urbana de Hospitalet, es decir, se describirá cómo se adelantó el proceso de transformación de un territorio eminentemente agrícola –la huerta de Barcelona- en una urbe desde mediados del siglo XIX hasta antes de la dictadura de Franco. Ello con el fin de presentar los diversos factores que desde la formación de la ciudad han participado en la definición de su forma urbana. Por otra parte, se busca reseñar cómo tales factores han impactado y sido impactados por la aparición de infraestructuras de transporte sobre el territorio.

2.1. De masías agrícolas a ciudad. Los primeros ejes de estructuración urbana

De acuerdo a la documentación histórica disponible, entre el siglo XV y XVIII, en Hospitalet se habían establecido tres pequeños núcleos urbanos: a los alrededores de la parroquia de Santa Eulalia, al lado del Hospital de Proveçana (Vila Vella) y el Samontà, una tierra fértil y apta para el cultivo pero también insalubre a medida que se aproximaba al río. Esta estructura de tres núcleos aislados y desconectados no sólo fue el germen de la ciudad de Hospitalet sino que se mantuvo durante el siglo XIX y principios del XX como patrón de poblamiento y estructuración de un territorio carente de planificación urbana[16].

El núcleo medieval fue aquél que vivió un mayor crecimiento demográfico y de urbanización que, sin embargo, no es comparable con el que se produce por la misma época en el municipio vecino de Sants[17]. En el año 1850, Hospitalet aún conservaba su estructura parcelaria agrícola pero ya se habían instalado en el territorio cuatro ejes de infraestructuras que, como se verá a continuación, participaron activamente en la definición del crecimiento posterior de la ciudad: la carretera de Barcelona a Madrid (actual N-II), el canal de la Infanta, la carretera de Barcelona a Santa Creu de Calafell (carretera Provincial, hoy "carrer d'Enric Prat de la Riba") y la carretera de Collblanc.

Las obras de la carretera de Barcelona a Madrid fueron impulsadas por el rey Carlos III entre 1761 y 1764. Su puesta en funcionamiento, según comenta Casas (1983, p. 24), potenció el crecimiento de la población de Esplugas y valorizó la parte norte de Hospitalet. En su recorrido hasta llegar a Barcelona aparecieron hostales, que fueron lugar de paso obligado para los viajeros, y a su alrededor se fueron ampliando los asentamientos humanos.

[16] 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, 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.

[17] Sants pasó de tener unos 500 habitantes y 150 casas en la década de 1780 a 25.085 habitantes y 3.344 edificios en 1897. (Centre d'Estudis de L'Hospitalet, 1997, p. 92)

La carretera provincial, por su parte, fue un eje de crecimiento de la Vila Vella (casco antiguo) de Hospitalet. En 1867 se inicia la primera ampliación de esta parte de la ciudad, aprovechando el traslado del cementerio fuera del núcleo urbano en cumplimiento de las normativas de saneamiento que se expidieron en aquella época. Se abrió el *carrer Església* para unir la parte alta de la Vila Vella y el *carrer Major*. Ello mejoró la articulación de esta aglomeración urbana naciente e impulsó la aparición de nuevas construcciones. Casas (1987, p. 71) calcula que entre 1860 y 1877 pudieron aparecer cerca de cuarenta edificaciones nuevas.

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, p. 60). Allí se establecieron el ayuntamiento, la escuela y la cárcel de Hospitalet, generando una fuerte centralización de los servicios en una ciudad que avanzaba por el siglo XIX con tres núcleos urbanos desconectados.

Fuera de la zona del casco antiguo se puede considerar que el vecinazgo con Barcelona ha sido un factor que ha incidido muy fuertemente en el devenir de la ciudad. Hospitalet siempre se ha movido en esa relación bajo la tensión permanente de ser parte de la formación metropolitana, disfrutando de las ventajas de dicha posición, o de jugar un papel de ciudad satélite dedicada a absorber parte de los problemas de la gran urbe pero sin disfrutar de sus beneficios[18]. Su frontera en la Riera Blanca nunca ha sido más que una línea de separación formal entre los barrios que se encuentran 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 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, p. 61), fue el arrabal industrial de Sants. Allí, alrededor de las fábricas que se instalaban solían aparecer asentamientos humanos construidos por los trabajadores en precarias condiciones. Este fenómeno se va a replicar en otras zonas de Hospitalet también

[18] Diversos estudios coinciden en afirmar que "el crecimiento urbano de la ciudad cada vez obedeció más a la dinámica de la Gran Barcelona –arrabales industriales, suburbios de residencia obrera, actividades periurbanas- que a la del pueblo". (Centre d'Estudis, 1997, p. 95).

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". (Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 1997, p. 93)

Otros estudios muestran que el crecimiento poblacional e industrial de la zona norte de Hospitalet no sólo puede atribuirse a la expansión de Sants; al parecer, otros fenómenos que no provenían de decisiones políticas ni de cálculos empresariales, acaecidos en la zona del Samontà –actual Florida, Pubilla Casas, Can Serra, Collblanc, la Torrasa y Sant Feliu- impulsaron su transformación urbana. En el año 1892 una plaga de filoxera devoró las plantaciones de uva, acabando con la riqueza agrícola de la zona, así que esos territorios dejaron de ser utilizados para las plantaciones y se convirtieron en eje de la industrialización. (Marín, 1995, p. 12) Adicionalmente, la zona cercana a la Riera Blanca fue el territorio ideal para el florecimiento de la industria de la cerámica, ya que 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 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 Cerdà[19]. Así las cosas, tanto las plagas como las características del suelo y el crecimiento del mercado de la construcción participaron tan intensamente del crecimiento urbano de la frontera norte de Hospitalet como lo hizo la expansión de Sants.

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, contrario 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

[19] Como señala Solà-Morales (1992): "el crecimiento de la ciudad no es simplemente un resultado sino que también es un factor productor de la industrialización".

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.* Así mismo, la infraestructura férrea (Barcelona a Vilanova) construida en 1881, en lugar de ensamblar y valorizar el territorio, bloqueó la posible conexión entre Santa Eulalia y Sant Josep (Centre d'Estudis de L'Hospitalet, 1997, p. 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, pues según se estima dos de las calles contenidas en su territorio fueron las que registraron el mayor número de nuevas edificaciones, a saber: la carretera de Collblanc y el *carrer de Creus.* Este último debe su nombre al propietario de los terrenos, Esteban Creus, quien promovió la instalación de casas y fábricas en su finca sin seguir ningún criterio de ordenación urbana. Las calles que surgen de este urbanismo fulgurante e improvisado definieron los principales ejes de crecimiento del barrio siguiendo las divisiones pre-existentes de las parcelas agrícolas, situación que se repite en todo el término municipal. Como afirma Piera (2011), "las masías desaparecen pero el trazado urbano no se modifica sustancialmente".

Otro momento clave en la definición de la estructura urbana de Hospitalet fue la construcción del Canal de la Infanta, inaugurado en 1820. La estructura de riego que se pudo implementar con el Canal 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[20] 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[21], una fábrica de papel, una serradora de mármol y un taller de hilandería movido por agua (Casas, 1987, pp. 53-58)

[20] Canales de origen árabe por donde se conducen las aguas para regar.
[21] Los molinos de corteza (*molí d'escoça)* funcionaban como máquinas que troceaban la corteza de los árboles que luego serviría para el curtido de pieles.

MAPA UNO: Hospitalet de Llobregat, 1875

Fuente: Autor desconocido.

De este modo, no se puede desconocer que el Canal de la Infanta jugó un papel definitivo en la dinamización de la agricultura y en la aparición de una incipiente industrialización. Su paso por Hospitalet mejoró las condiciones de vida de sus habitantes no sólo por reducir los problemas derivados de las frecuentes inundaciones causadas por el desbordamiento del río Llobregat sino que también impulsó el crecimiento económico, atrajo nuevos habitantes y definió unas líneas de organización urbana que, en la mayoría de los casos, no hacían más que seguir las divisiones naturales del territorio, desde siempre atravesado por el río Llobregat, por las rieras que nacen de éste y por las hijuelas creadas por los agricultores para nutrir sus campos.

Esta canalización de las aguas provenientes del río Llobregat a través del Canal de la Infanta que impactó tan positivamente diversos aspectos de la vida de Hospitalet, también creó una nueva división entre el norte y el sur del territorio, una fractura de la ciudad que se convirtió en definitiva dada la ausencia de intervenciones urbanas que buscaran suavizarla. Posteriormente, el paso de la línea del tren[22] de "Barcelona a Molins de Rei, que seguía un trazado prácticamente paralelo del Canal de la Infanta, reforzó la división de la parte alta y la parte baja del término municipal" (Casas, 1983, p. 57) pero no fue su causante, como se ha afirmado en repetidas ocasiones.[23] Así, la ciudad desde el siglo XIX fue creciendo con esta fractura –entre la parte del Samuntà y la Marina- que se sumaba al crecimiento fragmentario y aislado de sus tres núcleos de urbanización.

2.2. Infraestructuras férreas y desarrollo territorial en Hospitalet

A mediados del siglo XIX el transporte en ferrocarril comienza a ser cada vez más representativo, ya que permitía acercar poblaciones, disminuir el tiempo y el costo de los desplazamientos y, en últimas, ampliar el mercado en pleno auge de la industrialización. Su uso estaba restringido al transporte inter-urbano, siendo la ciudad el punto de llegada o de salida pero no un escenario para su tránsito. Esta situación no tardaría en cambiar, pues el aumento de la presencia de ferrocarriles coincidió con un momento de reorganización del espacio urbano de acuerdo a las nuevas necesidades y posibilidades de las ciudades en proceso de modernización, que hicieron de la circulación y la higiene dos elementos claves de la vida urbana. El manejo de la circulación otorgó un papel protagonista a los nacientes medios de transporte; dejaron de ser dispositivos externos a la vida urbana para convertirse en actores fundamentales de ésta. Ildefons Cerdà y August Orth propusieron en el caso de la ciudad de Barcelona y Berlín, respectivamente, que "el ferrocarril podía convertirse en un transporte urbano, tanto de pasajeros como de mercancías, y que debía considerarse como una elemento urbano más, igual que las casas y las calles". (Miralles-Guasch, 1996, p. 140)

[22] El tren de Barcelona a Molins de Rei fue construido cuatro años después de la inauguración del Canal de la Infanta. En un apartado posterior se ampliará la información relativa a su aparición y su impacto sobre el territorio.
[23] Ver, por ejemplo: Algaba, 1996.

La aparición de los ferrocarriles en España fue relativamente tardía en relación al resto de países europeos[24]. Su origen y desarrollo en el siglo XIX fue eminentemente privado y ello condicionó que los trazados de la líneas realizados por las compañías ferroviarias fueran guiados por sus intereses económicos sin tener ninguna preocupación por el ordenamiento o la planificación de la ciudad[25]. 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 los años en los que se inauguran las primeras líneas de ferrocarril en Cataluña, pensadas para conectar a Barcelona con diferentes poblaciones y las poblaciones entre sí y no como un elemento estructurador de la vida urbana, la aún agrícola 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 dividieron el territorio de manera irrevocable.

La primera línea que cruza Hospitalet fue construida en el año 1853 por la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Martorell. Fernández (2009, p. 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 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.

[24] 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

[25] En este apartado no se considera necesario hacer una explicación extensa sobre el desarrollo de la industria del ferrocarril en España, en general, ni en Cataluña, en particular, por dos razones principales: (i) existe una amplia bibliografía que aborda este temática y que puede consultarse; y (ii) no es el objeto de esta investigación centrarse en los desarrollos políticos y empresariales vinculados al ferrocarril en el siglo XIX.

La conexión entre estas poblaciones del Baix Llobregat y Barcelona necesariamente debía pasar por la vecina Hospitalet, así que se procedió a la construcción de las vías férreas pasando paralelas al Canal de la Infanta, es decir, siguieron un trazado ya existente para cruzar el territorio que, como ya se mencionó, había fracturado la ciudad en dos. De este modo, aquel motor de crecimiento industrial y de intercambio comercial que benefició a los municipios vecinos, permitiendo a las ciudades que hasta ese momento se encontraban alejadas de Barcelona entrar a formar parte de su zona de influencia, con su paso por Hospitalet no proporcionó mayores beneficios a la ciudad, pues "la burguesía de Hospitalet como productora agrícola, cuyo mercado se encontraba muy próximo, no se vio especialmente favorecida por el ferrocarril". (Algaba, 1996, p. 27).

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 al emplazamiento actual del Museo Marítimo- transcurriendo por la zona costera del Llobregat. Según relata Casas (1987, p. 70), el ayuntamiento de Hospitalet protestó en contra de tal iniciativa, arguyendo que generaría problemas de tierras y casas en el término municipal, al tiempo que señaló que la ciudad no necesitaba de una estación ferroviaria en la Marina, es decir, que con el tren que paraba en la Vila Vela ya era más que suficiente.

A pesar del descontento de las autoridades hospitalencas, la construcción de este enlace ferroviario que se proyectaba desde Barcelona hasta Tarragona, atravesó 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. Tal como se comentó anteriormente, la apertura de esta nueva línea también bloqueó los caminos que hubieran podido enlazar los barrios de Santa Eulalia y Sant Josep.

Las comunicaciones férreas entre los municipios del Baix Llobregat y Barcelona siguieron multiplicándose en el último tercio del siglo XIX, como se puede apreciar en el mapa dos. A las vías de trenes ya mencionadas, se le añadiría una nueva línea que haría parte de los

ferrocarriles secundarios del Baix Llobregat, que a su paso por Hospitalet sería conocida como el Carrilet. La concesión de su construcción y explotación fue otorgada en 1885 a la sociedad de Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat a Barcelona. Problemas financieros impidieron que se terminaran las obras en los plazos originalmente concedidos (tres años), de modo tal que se llegó al siglo XX sin que esta nueva línea fuera puesta en operación. Ante tales circunstancias, en 1906 se decidió vender la concesión a la compañía belga Union des Tramways, la cual se integra en una nueva sociedad llamada Camino del Hierro del Nordeste de España. La constitución de esta sociedad consiguió crear una red de vía estrecha a lo largo del río Llobregat en los primeros veinte años del siglo XX que incluía, por supuesto, la puesta en operación del Carrilet.

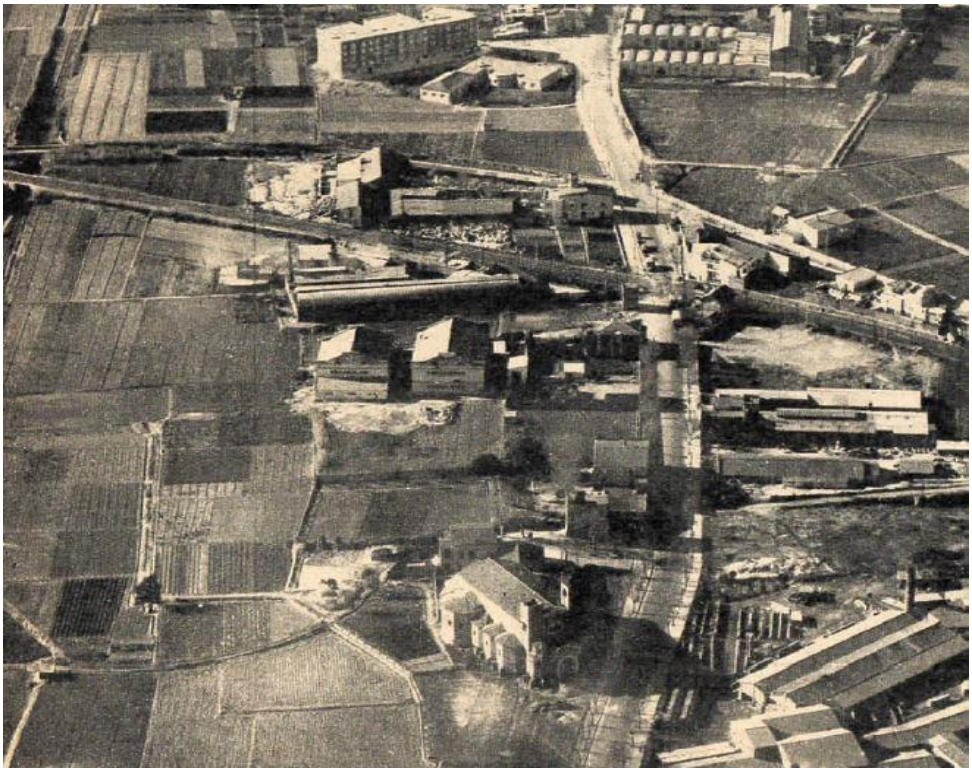
Durante la aprobación de la concesión por parte del Estado central y en los primeros años de su construcción, parece que las autoridades de Hospitalet no hicieron ninguna observación sobre su trazado, proyectado como un ferrocarril de superficie que cruzaría el término municipal, tanto por zonas aún despobladas como por áreas de creciente urbanización como Santa Eulalia y Sant Josep. Sin embargo, según lo recoge el trabajo de Pellisé y Gallego (1988), a partir del año 1911, en el pleno del ayuntamiento se abordaron algunas discusiones relativas a los impactos negativos del Carrilet sobre Hospitalet. Por ejemplo, se señaló que los raíles serían perjudiciales para el libre paso de las aguas de la riera de la calle Marina y que la construcción del apeadero en la barriada de Santa Eulalia obstruiría "por completo una calle transversal del proyecto de ensanche del expresado Sr. Elias, 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"[26].

No existen documentos públicos que permitan corroborar si estos malestares expresados por las autoridades de Hospitalet antes de la inauguración del Carrilet fueron expuestos ante las instancias competentes o si se buscaron acuerdos y negociaciones con la compañía concesionaria del proyecto. Lo cierto es que 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

[26] Actas de Acuerdos Municipales, Libro 1, folio 21, 30 de enero de 1912.

Hospitalet por la Bordeta, cruzaba el barrio de Santa Eulalia, huertas, parcelas de labranza y fábricas.[27] En 1926 la línea se amplía hasta la Plaza España, así el trayecto del Carrilet conectará directamente con Barcelona. La prensa de la época relataba con estas palabras el acontecimiento: "La comarca del Bajo Llobregat, los importantes pueblos de San Baudillo, Santa Coloma, Pallejá y San Andrés, que durante años habían luchado con constancia sin igual, con una perseverancia que no bastaron á amortiguar los frecuentes desengaños sufridos, para poseer una línea directa que fomentara su comunicación con BCN y sirva de vehículo á los productos de su industria y agricultura, sintieron ayer el gozo vivísimo, la inmensa satisfacción de ver cumplidos sus deseos y pudieron contemplar el paso de la locomotora que cruzaba veloz sus feraces campiñas, como heraldo de futuras prosperidades y bienandanzas". (La Vanguardia, 1912)

IMAGEN UNO: Paso de la línea del Carrilet por Hospitalet, 1915.



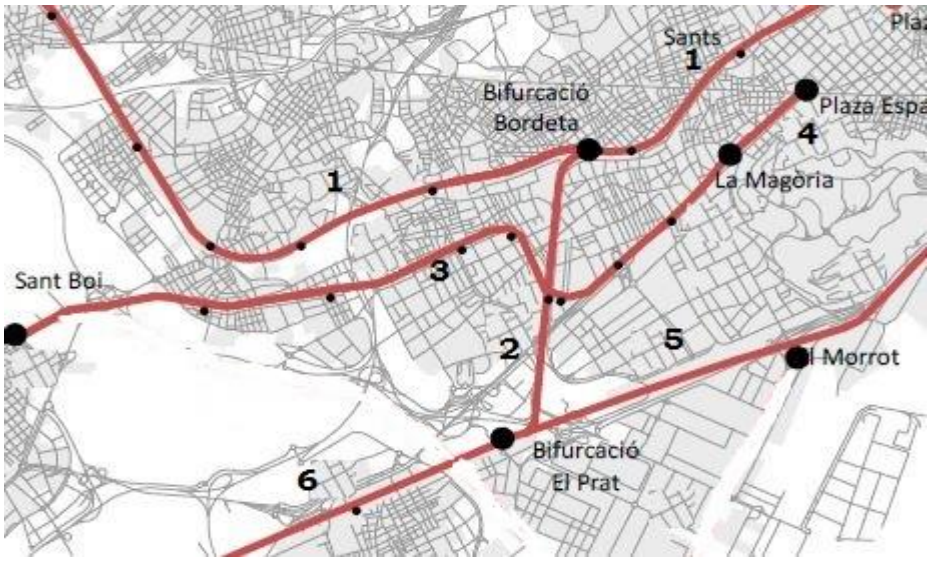
Fuente: Diario de Barcelona, 30 de enero, 1971.

[27] En el momento de su inauguración la línea disponía de nueve estaciones: Barcelona, L'Hospitalet, Cornellá, Sant Boi, Sant Vicenç dels Horts, Pallejá, Sant Andreu de la Barca, Martorell y Martorell-enllaç. También se construyeron dos apeaderos La Bordeta y Santa Coloma de Cervelló

Aquel acontecimiento celebrado con júbilo por los habitantes de las zonas conectadas por el Carrilet convirtió a Hospitalet en un punto de tránsito obligado hacia la ciudad Condal y con ello nuevas industrias y mano de obra se vieron a atraídas a instalarse en territorio hospitalense. 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). 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.

MAPA DOS:

El territorio dividido. Las líneas de ferrocarriles sobre Hospitalet 1860-1926



Fuente: Miralpeix, 2010, p. 11

Año de puesta en operación de cada tramo:

1. 1853 **2.** 1887 **3.** 1912 **4.** 1926 **5.** 1881 **6.** 1882

El trazado lineal del recorrido claramente favoreció el desplazamiento en ferrocarril desde Barcelona hacia el Baix Llobregat y viceversa pero, al mismo tiempo, creó un efecto barrera que aumentó la fragmentación de Hospitalet. En otras palabras, el Carrilet no tuvo ningún efecto articulador sobre la ciudad y tampoco se articuló con la ciudad. Seguía su paso por entre campiñas que rápidamente se fueron urbanizando, dejando a sus habitantes comunicados con Barcelona pero incomunicados entre sí. El Carrilet fue otra infraestructura que a pesar de estar incrustada en el corazón de Hospitalet se construyó de espaldas a la ciudad. Así mismo, fue una infraestructura que se cobró la vida de muchos habitantes, pues los pasos a nivel carecían de toda la señalización. Los "guardajugas", encargados de accionar las agujas, señales y otros dispositivos que permitían la circulación de los trenes en ciertos lugares de su recorrido, resultaban claramente insuficientes para prevenir los accidentes que surgían de la interacción cotidiana entre el ferrocarril, los transeúntes y los coches.

IMAGEN DOS: Paso a nivel del Carrilet en Santa Eulalia, 1960.

Fuente: Arxiu Municipal de l'Hospitalet

De esta forma, la fragmentación generada por la implementación de las vías férreas en el siglo XIX marcó el territorio para siempre[28]. En lugar de conectar, aproximar o generar accesibilidad –tal como vimos en el primer apartado que se espera sea el efecto de la construcción de infraestructuras de transporte- el paso de los trenes por esta ciudad contribuyó a profundizar el aislamiento de los tres núcleos urbanos: el casco antiguo, Santa Eulalia y Collblanc. Las autoridades de Hospitalet hubieran podido diseñar estrategias con diversas intervenciones urbanas dedicadas a sanar las heridas del tren sobre el territorio, consiguiendo disminuir sus impactos negativos en la ciudad, pero como veremos no fue lo que aconteció durante el siglo XX.

La gran ventaja y, a su vez, la gran desdicha de Hospitalet es ser vecina de Barcelona, pues ello le ha permitido tener un acceso garantizado al mercado de la gran ciudad, intercambios comerciales e industriales permanentes, beneficiarse de los procesos de descentralización de la capital catalana pero, al mismo tiempo, su configuración interna y su desarrollo no han estado dirigidos hacia sí misma sino que han estado definidos por su relación con Barcelona, en la mayoría de los casos, para servir a Barcelona. Como se puede inferir de los trazados de las líneas de ferrocarril que atraviesan la ciudad, Hospitalet desde finales del siglo XIX aparece como un espacio de conexión con la ciudad Condal pero no como un territorio que se piense a sí mismo, ni que se estructure o se organice para sí mismo. Suele ser la historia de las ciudades periféricas que crecen a la sombra de potentes capitales.

2.3. Los inicios del nuevo siglo: hacia la consolidación urbana

Hospitalet culmina el primer decenio del siglo XX con una población de 6.905 habitantes, una cifra relativamente baja si tenemos en consideración que otras ciudades de la provincia

[28] El caso de Hospitalet a este respecto no es un episodio aislado. La implantación de infraestructuras férreas en el siglo XIX generaba conexión con áreas alejadas pero desconexión en varios puntos de las zonas urbanas. En Barcelona, a pesar de la existencia de sus planes de ordenación y su interés por gestionar el crecimiento del territorio de manera organizada y predecible, la llegada del tren también creó múltiples fracturas. Sea el caso del ferrocarril de Barcelona a Sarria que "acabó por convertir la calle por la que pasaba (Balmes) en una frontera que partía el Ensanche en dos: la derecha, lugar de la burguesía (con oficinas y negocios) y la izquierda con actividades más residuales (como el matadero, el hospital y la prisión) junto con la industria. En Barcelona el trazado de las vías estableció cortes en la red de calles, no sólo en Balmes sino también, durante algún tiempo, en la calle Aragón y en la Avenida Meridiana. (Torres, 2011, p. 22)

catalana ya contaban para la misma época con 28.125 hab. (Sabadell) o 28.897 hab. (Tortosa). (Camós Joan, 1986, p. 10) Esto es así porque en los albores del nuevo siglo, Hospitalet seguía siendo un municipio principalmente agrícola, cuyo crecimiento era más natural que fruto de la inmigración, pero el rápido crecimiento de las fábricas que demandaban mano de obra fue transformando la ciudad en términos poblacionales, de actividades productivas y de uso y producción del espacio a partir del siguiente decenio.[29]

Entre tanto, la transformación de parcelas agrícolas en áreas urbanas se seguía desarrollando en la Vila Vella. Proceso que arriba a un momento importante cuando en 1907 se proyecta el último ensanche del centro de 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 sesión de los terrenos por parte del heredero de la familia, Just Oliveras, quien fue un célebre personaje de la política y del transporte de Hospitalet. Presidió el Ayuntamiento en el periodo 1918-1923 y, posteriormente, en 1930, así como instauró el primer servicio de transporte público de autobuses entre Hospitalet y la Plaza España (Marcé, 1994) con la empresa de su propiedad "Autobuses Oliveras".

La rambla Just Oliveras, llamada así en honor a su promotor, fue una obra importante para la ciudad[30] 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." (Samitier, 1992, p. 85) En ese orden de ideas, 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, quienes iban urbanizando siguiendo los trazados de sus parcelas en lugar de un plan de ordenación urbana. Por ello, Hospitalet "se ha construido apoyándose siempre en las redes preexistentes, en un proceso

[29] Por ejemplo, en 1910 ya se había consolidado la zona de la Farga como una frontera industrial en entre la Vila Vella y el barrio de Sant Josep.

[30] La Comisión de Obras declaraba "(…) han de construir un Hospitalet grande, hermoso y moderno, sobre todo, por haberse trazado una rambla de 8 metros de latitud, con sus arroyos laterales de 5 metros cada uno y unas aceras de 2 metros cada una, cuya vía dirige al paseo de la estación del ferrocarril. (…)" (Marcé, 1994, p. 316).

continuo de sustitución de sus elementos y de sus funciones. Los sistemas de drenaje y los caminos de parcelación agrario han sido el apoyo primigenio de las calles y, por tanto, de parcelación urbana." (Hence y Miró, 2002, p. 8).

Para que aquellos inicios de la urbanización hubieran dado lugar a la aparición e implementación de un plan de ciudad benéfico para todos los participantes implicados en la formación urbana era necesario entablar intensas negociaciones que llevaran a establecer alianzas y pactos entre los agentes públicos y privados. A juicio de Hall (1975), se necesitan ciertas condiciones mínimas para que dichos pactos de urbanización emerjan, a saber: un poder local fuerte y una máquina administrativa adecuada para programar y dirigir las intervenciones de carácter público. Al parecer, estas condiciones no estaban dadas en la Hospitalet de los primeros decenios del siglo XX, pues la ciudad se urbanizaba de manera dispersa y con una escasa participación del sector público[31]. Tal debilidad administrativa se fue quedando plasmada en el urbanismo de la ciudad. Un artículo publicado en el periódico "El Municipio Español" (1928, pp. 8-9) describía la situación en los siguientes términos: "la urbanización en Hospitalet se realizaba en plena anarquía de urbanización; bastaba con que un propietario de determinada porción de terreno presentase al Ayuntamiento un plano de urbanización, para que éste fuera aprobado y por consiguiente autorizado para edificar, ya directamente, ya por medio de los compradores de solares. De ahí que Hospitalet esté en todo su perímetro edificado, y en otras convertido en campo de explotaciones agrícolas".

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[32]; 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 el arribo masivo de migrantes que se instalaron en el barrio de Collblanc- la Torrasa[33], donde proliferaron las casas unifamiliares pequeñas y precarias[34],

[31] A pesar de la intensa proliferación de viviendas precarias, sólo hasta el año 1926 comenzó a operar la *Junta Municipal de Sanitat,* encargada del derribo de las chabolas provisionales.
[32] Sobre la historia del barrio Sant Josep, ver: Morales (1988).
[33] A propósito de la estructura urbana de Collblanc-La Torrasa, ver: Roca y Díaz(1980)

junto con viviendas organizadas en estrechos pasillos. 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 Torrasa del resto de Hospitalet que de antemano se encontraba aislado por las vías del tren, la riera blanca y el Torrente Gornal.

El crecimiento de Collblanc en aquel periodo, que incluso sobrepasaba al de Santa Eulalia, suele atribuirse a su función de barrio dormitorio para los trabajadores de las fábricas ubicadas en Sants y Barcelona. Es decir, la ocupación de la frontera entre Hospitalet y Barcelona aparece como un proceso inducido por la capital catalana que desplaza hacia el extra-radio -lugar en el que el suelo es más barato- a sus obreros mal pagados. La fama de ciudad dormitorio ha acompañado desde aquellos días la historia de Collblanc, en particular, y de Hospitalet en general.

Esta tensión permanente entre los influjos de Barcelona y la potencia misma de Hospitalet ha sido una constante en su historia que no se puede ignorar. Por ejemplo, en el marco de esta relación, Hospitalet perdió con la Ley del 11 de mayo de 1920 una parte significativa de su territorio (900 hectáreas de las 2100 que tenía el municipio) para que se pudiera realizar el proyecto del Puerto Franco de Barcelona, pero éste nunca se llevó a cabo y, en cambio, Hospitalet perdió su salida al mar y desconfiguró la formación de la zona de La Marina. A juicio de Santacana (1994, p. 29), la pérdida de la mitad de su término municipal va a hipotecar definitivamente las posibilidades de un crecimiento más racional [para Hospitalet][35].

Los cambios económicos, sociales y culturales que estaban teniendo lugar en la ciudad invitaban a entenderla, pensarla y planificarla de una manera diferente, rumbo hacia la urbanización. Pero aquellas divisiones de Hospitalet en tres núcleos urbanos no eran sólo

[34] El estudio de Rovira (1990, p. 343), caracteriza con precisión estas construcciones: "pequeñas viviendas unifamiliares de unos 60 metros cuadrados de superficie, con sistemas constructivos tradicionales y con condiciones higiénicas mínimas o prácticamente inexistentes. (…) [sistema de] construcción rondando el chabolismo".

[35] En el año de 1933 se cedieron otras 50 hectáreas para que el ayuntamiento de Barcelona pudiera completar la prolongación de la avenida Diagonal.

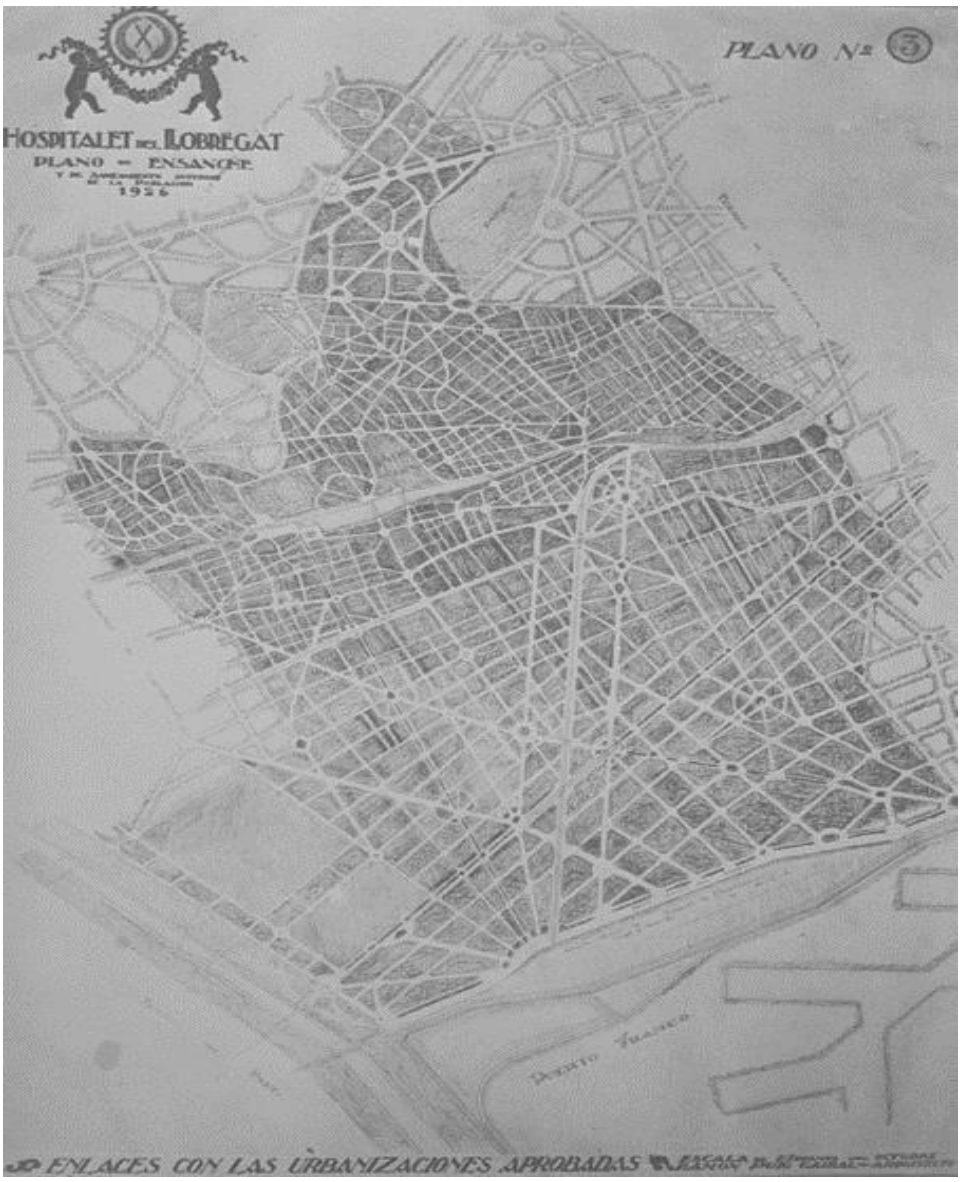
una cuestión de fragmentación espacial sino también de representación y de auto-entendimiento. Los tres núcleos se iban expandiendo como islas incomunicadas, cada uno guiado por sus propias dinámicas sin la aparición de un plan de conjunto, un plan de ciudad. En aquel momento la planificación urbana era un desafío que contribuiría en la definición no sólo de la ciudad del presente sino que marcaría su devenir. Planificar en los albores del siglo XX significaba pasar de la alineación de calles al diseño de una red viaria, incorporando los nacientes medios de transporte mecánico a la nueva escala urbana y a las nuevas actividades y necesidades de la urbanización moderna[36].

Así lo entendieron las autoridades que, en medio de ese crecimiento poblacional turbulento que va urbanizando rápidamente los territorios de Hospitalet, promovieron un concurso en 1923 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, movido por la idea de que actuaran como ciudades complementarias; así mismo impulsó la ordenación de Pubilla Casas y Collblanc-La Torrasa siguiendo el modelo de la ciudad jardín, con casas bajas y unifamiliares[37].

[36] La diada planificación urbana y transporte fue una de las estrategias clave en el desarrollo de las ciudades modernas europeas. Ello es evidente en el proyecto que Cerdà diseña para Barcelona, donde la planificación de las vías es un punto definitivo para la ordenación urbana. "Bajo el criterio de independencia de los diferentes medios de locomoción propone una sección de calle de 35 metros de amplitud que permite circular independientemente a los tres grupos: peatones, cargados o no; los coches y las caballerías, cargadas o no, y una doble vía para el ferrocarril. (…) [Así mismo propone] una jerarquización del trazado vial y clasifica las vías en tres tipos diferentes: trascendental, urbana y particular". (Miralles-Guasch, 1996, p. 289-290). La importancia de la relación entre urbanización y movilidad en el desarrollo de las ciudades también aparece en los planes urbanos de Le Corbusier, como le Plan Voisin para París en 1925, en los planes viarios de Buchanan y en las teorías americanas del *city planning* que apostaban por la construcción de enlaces ferroviarios, la difusión del onmibus y de los *subways*.

[37] El modelo de casas baratas y ciudad Jardín sobre el que el arquitecto Puig i Gairalt sustenta la planificación de Pubilla Casas es, en sus propias palabras "construcciones sencillas pero de alegre apariencia, en las que existan todos los elementos necesarios para la satisfacción de nuestras necesidades, que esté emplazada en un lugar conveniente, que permita su fácil acceso desde la capital, que forma un todo armónico con las demás construcciones de su alrededor y sus moradores tengan la segura esperanza de que en un tiempo no lejano, llegarán a ser propietarios del inmueble por medio del pago de una moderada mensualidad". (Puig i Gairalt, 1925, p. 43)

MAPA TRES: Plan de Ensanche para Hospitalet de Puig i Gairalt, 1926



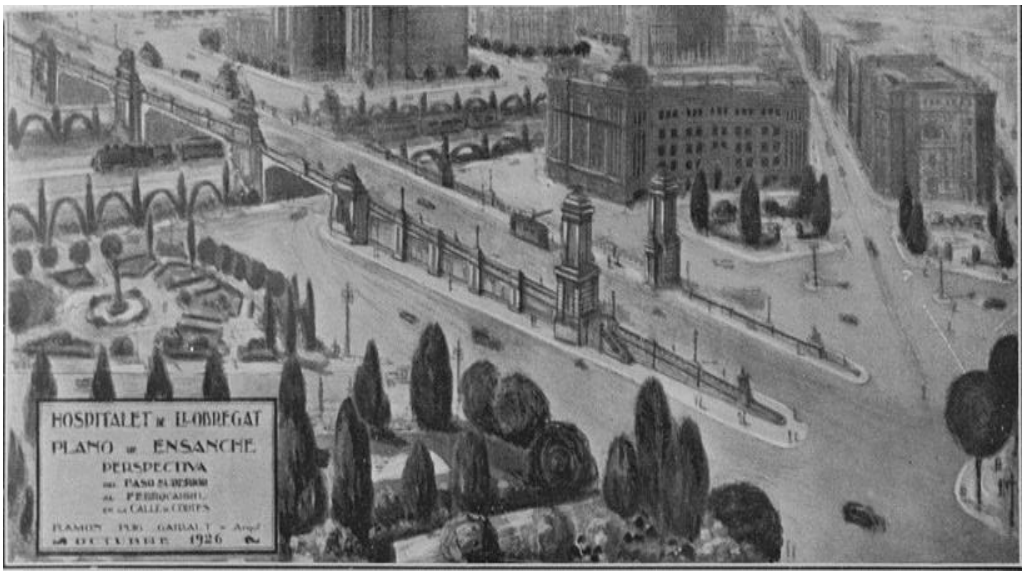
Fuente: Arxiu Municipal l'Hospitalet, 1926.

Uno de los proyectos del plan de ordenación de Hospitalet comprendía intervenciones urbanas que buscaban minimizar el impacto del paso del ferrocarril por la ciudad, así como establecer vías de comunicación más eficientes con Barcelona. En ese orden de ideas, por ejemplo, proyectaba la ampliación de la Calle de Cortés de Barcelona hasta el Río

Llobregat, incluyendo la construcción de un puente sobre la línea del ferrocarril, tal como se aprecia en la imagen tres.

IMAGEN TRES:

Plano de Ensanche perspectiva del paso superior al ferrocarril de la calle de Cortes



Fuente: Arxiu Municipal l'Hospitalet, 1926

El plan general fue presentado en 1926 y aprobado en 1928, dando lugar a la ejecución de una serie de reformas dirigidas hacia el saneamiento y la organización de la ciudad. Se inició la pavimentación de calles y la instalación de un sistema de alcantarillado en algunos barrios, junto con la construcción del mercado de Collblanc, la Casa de Correos y Telégrafos, la reestructuración de la plaza del Repartidor en el centro de la ciudad, entre otras obras. Tales intervenciones parecieron darle un nuevo aire a la ciudad, camino a su reestructuración urbana; sin embargo, no fueron más que obras dispersas que no consolidaron la ciudad planificada y pensada como una unidad que había proyectado Puig i Gairalt. 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. 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, p. 16). Ese cambio en el volumen y la altura de las edificaciones alteró significativamente la planificación proyectada por el afamado arquitecto para este barrio obrero.

La aplicación fragmentaria del único proyecto de planificación urbana diseñado para Hospitalet[38] no se tradujo en una mejora de la movilidad, articulación y circulación del transporte público dentro del espacio urbano. 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 Hospitalet erraba en la formulación e implementación de estrategias de planificación de la ciudad. Como consecuencia de lo anterior, el crecimiento desregulado de la ciudad impidió que se diseñara y construyera una red viaria enfocada al tránsito de sistemas de transporte modernos y eficientes.

Bajo estas circunstancias y con estas características de urbanización, Hospitalet es reconocida formalmente como ciudad el 15 de diciembre de 1925, momento en que el rey Alfonso XIII le concede dicho título a la Villa de Hospitalet.

[38] En realidad el plan de Puig i Gairalt no ha sido el único proyecto de planificación urbana de Hospitalet, aunque sí ha sido el único que ha incorporado una perspectiva integral de la ciudad. En el año 1883 el entonces arquitecto municipal de Hospitalet, Francesc Mariné i Martorell, diseñó un plan de Ensanche de alineaciones a escala que procuraba dotar a la ciudad de una estructura geométrica. (Torres, 1999, p. 89) Su impacto sobre el urbanismo de la ciudad fue nulo. Ninguna de las alineaciones proyectadas fue implementada. Podríamos decir que este fue el primer plan fallido de ordenación urbana de Hospitalet.

3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN HOSPITALET. Un recorrido por los desarrollos pre-franquistas

La industrialización, la expansión de las ciudades capitales y de sus periferias, junto con las demandas de acceso, movilidad y circulación que la producción y distribución de mercancías demandaba, convirtieron a los sistemas de transporte en un punto clave de la agenda del urbanismo desde finales del siglo XIX. En aquella época, los trenes y los tranvías fueron los primeros medios de transporte masivo en atraer la inversión de empresas privadas. Las autoridades públicas, por su parte, comenzaron a regular su funcionamiento pero sin intervenir de manera significativa en la definición de las rutas y las paradas, pues estas decisiones eran tomadas por las empresas inversionistas basándose en sus cálculos de rendimiento y rentabilidad económica.

En las ciudades españolas de principios de siglo XX, las vías urbanas apenas se encontraban en proceso de formación, es decir, sin rutas ni puntos de enlace claramente definidos, eran transitadas a pie o en vehículos de tracción animal. Una suerte similar corrían los caminos que conectaban las ciudades entre sí, aún sin empedrar si quiera, llenos de baches, hundimientos e irregularidades en el terreno, haciendo que el desplazamiento interurbano fuera un camino largo, tortuoso y prácticamente intransitable[39].

La legislación nacional y las capacidades administrativas de la época no parecieron darle gran importancia a la naciente industria del transporte de pasajeros en autobús, pues a nivel de España no se comenzó a legislar su funcionamiento sino hasta 1924, momento en el que se estableció la Junta Central y las Juntas Provinciales de Transporte y se determinó que las explotaciones de las líneas debían hacerse mediante concesión exclusiva a una sola empresa. Ello no mejoró la regulación ni la planificación de las rutas, así como tampoco disminuyó la atomización que ha caracterizado al sector, puesto que en la normativa de 1924 "no se produjo una expresa declaración de la titularidad pública de los servicios, las competencias se atribuyeron a órganos que representaban los intereses particulares, los

[39] Ver: Amigó Jordi y Vilardell Roser (1994)

servicios se establecían por iniciativa privada, una posible gestión directa por la administración era impensable". (Carbonell, 1994, p. 459).

Las provincias del Baix Llobregat no fueron una excepción, careciendo de toda reglamentación propia sobre el sector de los transportes de pasajeros en autobuses y sin ninguna perspectiva de servicio público en la planificación de sus líneas. El nacimiento de las primeras líneas interurbanas[40], diseñadas para conectar a los municipios cercanos con la capital catalana, se crearon bajo la reglamentación establecida por la ciudad condal el 16 de enero de 1915[41] a pesar que las rutas que tenían como finalidad unir la capital con los pueblos cercanos, nacieron de iniciativas locales y no de Barcelona (González, 1996, p. 30).

La falta de interés regulatorio también denota el escaso apoyo que se ofreció desde la administración pública a la creación y ordenación del servicio de autobuses dejándolo, tal como ocurrió con los trenes, en manos de la iniciativa privada cuyas actuaciones carecían de directrices acerca de cómo el servicio de transporte de pasajeros debía redundar en beneficio público, estableciendo las rutas y los itinerarios de acuerdo a criterios de rentabilidad económica y a las posibilidades de las carreteras transitables. Sin embargo, vale la pena aclarar que el sistema de trenes y ferrocarriles gozó de más apoyo y protección estatal que los autobuses. De hecho, éstos últimos eran vistos por los primeros como una amenaza que afectaría sus ganancias al hacerles competencia en el transporte de pasajeros. La potencia del gremio de los trenes en España forzó a que el gobierno lanzara medidas proteccionistas sobre esa industria, so pena de perjudicar a los otros medios de transporte nacientes. Así, por ejemplo, el Real Decreto del 22 de febrero de 1929 "modificó la constitución de la Junta Central de Transportes, definiendo que su presidente sería el Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera y que figurarían entre los vocales un representante del Consejo Superior de Ferrocarriles y otro de las

[40] 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 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). (Fernández, 2006, p. 5)

[41] "Reglamento para la explotación de automóviles de servicio público de la provincia de Barcelona"

empresas concesionarias de tranvías". (Rodríguez y Coronado, 2006, p. 10) Tales disposiciones otorgaban un papel liminar tanto a las administraciones locales como al gremio de los autobuses.

La Segunda República Española (1931-1939) pareció abrir la puerta a una mayor democratización en las decisiones del Estado central a través del fortalecimiento de las autonomías. La Constitución de 1931 reconoció la autonomía de municipios y regiones, y en su marco se redactó el Estatuto de Cataluña (Ley del 15 de septiembre de 1932). Éste atribuía a la Generalitat competencias ejecutivas en materia de ferrocarriles, teléfonos, puertos y canales, es decir, la administración catalana podría ejecutar actividades propias pero en el marco de los criterios y designios que en estas materias definiera el Estado central[42]. En la práctica, lo que pareció emerger fue un sistema de transportes controlado por una cabeza muy grande (el Estado central y el lobby de los ferrocarriles) pero con uno brazos muy pequeños, cuyos movimientos y determinaciones llegaban de manera endeble o, directamente no llegaban, a las regiones ni a las poblaciones intermedias. Ello no sólo generó incertidumbre y ausencia de coordinación en la gestión sino que creó confusión normativa y competencial entre los entes administrativos, y debilitó las posibilidades de las entidades territoriales intermedias y pequeñas de planificar servicios de transporte acordes a sus necesidades y posibilidades.

En medio de esa tensión entre centralismo y autonomía, y de la fuerza de atracción centrípeta que ejercía Barcelona sobre sus municipios vecinos, los empresarios del Baix Llobregat sintieron el llamado a abrir y explotar el mercado del servicio de transporte interurbano de pasajeros por carretera con los recursos y las tecnologías disponibles en la época. Tal fue el caso de Hospitalet, ciudad que nos ocupa en este estudio y sobre la se presentarán a continuación algunas reflexiones, sin dejar de lado las referencias a los desarrollos que en este mismo ámbito tuvieron las ciudades del Baix Llobregat y, principalmente, la vecina Barcelona, pues su cercanía territorial ha generado relaciones interurbanas que son constitutivas, entre otras cosas, de sus sistemas de transporte público (metro, tranvía, autobuses y taxis)

[42] Esta limitación a la autonomía se justificó en la necesidad de hacer prevalecer el interés general sobre el interés regional.

3.1. Los primeros autobuses (1920-1939)

La primera línea de autobuses que se establece en el municipio de Hospitalet fue promovida en agosto de 1921 por María Prats, viuda de Just Oliveras y madre del entonces alcalde de Hospitalet, Just Oliveras (hijo). Su iniciativa de crear y explotar una ruta de autobuses para unir Hospitalet con Barcelona desde la Plaza de la Vila hasta la carretera de la Bordeta, cerca de plaza España, recibió el beneplácito del gobierno hospitalense[43]. El ayuntamiento de Barcelona, por su parte, autorizó a la empresa el establecimiento de la parada de sus autobuses dentro de su término municipal. De este modo se dio inicio al desplazamiento diario de pasajeros en autobuses de servicio público desde Hospitalet hacia Barcelona[44].

Los autobuses de la familia Oliveras deseaban mantener la prerrogativa en la prestación de este servicio de transporte de pasajeros, así que el 12 de agosto de 1924 elevaron una petición al ayuntamiento de Hospitalet solicitando que se les concediera la explotación exclusiva del servicio durante 20 años. Una Comisión Especial, designada para evaluar la conveniencia de aceptar dicha solicitud de la familia Oliveras, concluyó que la exclusividad del servicio puede ser concedida por un periodo de cinco años si se mantenían estos precios por trayecto: 0,30 pesetas de Santa Eulalia a Plaza España; 0,40 pesetas de Hospitalet a la Riera Blanca; 0,20 pesetas de Hospitalet a Plaza España (para los militares) y pasajes gratuitos a los hijos de los obreros jornaleros que así lo solicitaran al alcalde. El Pleno del Ayuntamiento, al discutir la evaluación entregada por la Comisión Especial, decidió otorgar la exclusividad de la explotación de la línea a la familia Oliveras durante diez años con la condición de que la concesionaria facilitaría pasajes gratuitos a los empleados municipales[45]. De este modo, la primera concesión del servicio de autobuses de

[43] Esta autorización se expidió al amparo de la legislación del siglo XIX vigente en aquella época. De acuerdo con la Ley Municipal del 2 de octubre de 1877 y el Reglamento de obras, bienes y servicios municipales del 14 de julio de 1924, los municipios tenían competencia para otorgar concesiones y hacer inspecciones de los medios de transporte público que circularan en su término municipal.

[44] La ruta seguida por este primer autobús era: *carrer Majos, Prat de la Riba, Santa Eulàlia, Constitució, Gavà i carretera de la Bordeta.* Finalizaba en Plaza España. El regreso se hacía por el mismo camino. (Salmerón, 2009, p. 80)

[45] Libro de Actas de plenarias, Pleno del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, 12 de Agosto de 1924.

Hospitalet surge de la confluencia del poder político y económico en una de las familias más adineradas de la ciudad de la época.

En el año 1926 se constituyó legalmente la empresa Oliveras S.A para prestar servicios de transporte público de pasajeros a nivel urbano e interurbano y de autocares de turismo privado. Esta constitución legal nombró a Just Oliveras Prats[46] como gerente de la compañía para que dirigiera el proceso de crecimiento continuo al que se encontraba sometida. Para ese entonces la empresa ya había conseguido prolongar su ruta original hasta Cornellá, pasando por la carretera de Santa Creu de Calafell[47]; 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, tales como la ruta de Sant Boi a Barcelona, Sant Feliu a Barcelona, San Clemente a Barcelona. De este modo, Oliveras S.A se convertía en una sólida empresa de transportes del Baix Llobregat que definía con bastante autonomía, dada la fragilidad del control administrativo del Estado central sobre las rutas de transporte público de pasajeros, las rutas y condiciones de prestación del servicio. Por ello no extraña que en una publicación sobre los hospitalenses destacados en la historia del municipio, se recoja una caricatura de Just Oliveras como "amo del transporte".

[46] Es el mismo Just Oliveras que gozaba de prestigio y gran influencia política en el municipio, quien entre otros cargos ocupó la alcaldía de Hospitalet. Su caso, entre otros de las familias terratenientes y burguesas, muestra la estrecha relación entre crecimiento/monopolio empresarial y poder político.

[47] Originalmente Oliveras recibió una autorización en 1924 para explotar la concesión entre Hospitalet y Cornellá, pero en 1925 María Prats recibe la concesión definitiva de la línea Barcelona (Plaza España) a Hospitalet con extensión hasta Cornellá.

IMAGEN CUATRO: Just Oliveras y el Transporte

Fuente: Marcé, 1994, p. 318.

La barcelonesa 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 Hospitalet de Llobregat. El Dictamen de Fomento del 5 de diciembre de 1929 autorizó a la CGA a desplazarse por el municipio de Hospitalet por el *carrer Llobregat* hasta el *carrer de Montseny* para llegar a la plaza española de la Torrassa (actual *parc de la Torrassa*). Según comenta Abarca (1987, p. 28), la CGA tenía la intención de prolongar sus recorridos por el territorio de 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 la ausencia de medios de transporte público. El mal estado de los autobuses de la línea HT, la impredecibilidad del horario y las paradas –definidas en muchas ocasiones de manera arbitraria por el conductor (Salmerón, 2009, p. 81)- no permitían que esta línea se convirtiera en un servicio de transporte confiable que aliviara los problemas de desconexión de los barrios de Hospitalet entre sí 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 [48] comenzaron a poblar el paisaje del Baix Llobregat rumbo a Barcelona, siendo 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 hacían uso de su territorio. Como ya se mencionó, con el 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 la tramitación, concesión y control de las líneas de transporte público por carretera solicitadas por las empresas o particulares interesados en la puesta en operación de tales servicios[49]. De ese modo, los ayuntamientos municipales fueron relegados a una participación prácticamente nula en la definición de las rutas, itinerarios y modalidades de los servicio prestados por las empresas de transporte público de pasajeros. El artículo 4 del citado decreto establecía que "los transportes realizados dentro del caso urbano eran competencia municipal", pero como ninguna de las rutas de autobuses tenían un carácter meramente urbano sino que todas eran intermunicipales, el ayuntamiento de Hospitalet carecía de competencia para regularlas.[50] Siguiendo la interpretación de Carbonell (1994, p. 462), durante la segunda República, las competencias específicas [sobre el transporte público] se determinaban en las leyes reguladoras de la acción pública que, apelando al interés general, cercenaban las competencias municipales a pesar de las declaraciones formales de autonomía local.

[48] Ver: www.xaviflorez.org

[49] Rodríguez y Coronado (2006) describen en los siguientes términos el procedimiento que implantaba el citado Decreto: "Las solicitudes para establecer líneas de transporte se dirigían a la Junta Provincial correspondiente o, a la Junta Central, según afectaran a una o más de una Provincia. Las solicitudes debían acompañarse de una memoria descriptiva del servicio, incluyendo el itinerario, las paradas, el horario, las tarifas, el número y la capacidad de los vehículos, etc. Solicitada la línea y elaborado por la Junta el pliego de condiciones, sería esta objeto de licitación, determinando la Junta la proposición más ventajosa y otorgando la concesión de línea con el carácter de exclusiva mediante escritura pública, por un periodo de 20 años.

[50] "la competencia municipal sobre los autobuses estaba restringida a las líneas que transitaban por núcleos urbanos, de manera que los autobuses, aunque no salieran del municipio pero utilizaran carreteras estatales, quedaban fuera del control municipal y del ayuntamiento" (Armengol, 2012, p. 265)

Tal multiplicidad de regulaciones sobre las competencias de los organismos administrativos, que sembraban confusión e incertidumbre, aunadas a la libre determinación de las rutas e itinerarios de las empresas privadas y a la negligencia de las autoridades locales, dieron lugar a que la fragmentación espacial de Hospitalet también tuviera su correlato en la provisión de servicios de transporte público. 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 i Capdevila, 1996, p. 88). Los habitantes de la barriada Collblanc-Torrassa en 1912 le solicitaron al ayuntamiento de 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, p. 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 Torrasa 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".

Ante el crecimiento del servicio de transporte público en autobús, el ayuntamiento de Barcelona a mediados de la década de los 20's 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 Hospitalet, in-gobernadas por una diversidad de autoridades, tales como: 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 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. En el caso de Hospitalet a partir de 1924, las líneas se mantuvieron gestionadas por empresas privadas que se regían por un sistema de concesiones concretas y aisladas, que de ninguna manera creaban una red articulada de transporte para la ciudad sino que estaban configuradas para comunicar los pasajeros del Baix Llobregat con Barcelona y destinadas al beneficio privado.

En la década de 1930 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" 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.[51] 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 vehiculando en este sector, controlado a partir de 1936 por el Sindicato Único Rama Transporte (SURT) que no tardó en colectivizar las empresas de autobuses en operación.

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 Hospitalet, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, la línea de Sant Boi y San Clemente de Llobregat. La empresa IMPEX cubría las rutas de Castelldefels, Gavà, Viladecans y Barcelona[52]. AUSA, por su parte, prestaba el servicio de transporte hacia el Prat con las rutas de Barcelona al Aeropuerto y del Prat de Llobregat a Barcelona. (González, 1996, pp. 130-150).

La guerra civil y las transformaciones políticas y económicas que se sucedieron en la década de 1930 impactaron el funcionamiento de los servicios autobuses. La empresa Oliveras no

[51] Ver: Fernández, 2006, pp. 10-11.
[52] En 1939, IMPEX se convierte en la empresa Monh, la cual crea nuevas rutas y absorbe las concesiones de otras empresas.

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 Hospitalet pero va a ser por poco tiempo, ya que las elecciones de 1931se posesionó 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[53] y, por tanto, aún no se han lograron establecer culpables. Según comentaba Juan Camprubí Prats, gerente de Oliveras S.A 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 S.A, que se aunaba a los cierres de las otras empresas transportadoras, implicó una crisis de transporte público para los habitantes de Hospitalet y de los municipios del Baix Llobregat que se extendería hasta mediados de los años 50's.

3.2. Los tranvías

Hospitalet nunca ha contado con su propio servicio de tranvías. Aquellos que han circulado dentro de su término municipal han sido provistos por Barcelona. Ello ha limitado tanto el acceso como las rutas disponibles de este medio de transporte que se ha movido exclusivamente por las áreas limítrofes con la capital catalana, es decir, los barrios de Santa Eulalia y Collblanc.

Los orígenes de dicha conexión parecen remontarse al plan de tranvías elaborado al final del siglo XIX por las primeras compañías de tranvías de Barcelona que fueron inglesas y francesas. El objetivo del plan era "unir en forma tentacular la ciudad principal con los núcleos de alrededor. La configuración que se presentaría sería la de un conjunto de líneas distintas de tipo suburbano". (Gonzàlez, 1992, 105) Desde 1902 la red inglesa pasó a manos de la Compañía General de Tranvías, la cual fue absorbiendo poco a poco la

[53] El testimonio de Angela Casas Sabate se puede consultar en: https://lhospitaletdellobregat.files.wordpress.com/2012/04/justoliveras.jpg

mayoría de proyectos tranviarios instalados en Barcelona. (Andreu y Huertas, 1997, pp. 90-94)

Así las cosas, el servicio de tranvías surgió de iniciativas privadas que trazaron sus redes siguiendo sus expectativas de negocio, dejando a la administración de Barcelona al margen de las decisiones sobre el trazado de las líneas pese a que la Ley del 23 de noviembre de 1877 en el artículo 69 establecía que los Tranvías, entendidos como ferrocarriles que transitan sobre las vías públicas, que se desplazaran por vías municipales eran competencia del gobierno municipal (ayuntamientos), aquellos que lo hicieran por caminos provinciales eran competencia de la provincia (Diputación) y los que transitaran por carreteras estatales serían competencia del Estado central. No obstante, en la práctica, la competencia municipal era limitada a la aprobación de proyectos y a la inspección y sanción de las empresas concesionarias mientras que la concesión de las solicitudes recaía en el ámbito competencial del Ministerio de Obras Públicas, el cual definía junto con la compañía operadora, los itinerarios y tarifas. (García de Enterría, 1953, p. 58)

Las rutas de tranvías construidas a principios del siglo XX no facilitaron el desplazamiento de poblaciones obreras hacia sus lugares de trabajo, pues el precio del tiquete era elevado para los salarios de la clase trabajadora, por lo que se ha concluido que su función principal era permitir el desplazamiento de las familias adineradas hacia sus segundas residencias en el extra-radio de Barcelona o hacia sitios de interés lúdico[54].

En 1916 las líneas de tranvías de Barcelona arriban al municipio de Hospitalet de Llobregat, pero lo hacen de manera tímida, ya que no penetran hasta el casco antiguo (centro histórico) de la ciudad, sólo llegaban hasta el área de frontera. La línea 55[55] llegaba hasta

[54] Esta red configurada en el siglo XIX no incluía a Hospitalet, entre otras razones, porque éste aún era un municipio predominantemente agrícola con un número de habitantes que no destacaba especialmente en el conjunto de los municipios vecinos de Barcelona. Las líneas de tranvías inauguradas entre 1872 y 1884 se dirigían a: Gracia, Poble Nou, Sants, Sant Andreu, Sant Gervasi, Sarria, Horta y Badalona.

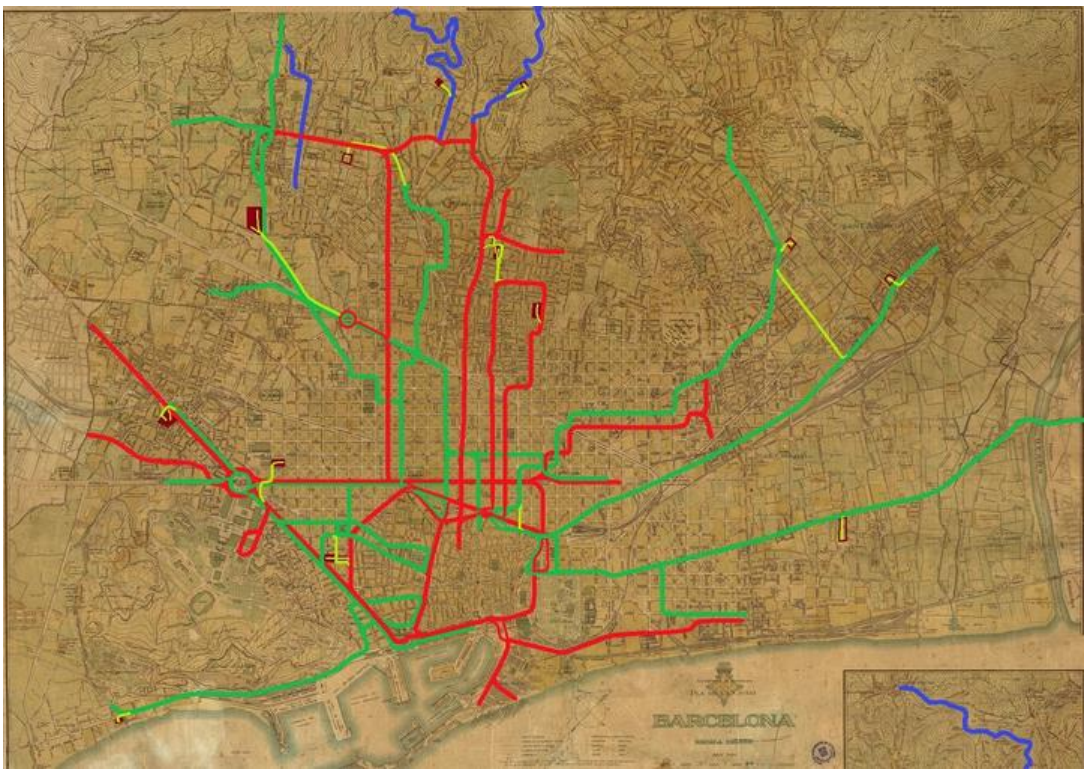
[55] La ruta del tranvía 55 era: Plaza Cataluña, Gran vía, Plaza España, Collblanc.

Collblanc, específicamente a los *burots*[56] junto a la riera blanca. El tranvía de Sants, por su parte, había ampliado su recorrido hasta La Bordeta. La red tranviaria no se amplío 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" (Gonzàlez, 1992, p. 109).

Durante la década de 1930 el crecimiento del servicio de transporte en general fue exiguo, pues la nacionalización de las empresas durante la segunda República y los años de la guerra civil dejaron poco espacio para la ampliación y el mejoramiento de las redes de transporte público. Jordà i Capdevila (1996, p. 88) mencionan que en 1933 la línea de tranvías de Barcelona número 57, llegaba hasta Hospitalet. Su recorrido iniciaba en el Pla de Palau, avanzando por Correos, avenida Paralel, plaza España hasta llegar a Collblanc. El mapa cuatro permite visualizar claramente cómo aún en el año 1935 los tranvías de Barcelona prestaban un servicio limitado a la ciudad de Hospitalet.

[56] El *Burot* era el funcionario municipal o del Estado que se encargaba de cobrar los derechos de entrada de ciertas mercancías a la ciudad o al país. La "oficina" o caseta donde trabajaba el *Burot* recibían también el nombre de *burots*.

MAPA CUATRO: Tranvías de Barcelona 1935



Fuente: Autor desconocido. Tranvías de Barcelona 1935.

3.3. El metro transversal

Hospitalet no ha contado con su propio sistema de metro. Se ha movido con la extensión de las líneas del metro de Barcelona. La primera línea construida que llegó hasta el territorio de Hospitalet hacía parte del Metro Transversal que, a principios de los años 20's, fue construido por la "Compañía Ferrocarril Metropolità de Barcelona S.A", una Sociedad Anónima que pretendía construir enlaces ferroviarios subterráneos de Sur a Oeste y de Norte a Este en la ciudad de Barcelona[57].

[57] Paralelamente se fundó la Compañía Gran Metropolità de Barcelona pero sus desarrollos no serán presentados en este documento, ya que sus trazados no se extendieron sobre Hospitalet.

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 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 al barrio Santa Eulalia y, tal como se puede apreciar en la imagen cinco, ya estaban en operación cuando aún no se habían instalado las vías que darían servicio a la estación de Santa Eulalia, dotada de un único andén.

En esta zona el precio del suelo era más barato y el afeamiento del paisaje no era un asunto que preocupara a las autoridades hospitalenses de la época. Lo que sí les interesaba, en cambio, era el crecimiento de la población del barrio Collblanc-La Torrasa 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 Hospitalet (21.185 personas censadas). (Breu, 1988, p. 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, p. 81), "el pleno municipal de Hospitalet del 4 de marzo de 1925 acordó, por unanimidad, solicitar la prolongación del metro hasta el pasaje de la Torrasa, en Santa Eulalia, ya que estaba previsto que finalizara en la Bordeta". La petición, al parecer, fue bien atendida por los empresarios dueños de la concesión del Metro Transversal aunque no en los tiempos que los habitantes de Hospitalet norte lo hubieran deseado. El Metro Transversal llegó a Santa Eulalia en 1932.

Las obras de ampliación de esta línea en dirección a Hospitalet se retomaron hasta la década de 1980. Sin embargo, el 11 de febrero de 1930, el Boletín de la Provincia de Barcelona publicó que la Jefatura de Obras Públicas, en cumplimiento del artículo 40 del Reglamento de Ferrocarriles secundarios del 12 de Agosto de 1912, aprobaba la solicitud elevada por la Compañía del Ferrocarril Metropolitano de Barcelona (Transversal) para

modificar el proyecto de prolongación de la vía Plaza Cataluña- La Bordeta hasta Cornellá, pasando por Hospitalet. Esta línea del tren se inauguró hasta el año 1983.

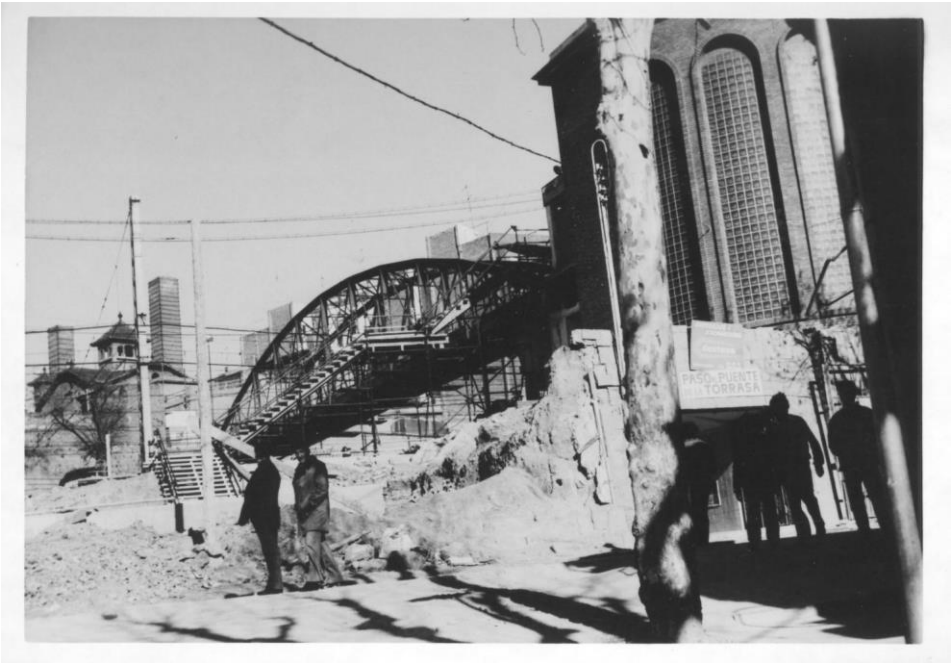
IMAGEN CINCO: Cocheras del Metro Transversal en 1929.

Fuente: Foro Trenes.

Durante la década de los 30, el Metro Transversal coparticipó en la construcción de una obra que fue muy importante para la mejora de las comunicaciones inter-barriales en la zona norte de Hospitalet y para facilitar el acceso de los habitantes de dichos barrios al Metro Transversal. Se trata de la construcción del Puente del Metro, también conocido como *Pont d'en Jordà*, en honor a uno de sus impulsores, el entonces alcalde de 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. En palabras de Casas (1986, p. 80), el puente era "una pasarela que facilitaba las comunicaciones con Santa

Eulalia y, sobre todo, con la estación del Metro Transversal". En este caso, la búsqueda de beneficio privado por conseguir un mayor número de viajeros coincidió con una obra de interés público que facilitó el cruce de una vía de alta peligrosidad que había fracturado el territorio de Hospitalet desde la segunda mitad del siglo XIX[58]. Algaba (1996, p. 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".

IMAGEN SEIS: Apariencia del *Pont d'en Jordà* en 1981



Fuente: Arxiu Municipal de l'Hospitalet

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. Sus túneles subterráneos fueron utilizados como refugios antiaéreos. Fernández (2009, p.

[58] En todo caso, tal como se puede apreciar en la imagen 6, la construcción del puente no dio lugar a intervenciones de regeneración urbana de este punto de la ciudad. Fue una obra aislada que no se conectó con la planificación posterior del territorio.

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)".

3.4. Los taxis

Los taxis, según comenta Joan Torres (entrevista personal, 26 de noviembre de 2015), se podrían considerar como el primer servicio de transporte metropolitano, ya que desde principios del siglo XX cumplieron la labor de transportar pasajeros en las áreas urbanas pero también en recorridos interurbanos, en un momento donde los otros medios de transporte estaban escasamente desarrollados –eran los albores de los tranvías, ferrocarriles y metros- y sus trazados no formaban una malla articulada que facilitara los desplazamientos. Lamentablemente, el archivo municipal de Hospitalet no cuenta con información clasificada sobre la aparición y el funcionamiento del servicio de taxis en su término municipal, por lo que serán necesarias investigaciones posteriores que se dediquen específicamente a la reconstrucción de la historia del taxi en esta ciudad. Como este trabajo busca formular un panorama general y una primera aproximación que relacione los desarrollos urbanos de Hospitalet y el funcionamiento de los servicios de transporte público, en este apartado sólo se mencionarán algunas cuestiones relacionadas con la aparición del transporte de pasajeros en taxis, tomando como referente lo acaecido en Barcelona, vecina de Hospitalet y sobre la que se han escrito algunos estudios consolidados sobre el tema.

En 1920 se aprecia la decadencia del alquiler de coches que había predominado durante el siglo XIX. A partir de ese decenio, con el auge de los coches a motor, comienzan a utilizarse los "automóviles de plaza" o taxis en sustitución de los coches de caballo. En 1911 se expidieron las primeras licencias de funcionamiento de estos automóviles por Barcelona, los cuales comenzaron a trabajar sin que se dictaran reglamentos específicos sobre su funcionamientos (Área Metropolitana de Barcelona, p. 14). Es muy probable que en el caso de Hospitalet sucediera lo mismo. En aquellos años, funcionaron principalmente como un transporte de lujo, al alcance sólo de las personas que disfrutaban de un alto

poder adquisitivo; pero poco a poco se fue popularizando, aprovechando la falta de regulación. Al parecer, fue Martín Vidal Pedrola, quien en 1912 dio nacimiento a la figura del taxista autónomo. Su iniciativa, después copiada por muchos y que dio origen a una fuerte competencia, consistió en estacionar diariamente su vehículo frente a un establecimiento con el fin de ofrecerse como servicio de taxi. Dicha modalidad se expandiría y daría lugar al crecimiento del sector[59].

La proliferación de taxis autónomos y la escasez de combustible producto de la Primera Guerra Mundial fueron un incentivo para que en 1917 se creara la "Federación de Arrendadores de Automóviles". Fue la primera agremiación que permitió canalizar los intereses individuales de los autónomos hacia la consolidación de un nuevo sector empresarial. "Los integrantes de la Federación eran reconocidos fácilmente porque llevaban taxímetro en el vehículo y una franja amarilla para ser más visibles". (Díaz, 2006, p. 16)

El Ayuntamiento de Barcelona, en el Código de Circulación de 1924, impuso la obligación de marcar los taxis con una raya de color rojo, azul o amarillo debajo de la ventana de los pasajeros para diferenciarlos de los coches destinados al uso privado. No se tienen noticias de una regulación similar en Hospitalet, pero las reglamentaciones que sí se aplicaron a los taxis que circulaban por todas las ciudades en España fueron los Reales Decretos-Ley del 22 de febrero y del 21 de junio de 1929. Éstos fijaron nuevas normas para los sistemas de transporte público y, en el caso de los servicios por carretera, crearon dos categorías: los servicios regulares que funcionaban por concesiones, y los servicios discrecionales que se sujetaban a autorizaciones específicas. En esta última categoría se inscribían tanto los servicios temporales (turismos, ferias, balnearios) con duración, itinerario y horario fijado en la autorización, como los taxis por ser servicios libres de viajeros a los que no se fijaron itinerarios ni horarios previamente determinados. En ese sentido, se entiende que los taxis no son propiamente un servicio de transporte público que se rija por las normas dictadas, por ejemplo, para los autobuses de servicio público, sino un servicio de transporte privado puesto a disposición del público[60].

[59] Ver: http://www.bcn.cat/taxi/infocast/historia.html
[60] Esta consideración sobre los taxis fue reafirmada por el Decreto del 17 de julio de 1955.

Durante la Exposición Universal de Barcelona en 1929 se registraron más de 4.000 taxis en operación en la ciudad, número ciertamente exagerado en una ciudad que no alcanzaba el millón de habitantes. Ello marcó un punto de inflexión que puso en evidencia la necesidad de ordenar la actividad de este servicio de transporte de pasajeros. A partir de ese momento algunas ciudades, entre ellas Barcelona, decidieron limitar el número de licencias, fijar desde la administración las tarifas y las paradas (Gómez, 2010, p. 141). No se ha documentado el impacto que dichas medidas pudieron tener sobre el funcionamiento de los taxis en el ámbito intermunicipal ni en Hospitalet. Es probable que los viajes en taxi entre Barcelona y Hospitalet fueran frecuentes, utilizados especialmente por comerciantes y hombres de negocios, en una competencia desregulada que aprovechaba cualquier oportunidad de hacer un viaje sin que la frontera entre los términos municipales apareciera como una barrera que lo impidiera. Una evidencia que podría probar esta hipótesis es la edición en 1930-1931 de la *Guía per conductors d'auto-taxis de Barcelona, Badalona i l'Hospitalet,* en la que se recoge información útil sobre el trazado de las calles, sus puntos de interconexión, los barrios en el que estaban situadas o si se encontraban fuera del espacio urbano. (Centre d'Estudis de L'Hospitalet, 1997). El hecho de que en la misma guía se presentara información sobre las calles de Barcelona, Badalona y Hospitalet sugiere que los taxistas solían hacer recorridos entre estas tres ciudades sin mayores restricciones, es decir, era una actividad frecuente.

El inicio de la Guerra Civil supuso la colectivización de los transportes públicos, incluyendo los taxis. El sector entraría en crisis, igual que sucedió con el resto de la economía española, y en 1937 el servicio de taxi se había prácticamente extinguido como consecuencia de la confiscación de automóviles y la falta de combustible.

4. EL FRANQUISMO Y LA CIUDAD. Nuevas configuraciones territoriales y formas de gestión del transporte público

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. No resulta extraño entonces que la gestión pública, especialmente durante los primeros diez años de la dictadura, fuera deficiente, agravada por la crisis económica en la que quedó sumido el país tras la guerra civil y con la implantación del régimen autárquico. 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. De allí que en este apartado se preste atención al impacto que tuvieron las modificaciones normativas en materia de urbanismo sobre la gestión y funcionamiento del servicio de transporte público en Hospitalet.

En ese sentido, también resulta pertinente para los fines de esta investigación, entender el funcionamiento de la estructura administrativa del sector urbano y de los transportes en un periodo donde las decisiones tomadas por el Estado central determinaban los desarrollos regionales. Sin embargo, no hay que perder de vista cómo la incertidumbre jurídica en un marco normativo cambiante y las variaciones de la economía –primero austera y autárquica, luego desarrollista- hacían que la toma de decisiones y las jerarquías estuvieran en

permanente movimiento. En el caso de Hospitalet, las decisiones sobre el funcionamiento del transporte público emergían de las interacciones entre las autoridades del Estado central, del ámbito comarcal, del gobierno de Barcelona, del gobierno de Hospitalet y de las iniciativas de las empresas privadas de transporte público. Las autoridades municipales, inmersas en esas intrincadas redes de actores, no tenían autonomía para definir su propia política de transporte público.

El franquismo fue un periodo de ruptura en diversos aspectos del orden social, político y económico que, por supuesto, impactaron el gobierno de Hospitalet y la vida cotidiana de sus habitantes; pero también se mantuvieron muchas continuidades en lo que respecta a las formas no reguladas/poco planificadas de ocupación del territorio –primero con barracas dispersas, ocupadas por población migrante; luego con edificios, no siempre bien acondicionados, para trabajadores en muchos casos procedentes de las barracas de Barcelona y Hospitalet. Así mismo, la supeditación a las infraestructuras de transporte de Barcelona no disminuyó sino que se acentuó con la implantación del gobierno metropolitano; las autoridades municipales de Hospitalet continuaron operando con pocas herramientas para gestionar las iniciativas privadas de servicios de transporte público; las fracturas del territorio generadas por el paso de las vías del tren no fueron subsanadas[61] y las rutas de transporte público siguieron siendo deficientes frente a las creciente necesidades de desplazamiento de sus habitantes. Es así que muchos de los rasgos característicos del urbanismo de Hospitalet, mencionados en los apartados anteriores, siguieron estando presentes en la ciudad de la segunda mitad del siglo XX.

En las líneas que siguen se busca ofrecer una descripción detallada sobre el funcionamiento del servicio de transporte público en Hospitalet en los años del franquismo. Para ello, este apartado se encuentra estructurado en tres partes principales. La primera de ellas señalará algunas características poblacionales, de gobierno, de gestión y ocupación del territorio de Hospitalet durante la dictadura franquista. Tal comprensión del estado y la forma de la ciudad en el periodo estudiado permite valorar de manera objetiva la pertinencia o insuficiencia de los servicios de transporte público que operaron en ella. En la segunda

[61] Entre 1958 y 1960 se llevaron a cabo obras que suprimieron algunos de los pasos a nivel que no sólo dividían la ciudad sino que eran la causa de congestiones vehiculares y de frecuentes accidentes en los que solían morir peatones arrollados por el paso del tren.

parte se presentará la intrincada configuración de la estructura administrativa instaurada por el franquismo en los ámbitos de urbanismo y de transporte, así como algunos de los instrumentos normativos con los cuales el régimen buscó moldear la operación de los transportes públicos y la gestión de las ciudades, puesto que ese marco legal y competencial definió buena parte de la política de transportes que rigió en Hospitalet en aquel periodo. Finalmente, en la tercera parte se presentarán los diferentes medios de transporte público que operaron en la ciudad y sus interacciones con las necesidades de movilidad cotidianas de una población en aumento, evidenciando cómo la ocupación y uso del territorio continuaba estando desconectada de la creación de un sistema de transporte público eficiente.

4.1. Gobierno y urbanismo en Hospitalet durante el franquismo

La dictadura franquista no fue estable y 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[62]. 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 generalizada 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). De hecho, se considera que el periodo de mayor represión se vivió entre 1939 y 1945, momento en el que se consolidó el control territorial del franquismo. No se escatimaron esfuerzos para eliminar cualquier resquicio de la segunda República en los ámbitos de gobierno nacional, regional y municipal. En el ámbito jurídico se procedió a la promulgación de la Ley de Responsabilidades Políticas (9 de febrero de 1939), destinada a "liquidar las culpas de este orden [el Republicano] por quienes contribuyeron a forjar la subversión roja, a mantenerla viva durante más de dos años y a entorpecer el triunfo, providencial e históricamente ineludible del Movimiento Nacional"[63]. Pese a que la ley se centraba especialmente en sanciones económicas y civiles, Lusa (2008, p. 3) afirma que

[62] Existe una prolífica bibliografía que defiende esta división en dos etapas del gobierno franquista. Para esta investigación se consultaron: Caruana (2006), Barciela (2003), Gómez (1994), Catalán (1995), Rueda y Tamames (2008), González (1979), Tortella y Nuñez (2011), Payne (1987), Biescas y Tuñón (1980).

[63] Ley 9 de Febrero de 1939 de Responsabilidades Política. Boletín Oficial del Estado del 13 de febrero de 1939. Disponible en: http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/044/A00824-00847.pdf

dicha ley "fue la responsable de los cerca de 200.000 fusilamientos que se produjeron entre 1939 y 1944, así como de la reclusión de unas 300.000 personas que en 1940 se hacinaban en las cárceles y campos de concentración".

Hospitalet era considerada un bastión de las luchas obreras y de los gobiernos de izquierda[64] 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 el anterior régimen hasta que no demostrarán 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. (Centre d'Estudis de L'Hospitalet, 1997, p. 185)

En aquel periodo la administración pública, empobrecida tras la guerra y compuesta por funcionarios no siempre adecuadamente cualificados, estuvo más enfocada en "asegurar" la lealtad al nuevo régimen que en hacerse cargo de la gestión pública. El ayuntamiento de Hospitalet, por ejemplo, realizó "entre 1939 y 1956 más de cinco mil informes sobre sus ciudadanos a partir de los cuales se concedían o denegaban libertades condicionales, se concedían subsidios de beneficencia, se obtenían pruebas para los consejos de guerra y para los juicios ordinarios". (Centre d'Estudis de L'Hospitalet, 1997, p. 185) La maquinaria burocrática consumía sus escasos recursos en el control, vigilancia y castigo de los ciudadanos considerados detractores antes que en generar políticas públicas capaces de gestionar un territorio en época de posguerra. Mientras innumerables folios eran adjuntados a los expedientes de ciudadanos bajo sospecha, las fábricas de textiles, predominantes en el sector industrial de la ciudad, se arruinaban por la escases de materias primas, carburante y electricidad sin recibir ningún estímulo gubernamental para mantenerse a flote. Tal parálisis gubernamental no sólo era una consecuencia de la pérdida de funcionarios profesionales en los ayuntamientos municipales, sino que también de la configuración misma del sistema de gobierno que implantó el régimen franquista, puesto que "los alcaldes –y no hace falta decir los regidores- dependían directamente del

[64] Tal como lo evidenciaba el hecho de que en las elecciones de 1936, el 70% de los votos emitidos en la ciudad hubieran favorecido la candidatura del *Front d'Esquerres.*

gobernador civil y subsidiariamente del ministro de la Gobernación. El alcalde es sobretodo un delegado gubernamental impuesto en la corporación y no un representante del municipio frente a otras instancias de poder". (Santacana, 1994, p. 262)

Entre 1939 y 1956, el ayuntamiento de Hospitalet fue dirigido por cuatro alcaldes diferentes. El primero, José Wenceslao Marin López, 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. Marin 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 Marin dio la oportunidad a Enric Jonama Darnaculleta de posesionarse como alcalde, pues ocupaba el cargo de Primer Teniente alcalde. Su gobierno se extendió hasta el año 1952, consolidando su figura como el hombre del primer franquismo en la ciudad a pesar de entre 1944 y 1945 Josep Puig i Miracle[65] se desempeñó como alcalde de Hospitalet. La investigación de Marin (2000) señala que Jonama construyó un falso pasado como militante de derechas para conseguir su nombramiento como jefe local de FET-JONS, momento a partir del cual se dedica a actividades fraudulentas para desfalcar al fisco de la ciudad[66].

El gabinete de Jonama en términos generales fue estable y compuesto por personajes de procedencia conservadora pero, al parecer, con poca experiencia política y administrativa. Los miembros de la Comisión de gobierno y los regidores fueron prácticamente los mismos durante todo el periodo, así que los cambios en la dirección y enfoque político fueron mínimos. Siguiendo la interpretación de Santacana (1994, pp. 319-323), la composición del consistorio local de Jonama pone en evidencia cómo la división territorial –de los tres núcleos urbanos- se consolida también como una división de grupos sociales, 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 a pesar 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

[65] Era administrador de la cooperativa Obrera del Vidrio de la Torrassa S.A. Su elección fue entendida por los círculos de la oligarquía tradicional de la Villa Vella como una amenaza a contener. De allí que su duración en el cargo haya sido tan efímera.

[66] Ver: Base documental d'Història Contemporània de Catalunya. Disponible en: http://www.xtec.cat/~jrovira6/bio2/jonama.htm

más diversa, cuyos principales focos de crecimiento se instalaban en las periferias, habitada por población migrante, trabajadora en la industria.

A la escasa preparación de los funcionarios, al mermado poder de los ayuntamientos, al enfoque centralista de la administración local y a las ansías de aprovechar un cargo político para el propio enriquecimiento se deben sumar los bajos presupuestos de los que dispuso el gobierno de Hospitalet durante la década de los cuarenta. El presupuesto de 1939, por ejemplo, fue de 2.344.334 pesetas y en 1945 de 4.539.311 pesetas (Santacana, 1994, p. 294). Estas cifras escasamente cubrían los gastos de funcionamiento del ayuntamiento, dejando una mínima destinación para servicios de beneficencia y ninguna para inversión. Por ello no resulta extraño que a pesar del aumento demográfico de la ciudad, las iniciativas destinadas a proveer viviendas en la década de 1940 hayan sido prácticamente inexistentes. El único proyecto de vivienda de esos años fue el "Bloque Caudillo", construido en Collblanc e inaugurado el 23 de febrero de 1941. Contaba sólo con 32 viviendas que fueron entregadas a familias que además de ser pobres demostraran "adicción al régimen, por lo que tenían prioridad excombatientes o familiares de excombatientes. Fueron también numerosos los avales eclesiásticos y militares presentados". (Castellano, 2013, p. 9)

En 1952 termina el gobierno de Jonama e inicia el de Josep Tayà Solanes, un comerciante mayorista dedicado al negocio de la carne, quien militó en la Liga Regionalista pero no fue uno de sus miembros más destacados. Durante su administración la ciudad sufre importantes transformaciones, sobre todo de tipo poblacional como consecuencia del arribo de oleadas migratorias, pero la gestión pública sigue siendo pobre y limitada frente a los retos del inicio de la recuperación económica nacional.

Hospitalet se consolidó en los años cincuenta como la segunda ciudad de Cataluña, después de Barcelona, no por su grado de desarrollo interno o por las condiciones de vida de sus habitantes sino porque a partir de ese momento ha sido la segunda ciudad con mayor número de habitantes. Y es que Hospitalet se convirtió en el hogar de un importante número de migrantes que arribaban a la capital catalana en busca de nuevas oportunidades, y otros tantos atraídos por el establecimiento de industrias en la propia Hospitalet. Así, para

el año de 1930 la ciudad tenía 33.567 habitantes, cuando en 1900 eran tan sólo 4.891. La guerra civil, el debilitamiento de la economía y la represión franquista disminuyeron el flujo migratorio en la década de 1940; pero el deterioro de las condiciones de vida en las áreas rurales y el inicio de la reactivación industrial en la década de los 50's incentivaron movimientos masivos de población hacia las ciudades. Hospitalet pasó de tener "71.580 habitantes en 1950 a tener 123.282 habitantes en 1960" (Ajuntament de L'Hospitalet, 2003, p. 61). Este aumento poblacional no se acompañó con la construcción de pisos dispuestos para albergar a los recién llegados a la ciudad, quienes ante el déficit de viviendas disponibles –nuevas o usadas-, la ausencia de planes gubernamentales de alojamiento y las bajas condiciones salariales se vieron en la necesidad de alojarse en casas autoconstruidas en terrenos hasta entonces vacíos[67]. Los barrios Pubilla Casas y La Florida viven un aumento espectacular de su población con el fenómeno de la autoconstrucción, conocido como barraquismo, durante los años 50's. En diciembre de 1959, el periódico Solidaridad 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 p. 135) precisa que en 1956, 5.024 personas vivían en las barracas de Hospitalet y que en el conjunto del cinturón barcelonés la cifra se acercaba a las 60.000 personas.

La crítica situación habitacional y urbanística de la ciudad en los años cincuenta no sólo atiende al fenómeno migratorio sino que tiene sus raíces en la ausencia de una política urbana coherente y capaz de responder a las transformaciones sociales y económicas de la época. Además del Plan de ordenamiento sugerido por Puig i Gairalt en 1926, cuya implementación fue mínima, Hospitalet no contó con ningún instrumento de planificación ni de gestión urbana hasta 1953, momento en el que es formalmente incorporada a la zona de influencia de Barcelona a través del Plan Comarcal[68]. La adopción del Plan significó la pérdida legal de la autonomía del gobierno de Hospitalet sobre la planificación de su crecimiento. Por otra parte, tal como verá en las líneas que siguen, su implementación no significó una mejor comprensión ni articulación del territorio. Navarro (1989, p. 65) considera que "el plan comarcal de 1953 no es un Plan de Ordenación Comarcal sino propiamente un Plan Metropolitano en el cual todas las opciones son tomadas a partir de

[67] En la década de los 40's la crisis económica y la ausencia de políticas de vivienda llevaron a muchas familias de inmigrantes, recién llegadas a Hospitalet, a instalarse en cuevas en el barrio Sanfeliu. El fenómeno se conoció con el nombre de trogloditismo. Ver: Mataix, 1987.
[68] Llei del 3-XII-1953.

decisiones no discutidas: centralidad y crecimiento de Barcelona, zonas de reserva del crecimiento, comunicaciones, etc." Adicionalmente, dicho 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 p. 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".

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), Casas (1983) y Roa (1987) coinciden en afirmar que el Plan de 1953 implantaba una política urbana centrípeta que reforzaba la identidad 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. Así pues, la estructuración viaria de Hospitalet, acorde a los retos de una ciudad moderna, no eran una parte prioritaria del plan. Ello, a su vez, repercutía en la falta de regulación y mejoramiento del servicio de transporte público urbano, pues las vías de Hospitalet, trazadas de forma longitudinal, limitaban las posibilidades de comunicación y articulación entre el norte y el sur del territorio. La construcción de vías verticales, mencionada en algunos documentos programáticos de la administración, nunca ocurrió. (Ver mapa cinco)

En el año 1956, Ramon Solanich Riera fue nombrado alcalde de 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 50 para disfrutar de presupuestos más generosos que los de la década inmediatamente anterior[69]. Siguiendo las directrices del Plan

[69] A partir del año 1959 se inició un periodo durante el cual la situación económica comenzó a mejorar y con ella los presupuestos del Estado y las inversiones en obras públicas. Al mismo tiempo se vincularon en la administración pública cuerpos de tecnócratas, afines al régimen y en muchos casos miembros del Opus Dei. Con esta nueva fuerza burocrática y presupuestos más amplios, el gobierno emprendió reformas administrativas para conseguir un mayor grado de eficacia en sus acciones e impulsar inversiones que jalonaran el desarrollo económico. En este marco se lanzó el Plan de Estabilización

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.

MAPA CINCO: Red arterial de tráfico en Hospitalet 1969.

Fuente: Ayuntamiento de Hospitalet, 1969.

Económica que limitó los gastos salariales del gobierno y su intromisión en las actividades económicas, abriendo además la economía española hacia los mercados internacionales. El crecimiento económico ininterrumpido entre 1961 y 1973, que se adjudica a las medidas del Plan, fue calificado en su momento como "el milagro español".

Ante el déficit de viviendas que aquejaba a la ciudad se impulsaron algunos proyectos de vivienda de protección oficial y se destinó 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, p. 24) denomina "barraquismo vertical". Es decir, las decisiones para construir de esta manera no provenían únicamente del ayuntamiento, al parecer éste sólo tenía que dar su aprobación frente a los proyectos de este tipo que se formulaban como parte de la política de vivienda del gobierno nacional o de la ciudad desarrollista de Porcioles[70], 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-Costa, Iglesias, Subirats y Tomàs, 2011, p. 46)[71].

Dos buenos ejemplos de dichas construcciones aparecen en el barrio La Florida, a saber: los bloques Onésimo Redondo y los de "Las Planes". Éstos últimos fueron proyectados por el Ayuntamiento de Hospitalet desde agosto de 1940 para acoger a 1150 personas en 185 viviendas. No obstante, su construcción fue adjudicada hasta el año 1948 al Sindicato de la Falange Española Tradicionalista y la J.O.N.S, dado el bajo presupuesto que se ofrecía para financiar el proyecto. La construcción de este grupo de viviendas protegidas fue víctima de la inoperancia y la desidia de la administración de la época y del grupo constructor. Sólo se entregaron 816 viviendas de baja calidad (35-37 m^2) 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 líneas del tren para acceder al mercado y al metro de Santa Eulalia, que era el medio de transporte más próximo". (Marín, 1995, p. 37) Así, las heridas y fracturas que ya provocaba el tren sobre el territorio eran profundizada con intervenciones urbanas sin ningún tipo de planificación, interesadas en resolver el problema del barraquismo informal sin ocuparse de ofrecer condiciones de habitabilidad plena a los

[70] José María Porcioles ocupó el cargo de alcalde de Barcelona, por designación del régimen franquista, entre 1957 y 1973.

[71] Como parte de esta política de polígonos impulsada desde Barcelona hacia la periferia, se cuenta la construcción de los bloques Onésimo Rivera en el barrio La Florida de Hospitalet. Éstos fueron erigidos en condiciones precarias y destinados para relocalizar a las poblaciones que vivían en las barracas del Gas en la Barceloneta.

beneficiarios de las viviendas protegidas, ni tampoco mejorar los usos y la distribución del espacio, ni desarrollar planes de intervención integral que supusieran la provisión de equipamientos urbanos y servicio de transporte público. No fue sino hasta la década de los 80, ya finalizada la dictadura, que se comenzaron a introducir mejoras urbanas en el barrio La Florida, aunque aún hoy persisten las vías del tren como una frontera que, lejos de valorizar el territorio, aísla el barrio.

La alcaldía de Solanilla marca el inicio de un nuevo periodo de la dictadura en el que las inversiones públicas y la extensión del sector privado inmobiliario estuvieron muy presentes. Ahora bien, mayores inversiones no significan necesariamente mejores inversiones tal como se refleja en el balance del final de la década de los setenta, tras las alcaldías de José Matías de España Muntadas y Vicenç Capdevilla. Estas administraciones estuvieron marcadas por presupuestos más generosos, obras de inversiones públicas, mejoramiento de la situación económica del sector empresarial establecido en la ciudad[72], un significativo aumento poblacional[73] y la construcción de bloques de viviendas a diestra y siniestra. No obstante, 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.

Sea el caso del paso de las vías del tren, un problema heredado desde el siglo XIX, que no sólo perjudicaba la movilidad por cuenta de los numerosos pasos a nivel, fragmentaba la ciudad entre el norte y el sur, el oriente y el occidente sino que también dividía los barrios y bloqueaba el desarrollo de las actividades cotidianas de los habitantes de los nuevos bloques de edificios, construidos por doquier sin incluir obras que minimizaran el impacto de la existencia de las infraestructuras ferroviarias. Una muestra de ello –que incluso se mantiene hasta nuestros días- ocurre en una zona ubicada en las inmediaciones entre Santa Eulalia y Sant Josep. Allí, se aprobó la construcción de edificios de viviendas hacia finales

[72] El sector industrial pasó de tributar 2.529.362 pesetas en 1950 a 30.435.737 en 1970. (Camós y González, 1987, p. 173)

[73] En la década de los 60, Hospitalet acogió una migración aún más importante que en la anterior oleada migratoria, favorecida por el proyecto municipal de la época dentro del movimiento del " desarrollismo" español y la euforia económica. Implicó una tasa de crecimiento de 91,16%. Cabe destacar que entre 1961 y 1965 la inmigración representó el 83% del crecimiento de la población. (Ajuntament de l'Hospitalet, 2003, p. 61)

de la década del sesenta, los cuales quedaron cercados por el paso de las vías del tren y del Carrilet –antes de su soterramiento.

IMAGEN SIETE: Nuevos edificios con un viejo urbanismo

Fuente: Google Maps, 2016.

Tal como se puede observar en la imagen siete, los edificios construidos en la manzana comprendida entre el *carrer Santa Eulalia* y la *Avinguda Carrilet* no atienden a ningún tipo de planificación o diseño urbano. Sus habitantes durante los años setenta y ochenta se encontraron rodeados por infraestructuras férreas de las cuales no se beneficiaban de ninguna manera, pues ni las líneas del tren que cruzan por esta zona, ni el Carrilet tenían una parada que les permitiera desplazarse desde sus sitios de vivienda hacia otros sectores de Hospitalet o Barcelona. Por el contrario, les desconectaban del resto del territorio. Por ejemplo, la escuela pública más cercana quedaba en el barrio Sant Josep, justo cruzando las

vías del tren, pero ante la ausencia de equipamientos urbanos seguros[74] que conectaran estos dos puntos separados por el tren, los niños debían desplazarse caminando hasta Santa Eulalia en un trayecto que podía tomar 20 minutos. Así mismo, la avenida Carrilet se inundaba con frecuencia y la ausencia de pavimento en las áreas que circundaban su paso la hacían intransitable para quienes buscaran llegar hasta la estación de Sant Josep[75]. (Entrevista personal, José Roselló, 16 de enero de 2016).

IMAGEN OCHO: El Carrilet a su paso por Sant Josep

Fuente: Blog BellvitgeJosé, 2009.

Adicionalmente, las vallas que separan las vías del tren, frágiles y endebles, permitían que con facilidad los jóvenes del barrio en busca de adrenalina, terminaran no pocas veces mal heridos por el tren.

[74] Existía un estrecho paso peatonal subterráneo carente de vigilancia o cámaras de seguridad, por lo que los robos a los transeúntes que lo utilizaban eran frecuentes.
[75] Esta situación mejoró con el soterramiento del Carrilet en el año 1985.

IMAGEN NUEVE: Vías del tren en la frontera entre Santa Eulalia y Sant Josep

Fuente: Laura Moreno, archivo personal, 2016.

Una situación similar vivieron los edificios de viviendas construidos en las inmediaciones del *carrer Carrasco i Formiguera* y el *Carrer Alòs* en la década de los setenta. Los edificios fueron erigidos a pocos metros de distancia de las vías del tren sin ningún plan de acondicionamiento del espacio. Aún hoy en día aparecen como estructuras improvisadas que se han visto en la obligación de convivir en estrecha cercanía con el tren sin ninguna intervención urbana que mejore y dignifique su condición. Sólo existe un viejo y maltrecho puente que permite cruzar las vías del tren en este sector de la ciudad, instalado según relataron a la autora de este documento vecinos de la zona, tras numerosas solicitudes al ayuntamiento de Hospitalet[76].

[76] En general, 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.

IMAGEN DIEZ: Viviendo junto al tren

Fuente: Laura Moreno, archivo personal, 2016.

De hecho, esa zona de encuentro y bifurcación de las estructuras férreas que atraviesan Hospitalet desde el siglo XIX ha tenido muy poca atención por parte de las autoridades de la ciudad, de los planes parciales y de los planes metropolitanos de Barcelona a pesar de ser un punto crítico de segmentación del territorio. En la época desarrollista, las obras de mejoramiento urbano dejaron de lado intervenciones claves para disminuir el impacto de las múltiples fracturas que las vías del tren habían introducido en el territorio. En la prensa de la época se encuentran algunas referencias a estos asuntos, como por ejemplo la supresión de los pasos a nivel, en donde se muestra cómo el ayuntamiento de Hospitalet carecía de competencia –y también de recursos- para emprender las obras necesarias, siendo esto competencia de las empresas a cargo de la explotación de los trenes y ferrocarriles. Es así que las intervenciones urbanas fundamentales en Hospitalet no consiguieron prosperar ante los lobbies de las compañías privadas propietarias de los trenes, el desinterés de la empresa estatal Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) que operó entre 1941 y 2005, y negligencia de las autoridades locales que dejaron por fuera de los planes parciales y metropolitanos las problemáticas urbanas surgidas por el paso del tren. Algunos avances se consiguieron con la supresión de los pasos a nivel de Santa Eulalia (1958) y de la línea del ferrocarril a Tarragona por Vilanova i la Geltrú (1959);

con la instalación primero de un apeadero y luego de una estación en Bellvitge; y, tal vez la obra más significativa, con el soterramiento del Carrilet[77]. No obstante, dadas las deficiencias estructurales, acrecentadas por la ocupación no planificada del territorio y con la construcción indiscriminada de pisos, las intervenciones urbanas pendientes para conectar la ciudad siguen siendo numerosas.

En esos años "desarrollistas" (1955-1975), bajo las administraciones franquistas, se consolidaron los barrios de Sanfeliu, Bellvitge, Can Serra y el Polígono Gornal. Todos ellos dispuestos como conglomerados de edificios, con bloques de entre 10 y 15 pisos de altura, dispuestos para albergar a las familias obreras que arribaron a la capital catalana y a Hospitalet en busca de mejores oportunidades laborales y de vida. Pese a que estas construcciones fueron planificadas en los planes parciales, se dejaron de lado factores claves para la integración a la ciudad de semejantes polígonos de vivienda masiva, tales como adecuadas vías de acceso y conexión con Hospitalet[78], la instalación de servicios comunitarios y servicios de transporte público[79].

Bellvitge, por ejemplo, es un polígono de 61.5 hectáreas en el que se construyeron 9.780 viviendas en sólo 10 años, albergando a cerca de 32.000 personas. Ello le otorgó el título de uno de los núcleos más densos de Europa. A medida que se iban erigiendo nuevos bloques de pisos, los deficientes servicios y equipamientos urbanos que se habían instalado fueron rápidamente insuficientes para atender a tan alta densidad poblacional. Sus habitantes conformaron una Asociación de Vecinos que reclamaba la revocación de las licencias para construir nuevos edificios y la mejora de los servicios públicos. La presión de la organización vecinal consiguió que el ayuntamiento de Hospitalet revisara el plan parcial de Bellvitge y "anulara la construcción de once bloques de trece plantas cada uno y de dieciocho torres de dieciocho plantas; es decir, un total de 2.700 viviendas, susceptibles de

[77] Esta obra se produce como parte del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona. Ver: Orden del 15 de marzo de 1967. Ministerio de Obras Públicas. El costo de la obra fue de aproximadamente 900 millones de pesetas y el Municipio de Hospitalet tuvo que aportar 450 millones. (Solidaridad Nacional, abril de 1968)

[78] En el caso de Bellvitge, las vías disponibles estaban pensadas para comunicar este barrio con Barcelona a través de la Gran Vía, pero la conexión viaria entre Bellvitge y Hospitalet fue prácticamente inexistente hasta que no se amplío la Rambla Just Oliveras hasta la Autovía de Castelldefels. Ello supuso muchos problemas en la provisión de servicios de transporte público.

[79] La deficiencia del servicio de transporte público en los nuevos polígonos de viviendas será abordada en un apartado posterior.

albergar a 15.000 habitantes". (El País, 17 de septiembre de 1980) Las autoridades de Hospitalet tuvieron que librar batallas legales con las inmobiliarias Ciudad Condal S.A. y Ordenación de Terrenos S.A., las cuales habían ganado las licitaciones para la construcción de los bloques anulados. En ese sentido, esta expresión del "desarrollismo" mediante la construcción desmedida de viviendas deja algunas preguntas sin resolver, tales como: ¿cuáles fueron los criterios de planeamiento urbano que se siguieron en el momento de proyectar la zona de Bellvitge? ¿Por qué se planificó, aprobó y contrató la construcción de bloques de pisos cuyo número consumiría todo el espacio disponible para la instalación de equipamientos y servicios urbanos necesarios en un área altamente densificada? ¿Por qué los planes parciales no incluían el componente de provisión de transporte público? ¿Por qué el ayuntamiento no detuvo la construcción de nuevos edificios cuando los servicios y el espacio comenzaron a ser insuficientes?

Así pues, durante los últimos 20 años de la dictadura franquista, Hospitalet aumentó drásticamente su área construida, densificándose más allá de sus posibilidades de provisión de servicios, al punto que, por ejemplo, el barrio La Florida tiene el doble de densidad de población que Manhattan[80], y Hospitalet es considerada la ciudad más densamente poblada de España. (El País, 27 de febrero de 2016).

En 1976 Hospitalet es incluido en los municipios que hacen parte de la Corporación Metropolitana de Barcelona, profundizando así la integración que se había iniciado con el Plan Comarcal de 1953. De esta forma, las decisiones de ordenamiento urbano, la prestación del servicio de transporte público y de limpieza quedan supeditadas a las decisiones de las instituciones metropolitanas constituidas para tal fin.

[80] En el Distrito IV, en La Florida y Les Planes, 43.000 personas viven en 0.8 $km^{2.}$ (Ajuntament de l'Hospitalet, 2014)

4.2. La planeación y gestión urbana en el marco de la administración franquista. La aparición de la ciudad-región.

Como se ha visto, los medios de transporte se concibieron en España como negocios privados, cuyo funcionamiento estaba ligado a criterios de rentabilidad. Las administraciones públicas, ya debilitadas frente a los privilegios de las empresas privadas de transporte, terminaban de perder sus posibilidades de incidir en aquel sector por cuenta de la fragmentada distribución de competencias entre los distintos niveles de gobierno. Los gobiernos locales estaban inmersos en unas tramas institucionales sujetas a la confusión y al desconocimiento y ello se convertía en un obstáculo para desarrollar un modelo de ciudad basado en planes generales, capaz de modificar la práctica habitual de los ayuntamiento como aprobadores de licencias de construcción, reguladores de la altura de los edificios en función del ancho de la calle y cobradores de contribuciones al propietario. En la legislación española los transportes urbanos no son considerados como un servicio público municipal, sino que, "en su organización en general, en toda la competencia montada para su regimiento, se mezclan de un lado la competencia municipal, y con papeles generalmente preponderantes, las competencias de la Provincia y, sobre todo, del Estado [central]". (García, 1953, p. 53) A juicio de Miralles-Guasch (1996, p. 442), gracias a la "gestión privada de las empresas y la debilidad (o connivencia) de los agentes públicos se han implantado o han perdurado unas deficiencias crónicas (…) que hacen que los barrios obreros aún estén mal conectados". Hospitalet no fue no fue una excepción, tal como se ha venido comentando.

Sin desconocer la importancia de la iniciativa privada, el régimen franquista, al menos en sus inicios, parecía estar interesado en ejercer un control total sobre todos los asuntos de la vida pública y privada de los ciudadanos españoles. Ni la gestión urbana, ni el transporte público estuvieron ajenos a dicha tendencia; pero, a pesar de su complementariedad –el urbanismo y el transporte son dos caras de la moneda de la ordenación urbana- su administración centralizada se dividió en diversas entidades y organismos que actuaron de manera independiente y descoordinada[81].

[81] Pese a que estos asuntos –la planeación urbana y el transporte- se encuentran íntimamente relacionados se produjo una gestión independiente de los mismos: en el plano del urbanismo operaba el

El deseo centralizador del régimen se pone de relieve en el Reglamento de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera del 9 de diciembre de 1949, el cual estableció que "toda la potestad de la regulación de transportes recae sobre el Ministerio de Obras Públicas". Ello contradecía el art. 101 de la Ley de Bases de Régimen Local del 17-VII-1945 de acuerdo con la cual eran competencia de la administración local los transportes terrestres y por consiguiente la concesión de servicios dentro de la ciudad, entendiendo por ella su casco urbano y núcleos no distantes de más de 500 m. de su centro. En la práctica, el centralismo y las competencias del Ministerio se imponían frente a los ayuntamientos incluso antes de la expedición del Reglamento de 1949. Por ejemplo, "el Ministerio de Obras Públicas ordenó el 21 de febrero de 1939 que se debían revalidar todas las concesiones interurbanas de las que disfrutaban las empresas de transporte público." (Gonzàlez, 2013, p. 15) Así, no resulta extraño que el Ingeniero Municipal del Ayuntamiento de Hospitalet señalara que "por ser los autobuses de Hospitalet concesión del Estado no puede este ayuntamiento introducir modificación alguna".[82]

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 el tema de transportes sino que también en la gestión urbana. La aspiración a una ordenación global de la actividad urbanística quedó plasmada en la ponencia presentada por Pedro Bidagor[83] en la V Asamblea Nacional de Arquitectos de 1949 en donde apuntó la necesidad de instaurar un

---

Ministerio de la Gobernación y en el del transporte lo hacía el Ministerio de Obras Públicas; éste último aprobando licencias y rutas de transporte público, mientras que el primero se encargaba de definir los trazados urbanos, organizando las ciudades bajo una perspectiva organicista

[82] Informe del Ingeniero Municipal. Respuesta a la petición enviada por la compañía General de Ferrocarriles Catalanes al Ayuntamiento de Hospitalet para variar el itinerario de los autobuses que permiten conectarlos con la estación de Hospitalet (centro) de los ferrocarriles. (Carta del 10 de junio de 1965). Arxiu Municipal de l'Hospitalet.

[83] Ha sido considerado como el máximo dirigente del urbanismo español entre 1939 y 1969. Primero se desempeñó como Director de la Oficina Técnica de la Junta de Reconstrucción de Madrid. Allí diseñó el Plan General de Madrid (1942), un instrumento de planificación urbana que sentó las bases del planeamiento español a través de la Ley del Suelo de 1956. Entre 1957 y 1969 se desempeñó como Director de la Dirección General de Urbanismo y de la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda. El núcleo de sus planteamientos urbanísticos, reflejados en la evolución de las ciudades españolas durante el segundo franquismo, se definía por una organización funcional del espacio que dividía la ciudad en zonas para que cada una respondiera a un uso especializado.

Plan Nacional de Urbanismo[84] que se orientara "hacia el establecimiento de una serie de criterios generales que (…) sobrepasando lo puramente urbanístico local, respondan a una integración del Plan de Urbanismo en el marco conjunto de un Plan de desarrollo total de ordenación". (Bidagor, 1949).

El influjo de Bidagor en la ordenación de las ciudades españolas, ocupando la Dirección General de Arquitectura perteneciente al Ministerio de la Gobernación, se irradió sobre la ciudad Condal[85] a través de la Comisión de Ordenación Provincial de Barcelona en 1945, encargada de redactar el plan de Ordenación Urbana de Barcelona, incluyendo los municipios de su área de influencia. La competencia supramunicipal de la Comisión, sin embargo, no significó la inclusión de representantes de los diversos municipios entre sus miembros. De acuerdo con el Decreto de Constitución de la Comisión Superior de Ordenación, firmado por Franco el 7 de junio de 1945, dicho órgano estaría conformado por el Gobernador civil de la Provincia, el Presidente de la Diputación, el Ponente de Obras de la Diputación, el Alcalde de Barcelona, el Presidente de la Comisión de Fomento del Ayuntamiento, los representantes de Obras Públicas del Estado y de la Diputación, un Arquitecto Provincial y un Arquitecto Municipal, el Presidente de la Cámara de Propiedad Urbana, el Fiscal de la Vivienda, el Presidente de la Asociación de Amigos de la Ciudad, y un Arquitecto designado por la Dirección General de Arquitectura como Delegado especialista de Urbanismo. La exclusión de las autoridades de los municipios, así como la participación del gremio constructor e inmobiliario se refleja en el contenido del Plan Comarcal de 1953, redactado por la Comisión.

[84] La creación de La Jefatura Nacional de Urbanismo el 22-VII-1949 entraba en contradicción con la Ley de Bases de Régimen Local de 1945, pues ésta definía que toda la actividad urbanística era una competencia municipal. Con ello quedará planteado uno de los problemas que va a caracterizar la gestión urbanística del franquismo: la escisión institucional entre los órganos centrales del urbanismo y las corporaciones municipales.

[85] Bidagor contó con dos grandes aliados en las instituciones barcelonesas: Sotera Maurí en el Ayuntamiento y Manuel Baldich en la Diputación. En palabras del propio Bidagor: "durante los años cincuenta mantuve un contacto constante con el Ayuntamiento y con la Comisión Provincial de Urbanismo [de Barecelona]. La redacción del Plan Comarcal empezó a ir bien desde el momento en que Martino fue sustituido por Soteras, que remató el trabajo. (…) con Baldrich tuve una amplia colaboración y juntos recorrimos la provincia y pensamos no sólo en el conjunto de la misma (de donde salió el Plan Provincial) sino en cada una de las poblaciones (de donde salió la colección de planes generales que elaboró la Comisión)." (De Terán, 1983, p. 133).

En lo que respecta a Hospitalet, el Plan de 1953 clasificó los terrenos de La Marina como reserva de suelo edificable para absorber las necesidades de vivienda generadas por Barcelona[86] pero no se definieron rutas para conectarla con los núcleos históricos de Hospitalet. El plan preveía la ampliación de la Rambla sólo hasta la Avenida Carrilet, mientras que la Gran Vía sería la ruta que conectaría La Marina con Barcelona. Esta concepción del Plan hacía que Hospitalet perdiera en la práctica otra parte de su territorio. Por otra parte, el Plan no fue sensible a la historia de la ciudad para clasificar el uso del suelo. En los núcleos históricos de Santa Eulalia y Collblanc no se incluyeron propuestas para la protección de la memoria y el patrimonio asentados en estos barrios. Esta incomprensión y desconexión también se vio reflejada en "la falta de rigor en las propuestas viarias estructuradoras –el carrer Aragó (actual *Travessera Industrial*), la Rambla, Isabel La Católica, etc- que se explica si se entiende que era un aspecto secundario de este plan y lo que primaba era la distribución de la edificabilidad y de usos en cada zona". (Navarro, 1989, p. 67) La densificación que vive Hospitalet desde la década de los cincuenta no es sólo consecuencia de la llegada masiva de inmigrantes sino que también de las decisiones de planeamiento que surgieron de la Comisión de Ordenación Provincial de Barcelona y la connivencia de las autoridades hospitalenses. Entre otras razones porque la zonificación de las áreas residenciales incentivó la especulación inmobiliaria y ello, a su vez, desbordó las previsiones de crecimiento que originalmente barajaba el Plan.

En ese orden de ideas, desde la configuración del Plan Comarcal, las autoridades de Hospitalet perdieron su autonomía para decidir sobre el uso y distribución de su territorio, pasando a depender de las entidades supramunicipales en las que tenían escasa participación y de las dinámicas del mercado inmobiliario, actor clave en el proceso de desarrollo urbano desde la década de los cincuenta. Posteriormente en 1956, la expedición de la Ley del suelo, impulsada por Bidagor y su equipo del Ministerio de la Gobernación, se constituiría en otra 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

[86] Esta previsión efectivamente se concretó con la construcción de Bellvitge, tal como se comentó en el apartado anterior.

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 bajo su seno 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 tal transformación de la arquitectura institucional tuvo importantes consecuencias, puesto que separó la Dirección de Urbanismo del Ministerio encargado de la dirección de los problemas de la administración local. Según comenta De Terán (1978, p. 318), a partir de ese momento quedaron atribuidas al nuevo ministerio las competencias de dirección, estímulo, supervisión, inspección y tutela de los Ayuntamiento 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." (De Terán, 1978, p. 322)

Las contradicciones surgidas de la tensión entre planeamiento urbano y la construcción descoordinada de viviendas quedaron plasmadas en el territorio de Hospitalet, ya que por una parte su desarrollo a partir de esos años estuvo formalmente determinado por las políticas urbanas supramunicipales establecidas desde Barcelona y, por otra parte, su suelo urbanizable soportó una tasa de crecimiento de la construcción de viviendas que no decrecería hasta mediados de la década de los ochentas como consecuencia del afán

urbanizador en altura que dejaba réditos económicos inmediatos y la sensación de que ya no se vivía en un pueblo. Todo ello sucede en el marco de la pérdida de influencia de la Dirección General de Urbanismo frente a las iniciativas de construcción defendidas por el Ministerio de Vivienda y aprovechadas por los ayuntamientos en medio de la confusión competencial. Incluso el Área Metropolitana de Barcelona fue víctima de dicha descoordinación en el desarrollo urbano, pues "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 Director y a las ideas básicas que lo orientaban". (De Terán, 1977, p. 81)

La supeditación de Hospitalet a los dictámenes provenientes del orden comarcal sobre la planificación del territorio también se extendió al ámbito de los transportes públicos. En 1952 se redactó la Ley de Ordenación del Transporte de Barcelona[87] 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 el hecho de 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 Tranvías 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 [88], gozando de un alto poder de decisión, pero también había espacio para la participación de la administración local, puesto que la

[87] La ley de 1957 permitió el desarrollo de la red de transporte público urbano de Barcelona y la expansión del metro en la década del 60 y 70 mediante las inversiones del Ministerio de Obras Públicas y los aportes del material móvil, la electrificación y demás elementos necesarios para el funcionamiento del servicio por parte del Ayuntamiento de Barcelona.

[88] En el papel de vocales tendrían cabida representantes del gobierno central, a saber: Ministerio de Hacienda, de Gobernación, de Obras Públicas y de Vivienda.

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 no sólo altera el equilibrio de poderes pre-existente hasta ese momento entre el Estado central y Barcelona[89] sino que formaliza la potestad 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 estas 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 el 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, amplío 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. Este plan fue aprobado de manera fragmentada pero su contenido se convirtió en un "referente para los planes posteriores, especialmente, en relación a la protección de espacios naturales y a la consolidación de un sistema de comunicaciones reticular, ortogonal y homogéneo". (Elinbaum, 2011, p. 6)

A pesar de las normas en vigor, el Área Metropolitana de Barcelona había aumentado su suelo urbanizado más allá de los límites que había impuesto la ley del suelo y el Plan Director, inmersos en la dinámica de la especulación, la descoordinación y la pérdida de credibilidad de un modelo urbano que se desvirtuaba a nivel nacional por fuera de los cánones que la otrora Dirección General de Arquitectura y Urbanismo intentó impulsar.

[89] 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)

Las autoridades nacionales intentaron reactivar los planes de ordenación urbana de la ciudad Condal a través de la creación en 1971 de la Comisión Gestora del Área Metropolitana de Barcelona, dependiente del Ministerio de Vivienda, y de la expedición del Decreto-Ley 5/1974 del 24 de Agosto por el que se creó la Entidad Metropolitana de Barcelona. Ambas acciones se sostenían en la premisa de acuerdo con la cual el desarrollo de la ciudad de Barcelona había dado lugar a la formación de una zona de influencia que superó los límites de su término municipal, siendo esta una nueva realidad urbana de carácter metropolitano que demandaba la creación de un marco institucional adecuado para su planeamiento y gestión. El trabajo de la Comisión Gestora dio origen a una versión actualizada del Plan Director que fue presentado en 1974. En él se insistía en la importancia de constituir un órgano gestor del Área Metropolitana que contara con las competencias y atribuciones necesarias para alcanzar los objetivos propuestos en el Plan. El Decreto-Ley que da vida a la Entidad Metropolitana de Barcelona parece encontrarse en consonancia con esas primeras actualizaciones del Plan aunque delimita el ámbito competencial de esta nueva entidad a los municipios que había definido el Plan Comarcal de 1953, mientras que el resto del territorio comprendido dentro del Área metropolitana sería gestionado por la Diputación mediante la actualización del Plan Provincial. De esta manera, la limitación del alcance territorial de la gestión de la nueva entidad metropolitana mermó el avance administrativo e institucional que se esperaba alcanzar con este nuevo órgano de planeación metropolitano.

La metropolización de la gestión urbana también aparece en la nueva Ley de Régimen Local, aprobada en 1975, donde se admite formalmente la formación de áreas metropolitanas, entendidas como "aquellas aglomeraciones urbanas de elevada densidad demográfica y alto índice de expansión, consideradas en su conjunto, entre cuyos núcleos de población exista una vinculación económica y social que haga aconsejable la coordinación en el planeamiento y en la prestación de servicios del conjunto". Esta tipología era claramente atribuible a Barcelona y su área de influencia, configurada como un conglomerado urbano desde el Plan Comarcal de 1953. Ahora bien, aunque la ley reconoció la participación de representantes de los ayuntamientos afectados en el Consejo Metropolitano, "la representación de cada Corporación Municipal estará en función de la importancia demográfica y económica de cada uno de los territorios municipales que constituyen el área". De esta forma, el predominio de la capital de Provincia, en este caso

Barcelona, quedaba garantizado, siendo éste un factor que podría limitar las posibilidades del resto de ciudades y municipios no sólo de participar en la toma de decisiones sino de ser adecuadamente intervenidas por los planes urbanos que desarrollarían las entidades metropolitanas.

Amparado en ese marco legislativo surge el Plan General Metropolitano de Barcelona de 1976. Éste no pretende constituirse en una programación de actuaciones sino en un "instrumento de coordinación de un conjunto de decisiones individuales reguladas por mecanismos de mercado". Es decir, el Plan comprende las limitaciones de la administración pública para regular al detalle los procesos de crecimiento y funcionamiento urbano, reconociendo formalmente el papel de los agentes privados en la evolución de la configuración urbana. Esta nueva aproximación rompe claramente con los planteamientos de los planes anteriores y va en consonancia con el cambio de los tiempos, pues a partir de 1975 con la muerte de Franco, se podría considerar que se inicia el periodo hacia la transición democrática.

Las características del Plan de 1976 han sido discutidas en una amplia bibliografía. A los efectos de esta investigación sólo se mencionarán algunos de los impactos en la ciudad de Hospitalet de la estrategia de los "sistema de comunicaciones" del Plan, cuyo fin era garantizar una eficiente movilidad metropolitana. El Plan de comunicaciones desarrolla con precisión las iniciativas que habían surgido desde la década anterior para construir los cinturones de las Rondas, túneles, autopistas, la ampliación de avenidas mientras que sus planteamientos sobre la red de metros, ferrocarriles y transporte público en general fueron escasos. Es decir, predominó una planificación del transporte pensando en el desplazamiento de vehículos privados, coincidiendo con el auge de esta industria durante el periodo desarrollista, dejando en un segundo plano los desplazamientos en medios de transporte masivo.

El trazado de los enlaces viarios como la Gran Vía y los cinturones consiguieron descongestionar las vías centrales de Barcelona y mejorar el desplazamiento en coche privado desde las ciudades del Baix Llobregat hacia a la capital de la Provincia pero también

se erigieron como barreras físicas que impactaron negativamente el territorio de Hospitalet. La Gran Vía dejó de ser una avenida urbana que daba acceso a la ciudad y pasó a convertirse en una barrera entre Hospitalet y toda la zona de La Marina situada al sur de esta importante autopista. La construcción de la Ronda de Dalt implicó la partición en dos del excluido barrio de Sanfeliu, quedando los habitantes del norte del barrio dependientes de los servicios de Cornellá, perdiendo prácticamente toda su comunicación con Hospitalet. En cuanto a los planes de estructuración de la red viaria interna de Hospitalet, las intervenciones propuestas por el plan son mínimas, mientras que las problemáticas de conexión interna de la ciudad siguen sin resolverse. Sea el caso de la inexistente conexión norte-sur, ya que no existe ninguna calle o avenida que atraviese en esa dirección todo el territorio[90]. Las calles *Femades, Amadeu Torner, Riera Blanca* y la *Avinguda Torrent Gornal* habrían podido ser objeto de intervenciones urbanas para extender su recurrido a lo largo de la ciudad, pero eso no sucedió. Dentro del Plan General Metropolitano de Barcelona tampoco se plantearon alternativas urbanas para mejorar las rupturas del territorio producto de los pasos de las vías del tren.

En suma, durante el periodo estudiado, Hospitalet pasa de la inacción en temas urbanos y de transporte durante el primer periodo del franquismo a una pérdida paulatina de sus competencias sobre la planificación de su territorio, cedidas a una entidad supramunicipal que desde el Plan Comarcal de 1953 hasta el Plan Metropolitano de 1976 presta escasa atención a los acuciantes problemas de ordenación urbana en Hospitalet. Así mismo, aunque las competencias del gobierno municipal para ordenar el sistema de transporte público de la ciudad siempre fueron débiles frente a las empresas privadas y la competencia del Estado central, a partir de 1952 con la expedición de Ley de Ordenación del Transporte de Barcelona, el transporte público de Hospitalet pasa a integrarse, en una relación dependiente, con la capital de la Provincia. Por otra parte, las tramas administrativas establecidas para la regulación de los asuntos urbanos estuvieron marcadas por las tensiones y la descoordinación entre los Ministerios y por la yuxtaposición de competencias entre las entidades locales y la administración central. De este modo, la administración local desarrollaba sus funciones, especialmente en el segundo periodo del franquismo, en medio de la confusión institucional y en ausencia de políticas públicas coherentes, pues mientras se promovía la planificación urbana organicista, el Ministerio de Vivienda en connivencia

[90] Ver: Mapa cinco.

con los ayuntamientos impulsaba la expansión inmobiliaria mediante la edificación en altura independientemente de los planes de ordenación urbana.

4.3. El funcionamiento de los transportes públicos en Hospitalet (1939-1975)

Al finalizar la guerra civil los transportes públicos dejan 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 fueron incentivos que llevaron a los particulares a dejar el negocio en manos del sector público. El inicio de la gestión pública de los sistemas de transporte coincide con el auge del uso del coche privado, por lo que el transporte público seguirá siendo importante pero la motorización privada adquirirá protagonismo[91] y llevará a la administración pública a ocuparse de la construcción de nuevas carreteras y mejoramiento de la trama viaria existente para garantizar su circulación.

En este apartado se abordarán las características del servicio del transporte público durante la primera y la segunda etapa del franquismo en Hospitalet y Barcelona, teniendo en consideración que a partir de la década del 50, tal como se ha comentado anteriormente, los transportes públicos comienzan a estar supeditados a la regulación supramunicipal encabezada por las autoridades de Barcelona.

En un primer momento se presentarán las particularidades que adquieren los transportes públicos al inicio del régimen dictatorial en medio de la austeridad de la posguerra. Posteriormente se tratarán los desafíos, las decisiones políticas y los proyectos ejecutados para reestablecer y potenciar el servicio de transporte público a partir de la segunda etapa del franquismo, momento en el que se reactiva la economía y las administraciones locales comienzan a adquirir ciertas potestades que le habían sido negadas en los años precedentes.

[91] El aumento del consumo que vive la sociedad española a partir de la década del 60 permitió que las familias, incluso con salarios bajos, adquiriera el famoso Seat 600.

En el momento en el que los transportes urbanos de pasajeros pasan a estar en manos de la administración pública, se observa un gran crecimiento de las redes subterráneas del metro de Barcelona y el desmantelamiento de la red de tranvías de la ciudad Condal para dejar más espacio al transporte privado. Desde la década de los 50's el proceso de creación del área metropolitana favorece la expansión de la red de transportes urbanos pero como veremos en los apartados que siguen, fue especialmente enfocada para el servicio de Barcelona. Esta interpretación es compartida por Miralles-Guasch (1996, p. 444), quien en su estudio sobre los transportes de Barcelona, afirma: "la red de transportes colectivos continua sirviendo al centro y continua excluyendo la periferia, aunque ahora la superficie urbana se haya ampliado, y el centro y la periferia sean espacios urbanos diferentes de aquellos que se habían considerado hasta los años 30, cuando la ciudad no estaba integrada funcionalmente como parte de una gran metrópoli".

4.3.1. Entre trolebuses y autobuses

El panorama del servicio de transporte de viajeros por carretera desde el inicio de la guerra civil estuvo marcado por la colectivización de las empresas que pasaron a estar controladas por el Sindicato Único de la Rama del Transporte (SURT). Las dificultades de abastecimiento hicieron que en 1937 se agotaran las piezas de recambio para hacer mantenimiento a los autobuses que estaban en operación, el combustible comenzara a escasear[92], y que el material móvil fuera mermando hasta el punto que "en 1939 se contaba sólo con 24 líneas de autobús entre urbanas e interurbanas". (Fernández, 2006, p. 12)

La desaparición de rutas, de autobuses y de empresas de autobuses fue una constante en el periodo comprendido entre 1939 y 1949. Por ejemplo, en 1939 se suspendió la circulación de todas las líneas de la empresa CGA por falta de carburante, mientras que la línea de autobuses Sant Just (C1) prestaba sus servicios sólo hasta Collblanc, en unos coches muy desbaratados que tenían unas calderas alimentadas con carbón, con el sistema del llamado

[92] "La Circular de la Comisaría de Carburantes Líquidos se encargaba de asignar cupones de gasoil y la suspensión de todos los servicios de autobuses que consumieran gasolina o gasoil. La gran dificultad para adquirir nuevo material y la falta de piezas de recambio obligó a soluciones imaginativas". (Fernández, 2006, p. 12).

gasogén, que permitía obtener carburante a partir de combustibles sólidos. (Jordà, 1996, p. 88) Ante tales dificultades de desabastecimiento, 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[93]. 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 contemplaban 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, p. 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". (Gonzàlez, 2013, p. 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

[93] En medio de esa crisis económica y de combustibles, por ende de transportes, algunos autobuses comenzaron a hacer adaptaciones para funcionar con "gasógeno", un sistema que permite transformar combustibles sólidos en gaseosos para alimentar el motor reemplazando la gasolina. El gasógeno parecía una solución a la escasez de combustibles fósiles pero no para alimentar todo el sistema de autobuses de la ciudad, puesto que no sólo producía un exceso de humo y calor sino que hacía a los autobuses circular muy lentamente.

Adrià del Besós, de Sant Andreu a Mollet, de Pedralbes a Sant Just Desvern y de la Plaza España a Hospitalet (Torrassa)." (Gonzàlez, 2013, p. 43).

Las concesiones de las líneas de autobuses urbanos de la CGA reestablecieron 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, p. 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. El gobierno nacional profirió una nueva reglamentación para regular la concesión administrativa de las líneas de transporte realizado por trolebuses. La Ley del 5 de octubre de 1940 dispuso que estos servicios podían establecerse "por el estado, por las Diputaciones Provinciales, por los Ayuntamientos, por sociedades en régimen de empresa y por particulares" (art. 3). Cada esfera administrativa era competente sobre los servicios de trolebuses que circularan sobre sus respectivas carreteras pero en el caso de las Diputaciones, Ayuntamientos y empresas requerían la autorización previa del Ministerio de Obras Públicas. De esta manera, el Estado central seguía teniendo preeminencia en el control de los servicios de transporte público, tal como ya ocurría con los otros medios de transporte en circulación[94].

No se tiene noticia del paso de trolebuses por Hospitalet, ni tampoco de que haya sido adoptado por las empresas que circulaban por esta ciudad a excepción de lo mencionado por Fernández (2006, p. 17), quien señala la existencia de algunas rutas operadas por Tranvías de Barcelona hacia el Baix Llobregat[95], pero no especifica si en su recorrido servían como transporte de pasajeros hacia Hospitalet. En todo caso, en el archivo municipal de 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

[94] Los trolebuses circularon hasta el año 1968, momento en el que, superada la emergencia económica y el desabastecimiento de combustibles, los "dirigentes de Tranvías de Barcelona S.A decidieron adquirir masivamente autobuses Pegaso con motor diésel para su flota. En adelante, diseñaron y suprimieron cualquier otro tipo de vehículo que no funcionase con derivados del petróleo". (Acema, 2014, p. 18)

[95] BC (Pedralbes-Cornellá), EJ (Plaza España-San Justo), Pr (Plaza-España-Prat) y SJ (Plaza Universidad-San Justo)

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. La imposibilidad de acceder al archivo de la empresa impide corroborar la información, aunque en las entrevistas a habitantes de Hospitalet y en la revisión de prensa no se encuentra ninguna pista que permita confirmarlo.

El trabajo de Gonzàlez (2013, pp. 21-28) refiere algunos datos sobre las empresas de autobuses del Baix Llobregat en el periodo que sigue al establecimiento del régimen franquista. De la empresa Oliveras adelanta que en 1939 tenía activos 8 autocares que, al parecer, cubrían las rutas a Sant Boi y Sant Feliu. La Junta Provincial de Transportes le había aprobado una concesión de 50 litros diarios de gasolina para que prestara el servicio parcial entre el metro y Hospitalet centro. La empresa AUSA, por su parte, volvió a poner en funcionamiento la línea del Prat de Llobregat en 1939, pero se desconocen los datos sobre la frecuencia con la que circulaban los autobuses. Mientras tanto, IMPEX mantuvo en operación su línea hacia Castelldefels desde 1936 pero el 30 de octubre de 1940 decide liquidar definitivamente sus actividades, traspasando los servicios que prestaba a un apoderado, Walter Mohn, quien creó la sociedad MOHN para gestionar las líneas heredadas de IMPEX. Las contracciones económicas y la falta de carburantes obligaron a la naciente MOHN a cancelar los servicios de la línea a Castelldefels, manteniendo activa solamente su línea a Sant Boi con un viaje diario.

Así las cosas, entre 1939 y 1946 se fueron extinguiendo los servicios de autobuses que servían a los municipios del Baix Llobregat, entre ellos Hospitalet. La ciudad dependía de los servicios del ferrocarril y del Metro Transversal hasta la Bordeta. Teniendo en cuenta que 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 periodo afectó la calidad de vida de sus habitantes –ya sujeta a numerosas restricciones- y seguramente la productividad de las industrias instaladas dentro del término municipal. La falta de accesibilidad, como se ha comentado, tiene impactos negativos sobre el desarrollo económico del territorio.[96]

[96] A este respecto sería pertinente realizar estudios posteriores que evaluaran los índices de productividad industrial de este periodo en relación a la ausencia de medios de transporte, tratando de

Con el inicio del periodo que se ha denominado como el segundo franquismo, momento en el que las condiciones de austeridad y recesión económica comienzan a superarse, las empresas de autobuses comienzan a reestablecer la prestación de sus servicios de transporte de pasajeros. Fue el caso de Oliveras S.A. que, tras la crisis iniciada con el asesinato de su fundador y la pérdida de sus automotores durante la Segunda República, en 1959 ya 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 todas ellas eran de carácter interurbano aunque a su paso por Hospitalet realizaban algunas paradas para recoger y dejar pasajeros. Según consta en el Archivo Municipal de Hospitalet, entre 1953 y 1958, el Ministerio de Obras Públicas a través de la Séptima y la Quinta Jefatura Regional de Transportes Terrestres, le había otorgado a la empresa las concesiones de las líneas interurbanas de: Barcelona-San Clemente, Barcelona-Sant Feliu de Llobregat, Barcelona-Sant Baudillo de Llobregat y Santa Coloma de Cervello-Sant Baudillo de Llobregat. Para este momento, Oliveras ya tenía en operación el servicio nocturno de los autobuses desde Plaza España hasta Hospitalet centro, así como reestablecida la operación de su línea "H", destinada a comunicar la plaza del ayuntamiento con el metro de Santa Eulalia. Éste era pues el único servicio de carácter eminentemente urbano que realizaba la empresa Oliveras, el cual actuaba como servicio complementario de la línea HB entre el ayuntamiento de Hospitalet y Plaza España.

La empresa Autos Florida, por su parte, también vivió un importante crecimiento en los años 60, pero a diferencia de Oliveras, la vocación de sus servicios fue principalmente urbana dentro del perímetro de Hospitalet. 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. 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). A continuación, en el cuadro uno, se registran las líneas de esta compañía que se encontraban en operación a finales de la década de los 60 y principios de los 70.

---

aislar la relación entre estas dos variables del resto de fenómenos y dinámicas políticas, sociales y económicas que caracterizaron aquellos años de la dictadura franquista.

CUADRO UNO: Rutas Autos Florida 1971				
Línea	**Primer Servicio**	**Título del Servicio**	**Última salida**	**Frecuencia aproximada del servicio**
1	5:00	Circunvalación Hospitalet por Can Vidalet	22:53	12 min.
2	5:00	Circunvalación Hospitalet por Torrassa	23:00	12 min.
3	4:15	Av. Torrente-Collblanc-Metro y viceversa	23:45	8 min.
3 Especial	6:15	Av. Torrente-Collblanc y viceversa	21:28	7 min.
4	4:20	Onésimo Redondo-Collblanc-Metro y viceversa	23:45	8 min.
5	4:10	Pubilla Casas-Av. Miraflores-Collblanc-metro y viceversa	23:45	8 min.
6	4:38	Pubilla Casas-FF Catalanes-Bellvitge y vicerversa	23:34	12 min.
7	4:15	Av. Poniente-Av. Poniente-Montseny-Metro y viceversa	23:45	5 min.
8	5:00	Barriada San Feliu-FF Catalanes y viceversa	22:20	16 min.
9*	--	Hijuelas del circunvalatorio de Hospitalet barriada Sanfeliu	---	---
10*	--	Hijuelas del circunvalatorio de Hospitalet por calle Barcelona-Can Serra	---	---
11*	--	Transversal de Hospitalet	---	---
12*	--	Variante transversal a Can Serra	---	---
13*	--	Variación del circunvalatorio de Hospitalet por Can Serra	---	---
14	4:40	Pubilla Casas-Zona Franca de Barcelona y viceversa	22:40	
* Servicios solicitados por la Compañía de Autobuses La Florida en 1969, pendientes de aprobación				
Fuente: Diario de Barcelona, 30 de enero de 1971 y Guía Urbana de Hospitalet, 1969.				

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 desde 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 servicios urbanos e interurbanos que transitaban por Hospitalet, un número considerable de pequeñas empresas que desde la década de los

30 prestaban servicios de transporte de pasajeros interurbanos en el Baix Llobregat, también se reactivaron en la época del "milagro español", y otras cuantas aparecieron[97]. 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 se presentaban eran 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 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".[98] Tras este incidente, los alcaldes de Hospitalet y Cornellá elevaron varias peticiones al Ministerio de Obras Públicas y a la Jefatura de Obras Públicas de la

[97] En la revisión de las cajas sin clasificar destinadas al tema de los transportes en el Archivo Municipal de 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 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 Pí.

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

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, así 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"[99]. No obstante, la concesión a la empresa Mohn no fue reestablecida, quedando este episodio, que perjudicó a los habitantes de Cornellá y Hospitalet, como una clara evidencia de la nula 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 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"[100]. 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 Hospitalet se veía privado de cualquier intento por regular e impulsar el mejoramiento de los servicios de transporte que servían a su ciudad, al tiempo que Oliveras

[99] Carta dirigida al Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas por parte de los Alcaldes de Hospitalet y Cornellá, fechada del 11 de octubre de 1956. (Arxiu Municipal de Hospitalet)
[100] Resolución del Ayuntamiento de Hospitalet para estudiar la Municipalización de Oliveras S.A. Sesión de Pleno, 19 de febrero de 1969. (Arxiu Municipal de Hospitalet)

mantiene sus concesiones de explotación privada intactas sin necesidad de asumir compromisos de regeneración del servicio.

De este modo, la reactivación del servicio de autobuses que tuvo lugar a partir de la segunda mitad de los años 50, 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 que 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 periodo comprendido entre 1959 y 1975. La empresa Oliveras se quejaba de no poder prestar servicios más eficaces por cuenta de, por ejemplo, "el mal estado de la carretera de La Bordeta, con sus raíles salientes y aparcamientos de coches a los dos lados, los taponamientos arbitrarios de las paradas realizados por el ayuntamiento, las calles estrechas y cubiertas de árboles". (Solidaridad Nacional, 1959).

En esta misma línea de desconexión entre planificación urbana y los servicios de transporte público se puede leer lo acontecido con la construcción de los nuevos bloques de pisos en Hospitalet entre 1950 y 1970. Como ya se mencionó, el barrio La Florida fue uno de los principales destinatarios de dichas construcciones que, sin mejorar las condiciones urbanísticas del barrio, entre otras cosas seccionado por las vías del tren, continuó aislado del resto de Hospitalet y de Barcelona sin un servicio de transporte público capaz de responder a las necesidades de sus habitantes. Los primeros habitantes de dichos bloques residenciales se instalaron en ellos en noviembre de 1955 pero no fue sino hasta enero de 1958 que el empresario Jaime Masip i Roca ganó el concurso abierto por el ayuntamiento de Hospitalet para adjudicar los servicios de transporte de una línea de pasajeros que comunicara a los habitantes de Collblanc y la Torrasa con el centro de Hospitalet (Salmerón, 2009, p. 84). La línea no se puso en operación hasta el 16 de noviembre de 1958, de modo que los habitantes de Onésimo Redondo, además de vivir en unas viviendas deficientemente construidas, durante tres años estuvieron sin un servicio de transporte que comunicara su barrio con el resto de la ciudad. De allí que, tal como lo narra Marín (1995, p. 37), los habitantes de los bloques optaban por cruzar las vías del tren que los cercaban,

por ser la ruta más corta para acceder al mercado y al metro de Santa Eulalia, que era entonces el medio de transporte más próximo.

Una situación similar vivieron los habitantes de los bloques de viviendas de Bellvitge, inaugurados en 1968 al final de la Rambla Marina como parte del Plan de Ordenación Urbana de Bellvitge, diseñado por la Comisión de Urbanismo de Barcelona. Sus primeros residentes se vieron enfrentados a la falta de equipamientos, deficiencias en el alumbrado público, ausencia de aceras, colegios, zonas verdes y transporte público. Las asociaciones de vecinos que reclamaban la mejora de tales servicios no tardaron en aparecer, sin embargo, las soluciones sí tardarían en llegar mientras las empresas constructoras seguían densificando la zona con nuevos bloques. Así, con el arribo de más habitantes, las deficiencias de este polígono se hacían más fehacientes[101].

No obstante, en el archivo municipal de Hospitalet se encuentran algunos documentos sin clasificar en los que aparecen solicitudes de diversas empresas para establecer servicios de transporte de pasajeros en Bellvitge, desde varios años antes de su inauguración. Por ejemplo, el 18 de mayo de 1963, la empresa INCO S.A solicitó a la Comisión Coordinadora de Transportes de Barcelona autorización para operar una línea de transportes entre los barrios de Santa Eulalia y Bellvitge. De igual forma, en enero de 1965, la empresa Mohn solicitó al Ayuntamiento de Hospitalet y a la Comisión Informativa de Transporte, autorización para establecer un servicio de transporte público regular entre Barcelona (Plaza España) y Bellvitge. La petición fue denegada porque a la fecha ya existían tres peticiones idénticas en curso realizadas por las empresas de transporte INCO, D. José Codina Nolla y Autos Florida. A pesar de la antigüedad de estas solicitudes, no fue sino hasta el 17 de marzo de 1969 que la Quinta Jefatura Regional de Transporte Terrestre publicó la "convocatoria oficial para establecer un servicio de transporte entre el polígono Bellvitge y Barcelona". (Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona, No. 56, p. 1). Así pues, la administración nacional encargada de la regulación del servicio de transporte a través del Ministerio de Obras Públicas se hacía cargo, cuatro años más tarde, de las

[101] Joan Torres comentaba que "los intereses personales del entonces alcalde de Hospitalet, España Montadas, por conseguir un asiento como "Procurador en Cortes", le hicieron consentir la ampliación de Hospitalet con polígonos industriales, esperando que la población de la ciudad ascendiera a los 300.000 habitantes, con lo cual se aseguraría el cargo que deseaba tener en las Cortes. (Joan Torras, Entrevista personal, 26 de noviembre de 2015)

solicitudes para dotar de una línea de autobuses al que fue considerado en su momento el polígono de viviendas más grande de Europa.

No resulta extraño entonces que en abril de 1968 los distritos de Sanfeliu, Can Serra, Bellvitge y Gran Vía Sur se encontraran pendientes de adjudicación de servicios de transporte público (Solidaridad Nacional, 1968). Los múltiples reclamos populares llevaron al Ayuntamiento de Hospitalet a establecer un autobús provisional desde Sanfeliu hasta Bellvitge, pasando por el distrito centro. Tal medida, al parecer, no consiguió satisfacer las necesidades de transporte de los habitantes de Bellvitge, la mayoría de ellos trabajadores en empresas en Barcelona, pues los vecinos consideraron que la línea provisional era ineficaz porque no los enlazaba con ninguna línea hacia Barcelona (metro, tranvía o autobuses). Ello suponía pérdida de tiempo y encarecimiento del viaje. (Noticiero universal, 1968) En octubre de 1969, Bellvitge sólo disponía de una línea de autobuses regular desde su zona central hasta plaza España (Barcelona). El barrio se encontraba aún tan desconectado que los taxis seguían cobrando un suplemento de 15 pesetas por los servicios prestados hasta Bellvitge, ya que seguía siendo considerado como parte del extrarradio de Hospitalet[102]. 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[103].

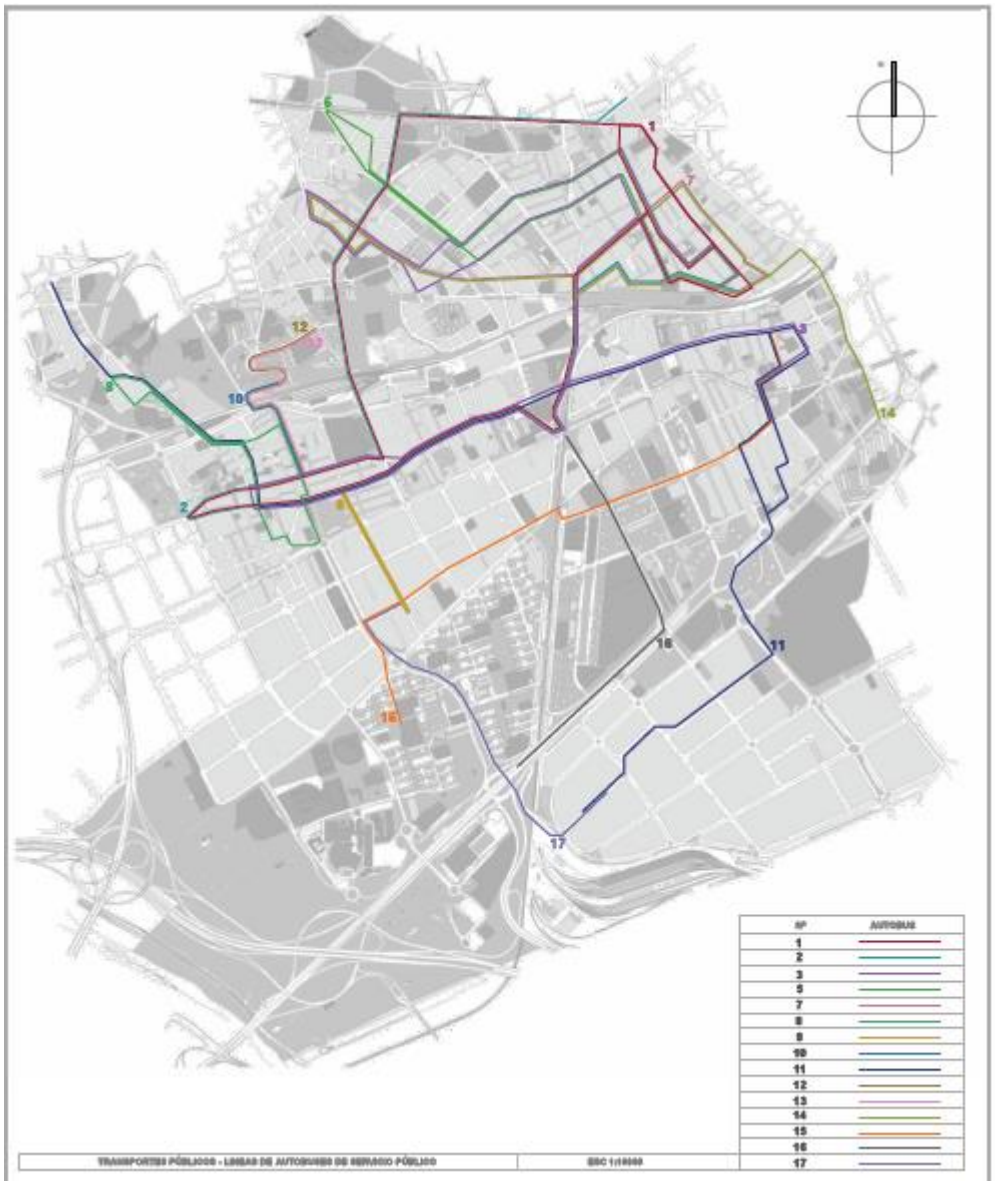
En los mapas seis y siete se sintetiza de manera gráfica cuál era la situación de las rutas de transporte público en Hospitalet entre 1969 y 1971. Es importante señalar que en aquella época todos los transportes que circulaban por la ciudad lo hacían en superficie (exceptuando la estación de Santa Eulalia servida por la línea uno del metro de Barcelona) y dadas las deficiencias de la malla vial anteriormente señaladas, Hospitalet se enfrentaba a problemas de movilidad y circulación. De hecho, si se compara el Mapa 5 y el Mapa 6 se verá cómo el trazado de las rutas de transporte público coincide con la red arterial de tráfico de Hospitalet. Si ésta última ha sido calificada en numerosas ocasiones como

[102] Carta dirigida al Alcalde de Hospitalet por la Asociación de cabezas de familia de Nuestra Señora de Bellvitge, fechada del 12 de noviembre de 1969. (Arxiu Municipal de Hospitalet)
[103] Carta dirigida al Alcalde de Hospitalet por vecinos de Bellvitge, fechada del 26 de mayo de 1971. (Arxiu Municipal de Hospitalet)

insuficiente e ineficiente para cubrir las necesidades de circulación de la ciudad, las líneas de transporte público establecidas con base en esa "red arterial" tienen una alta probabilidad de ser igualmente insuficientes e ineficientes.

Las líneas de transporte interno (Mapa 6) estaban en proceso de consolidación y tenían menos importancia que las líneas intermunicipales que no servían a Hospitalet directamente sino que utilizaban la ciudad como territorio de paso para conectar los municipios del Baix Llobregat con Barcelona. En sus itinerarios fijaban algunas paradas dentro de Hospitalet, pero como se verá en el mapa siete, circulaban prácticamente por las mismas vías céntricas, lo cual aumentaba la congestión vehicular de esas calles mientras dejaba desatendidos otros núcleos urbanos de la ciudad.

MAPA SEIS: Líneas de autobuses de transporte público interno



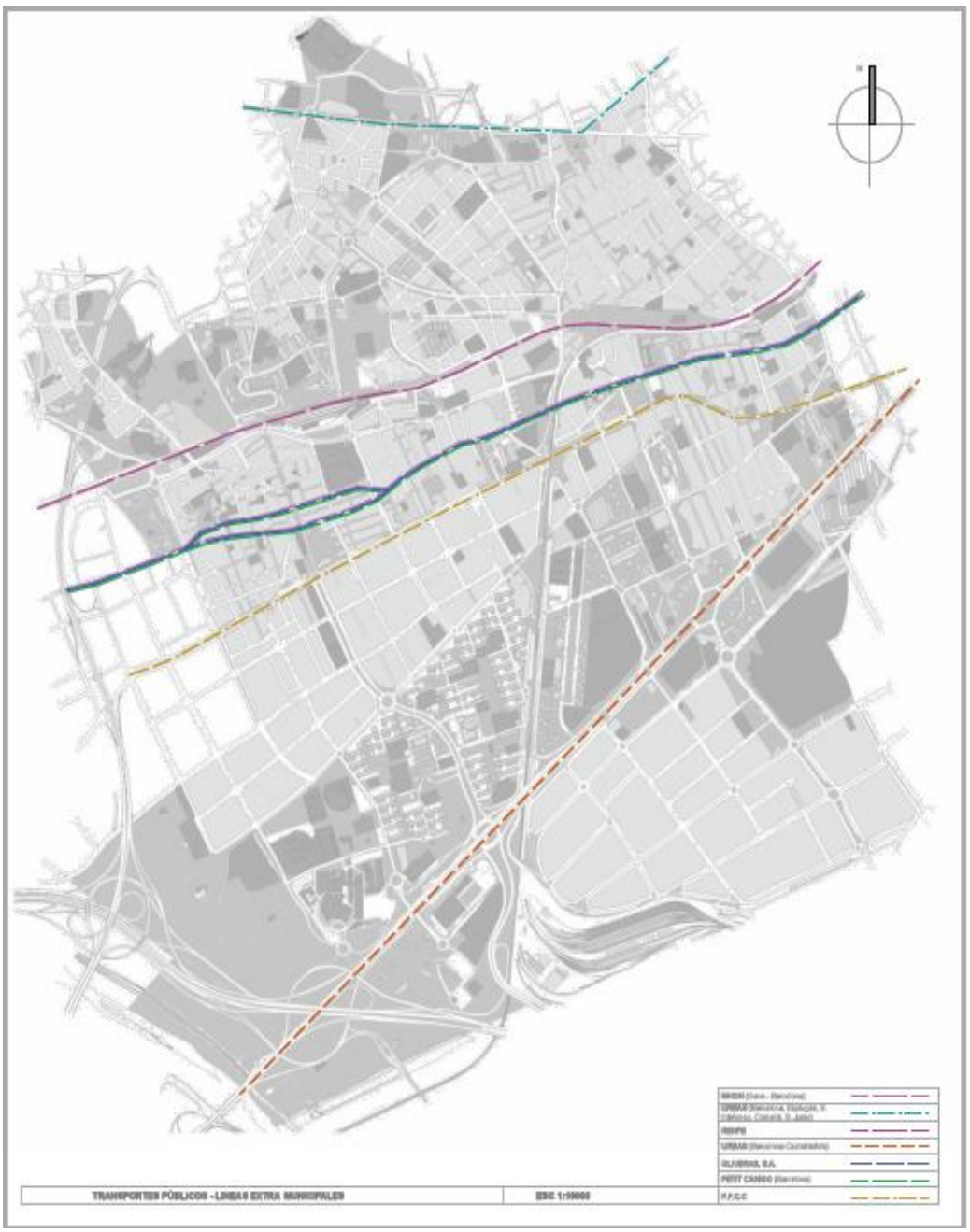
Fuente: elaboración propia con base en las Guías Urbanas de Hospitalet

Como se puede observar en el mapa seis, 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, también por la ausencia de transportes públicos para desplazarse entre uno y otro

punto dentro de la ciudad. También vale decir 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 el *carrer Enric Prat de la Riba* se encontraba saturado de autobuses (1, 2, 3, 8, 11), la zona sur de Hospitalet, comprendida por el antiguo núcleo de Sant Josep, el barrio Campo Amor y Bellvitge continuaban desconectados de los otros núcleos urbanos de la ciudad. Los vecinos de la zona comentan que la mayoría de sus desplazamientos por 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. La escasa conexión entre los núcleos urbanos que componen Hospitalet ha sido una constante en su historia.

En las líneas extra-municipales se contaba con diferentes medios de transporte público: autobuses, la Renfe y el Carrilet. Como ya se ha comentado, pequeñas empresas privadas de autocares, realizaban recorridos entre los municipios del Baix Llobregat y Barcelona, pero dada la inestabilidad de sus horarios y de sus itinerarios, en el mapa siete sólo se recogen las rutas de autobuses que en aquel entonces eran más estables: MHON (Gavá-Barcelona), URBAS (Barcelona-Sant Just; Barcelona-Castelldefels) y Oliveras (Cornellá-Barcelona). La RENFE, pese a atravesar toda la ciudad, apenas implantó un apeadero en Hospitalet en 1959. 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 de Hospitalet: Magoria y Avinguda Carrilet, inauguradas en 1912; y Sant Josep, inaugurada en 1957.

MAPA SIETE: Rutas de transporte público extra-municipal



Fuente: elaboración propia con base en las Guías Urbanas de Hospitalet

Como se puede apreciar en el mapa siete, los recorridos rectilíneos de los trenes y autobuses extra-municipales no tenían como principal objetivo proveer servicios de

transporte para Hospitalet sino que necesitaban cruzar su territorio para conectarse con Barcelona. Siendo Hospitalet una ciudad de paso, de cuyas calles y avenidas se beneficiaban las rutas de transporte público que las transitaban, los servicios de transporte extra-municipal fueron exiguos y establecidos sin tener en consideración las necesidades de conectividad, circulación, movilidad de los habitantes de Hospitalet dentro de Hospitalet. Una vez más brilla por su ausencia la falta de una ruta de transporte que conecte el norte con el sur de la ciudad, pues todas las líneas extra-municipales, sin excepción, atraviesan Hospitalet en sentido estrictamente horizontal, siguiendo linealmente su destino hacia Barcelona.

Al leer conjuntamente el mapa seis y el siete es evidente cómo la mayoría de líneas de autobuses internos no se conectaban con los ferrocarriles, ni con la RENFE. Es decir, la coordinación de rutas y servicios fue inexistente. Las características de los trayectos, la mayoría de las veces lineales y horizontales, cortos en distancia para el caso de los autobuses, con pocas estaciones en el caso de los trenes y ferrocarriles, con horarios variables y limitadas conexiones entre sí evidencian cómo los transportes públicos en Hospitalet durante el periodo estudiado no funcionaron como un sistema ni tampoco se articularon en red.

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, rupturas e incompatibilidades que existían entre los desarrollos urbanísticos y el establecimiento de un sistema de transporte coherente con tales desarrollos. La atomización de la propiedad de las empresas, la dispersión de las líneas de autobuses, la falta de autonomía de las autoridades de Hospitalet para regular su sistema de transporte ahora cercenada no sólo por las competencias del Ministerio de Obras sino también por los planes de Barcelona[104], la prevalencia de los intereses empresariales, el uso de los cargos públicos como plataformas de asenso 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,

[104] En 1968, los planes de construcción del cinturón de la Ronda de Dalt, dejaron el barrio de Sanfeliu dividido en dos.

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 Hospitalet. De hecho, aún en 1985, sus habitantes comentaban "*son 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 tots són els autobusos. Ni han pocs, passen tard i a més a més han suprimit línies*". (Ríos, 1985)

4.3.2. Los últimos tranvías

Al inicio de la dictadura, la guerra civil también había afectado a la red de tranvías, disminuyendo el número de trenes en circulación, sus itinerarios y la extensión de sus vías, especialmente tras la desaparición de las vías estrechas por las que circulaban los tranvías en el centro de Barcelona. Todos estos cambios, junto con la entrada en funcionamiento de los trolebuses y de las regulaciones del gobierno central sobre los trenes y ferrocarriles que transitaban por todo el país fueron socavando el poder que otrora tuvieran los tranvías en el transporte de pasajeros.

Como se presentó anteriormente, los tranvías provenientes de Barcelona arribaban hasta la ciudad de Hospitalet siempre manteniéndose en el margen de la frontera, sin penetrar en su territorio más allá de Collblanc y Santa Eulalia, barrios históricamente obreros, también llamados barrios dormitorios, pues muchos de sus habitantes eran trabajadores de las empresas instaladas en Barcelona. En 1946 se cubrió la riera blanca y los tranvías de Barcelona entraron unos metros más en Hospitalet para dar la vuelta e iniciar su camino de regreso a la ciudad Condal. Según comenta Abarca (1984, p. 7), "el tranvía entra efectivamente en el territorio de Hospitalet hasta 1947, en un recorrido de 250 metros por el *carrer de Pérez Galdós* (actualmente *Francesc Layret* y *11 de Setembre*)". Es un paso efímero

que, definitivamente, no tiene ningún impacto sobre las conexiones internas de Hospitalet. Sigue siendo un servicio proyectado para unir a Barcelona con el municipio[105].

En el mapa ocho se pueden observar las dos líneas de tranvías que en 1952 servían a Hospitalet, una hacia Collblanc y la otra hasta Santa Eulalia.

MAPA OCHO: Tranvías de Barcelona 1952

Fuente: Autor desconocido.

Aunque en el mapa ocho se pueden apreciar un buen número de líneas de tranvías en funcionamiento, según relatan historiadores y cronistas de la época, en realidad prestaban un servicio de mala calidad con trenes en condiciones lamentables y que, adicionalmente, causaban un número elevado de muertes y accidentes. La animadversión que se había creado de los ciudadanos hacia los tranvías terminó de crecer cuando el 1 de diciembre de 1950, el Consejo de Ministros autoriza a la Compañía de tranvías de Barcelona el aumento

[105] Autores como Gonzàlez (1992, p. 115), insisten en señalar que las rutas del tranvía de Barcelona nunca se estructuraron como una red, ni siquiera al interior de la capital catalana, pues contaba con escasas líneas de conexión y se estructuraba más bien a partir de rígidas líneas tentaculares.

de las tarifas de 0.50 pesetas a 0.70 pesetas, mientras que el precio del billete en Madrid era de 0.40 pesetas. La precariedad de las condiciones de vida de los trabajadores de la época, las restricciones energéticas, la falta absoluta de libertades y la crisis económica se conjugaron con los ánimos caldeados por el aumento del precio del billete, dando lugar a un reclamo generalizado que desencadenó los primeros días de marzo de 1951 un boicot a los tranvías de Barcelona[106]. A partir del día 12 se convirtió en una huelga obrera que, puede leerse también, como el primer acto masivo de desaprobación al régimen franquista. (Fanés, 1977) Así pues, la circulación de tranvías vacíos por la ciudad se convirtió en un hito del movimiento obrero de la época y, a su vez, en un síntoma de la necesidad de cambio que, coincidiendo con el auge de la industria del automóvil, llevó a replantear la permanencia del tranvía en la ciudad.

En 1958 el Plan General de Transportes de Superficie de Barcelona, siguiendo los lineamientos de la ley de ordenación de transportes de Barcelona de 1952, estableció que la red de tranvías debía ser desmantelada con el fin de liberar el espacio ocupado por sus vías para ampliar el espacio de circulación de los coches privados, partiendo de la premisa de que la red de metro se ampliaría de tal modo que supliera de manera más eficiente los servicios prestados hasta ese momento por los tranvías.

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 Hospitalet con los siguientes recorridos: el Tranvía 56 salía desde la Plaza Tetúan en Barcelona, pasando por paseo de gracia y plaza España se dirigía a Hospitalet por el *carrer de la Creu Coberta, Carrer de Sants* hasta llegar a Collblanc. Un recorrido similar era atendido por el Tranvía 28 y el 57. El primero salía de Plaza Cataluña por la Avenida José Antonio (actual *Gran Vía de les Corts Catalanes*) hasta la plaza España y de allí hasta Collblanc; el Tranvía 57, iniciaba su recorrido en la Plaza Palacio (*Pla de Palau),* avanzando por el Paseo Colón para seguir por la avenida Marqués del Duero (Actual *Avinguda del Paral·lel)* hasta llegar a Plaza España desde donde se dirigía también a Collblanc.[107]

[106] Entre el 1 y el 5 de Marzo únicamente utilizaron los tranvías entre el 0,1 y el 3% de los usuarios habituales. A partir del 6 de marzo, el precio del billete vuelve a ser de 0.50 pts.

[107] En entrevistas concedidas por habitantes del Hospitalet de aquella época, se ha mencionado que los Tranvías 52, 59, 54, 28, 33, 51, 56 y 57 también llegaban hasta Collblanc desde diferentes puntos de

En 1967 ya se había retirado prácticamente la totalidad de la red de tranvías pero la expansión del metro, más allá de la ampliación de la línea 1 hasta la estación de Fabra i Puig durante los años 50, no comienza a hacerse realidad hasta 1969. La instalación de nuevas líneas de metro tal vez hizo más eficiente el transporte de pasajeros y benefició la expansión del mercado del coche privado pero, según Gonzàlez (1992, p. 111), no se puede asegurar que haya reemplazado a la antigua red de tranvías, puesto que "el espacio absorbido por el metro no se corresponde directamente con el de la red tranviaria y numerosos vacíos quedan por llenar. (…) Contrariamente se procedió a crear una red intermedia de autobuses, cuya capacidad de transporte, inmersos en un tránsito creciente, era escasa, con velocidades comerciales que superaban por muy poco la de los tranvías". De esta forma, se suprimieron cerca de 100 kilómetros de vía tranviaria en menos de 10 años.

4.3.3. El metro de Barcelona y su recorrido lineal por Hospitalet

El clima de precariedad económica que caracterizó los años de la Guerra civil y de la posguerra llevaron a muchas empresas a la ruina, entre ellas, las empresas de trenes y autobuses. El gobierno central expidió el 24 de enero de 1941 la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria, con la que derogaba todas las concesiones públicas y privadas de los ferrocarriles de ancho de vía español. La empresa concesionaria del Ferrocarril metropolitano de Barcelona, afectada por dicha decisión, tras arduas negociaciones consiguió que el Ministerio de Obras Públicas le permitiera mantener la gestión de la explotación.

El crecimiento de la ciudad y de la red subterránea del metro, demandaba grandes inversiones para que ésta pudiera responder a los desafíos del momento. El ayuntamiento de Barcelona solicitó ayudas al gobierno central para poder llevar a cabo las obras de infraestructura necesarias. En respuesta a dicha petición, el gobierno decidió instaurar la

Barcelona. La información oficial disponible no me permitió corroborar dicha información que, sin embargo, señalo para que sea objeto de indagaciones posteriores.

municipalización del tren metropolitano a través de la Ley de Ordenación del Transporte de Barcelona, aprobada el 5 de diciembre de 1952 por el Ministerio de la Gobernación. Dicha ley marca un punto de inflexión en el devenir del sistema de transporte de la ciudad Condal, puesto que al consagrar la municipalización de los trenes de Barcelona no sólo se logró avanzar en la construcción de los ferrocarriles metropolitanos sino que otorgó a la administración de la capital catalana la oportunidad de participar en la gestión de las líneas férreas que sirven a su territorio.

De acuerdo con la ley, el Estado por medio del Ministerio de Obras se encargaría de la construcción de las infraestructuras y el ayuntamiento de Barcelona de la explotación de los nuevos trayectos, eso sí bajo las condiciones técnicas, jurídicas y económicas que determinara el gobierno nacional. La ganancia de control no era completa y el Estado central continuaba siendo un actor preponderante en la determinación de los destinos del transporte en las regiones[108]. Ahora bien, esa ganancia de 'autoridad' no fue gratuita, ya que el artículo tres de la citada Ley, estableció que el presupuesto total de las obras de ferrocarriles metropolitanos sería anticipado por el Estado "y se reintegrará en un cincuenta por ciento que abonará el ayuntamiento de Barcelona". De este modo, la administración local también se involucraba en el financiamiento de las obras de infraestructura de transportes, es decir, que el acceso a voz y voto se pagó.

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 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[109], y la creación del "Transversal Alto" que hoy se conoce como la línea 5 o línea azul, encargada de conectar

[108] Ver: Reglamento sobre la ordenación de los transportes mecánicos por carretera. (BOE 12-1-50)

[109] "El 31 de diciembre de 1954 el ayuntamiento de Barcelona inicia el expediente de municipalización del "Transversal" y el "Gran Metro". Este proceso duró dos años, hasta que el 31 de diciembre de 1959 ambas empresas adaptan sus Estatutos Sociales al régimen previsto para las Sociedades Privadas Municipales por lo que el ayuntamiento, tras rescatar todas las acciones y partes beneficiarias que dichas empresas tenían en circulación, queda como único propietario del capital social. El 28 de junio de 1961 se concluye el proceso de fusión entre la Compañía Gran Metropolitano de Barcelona S.A y el F.C Metropolitano de Barcelona S.A, quedando absorbida la primera por la segunda, que conservó su actual denominación" (TMB)

los municipios de Cornellá, Hospitalet de Llobregat y Esplugues con Barcelona. Esta obra de infraestructura que, desde aquel momento tardaría algunas décadas en completarse, fue uno de los primeros pasos hacia la metropolización del servicio de transporte público, que facilitó el desplazamiento hacia Barcelona de los habitantes de los barrios cercanos a las estaciones pero que no significó el mejoramiento de las conexiones de transporte internas de las ciudades vecinas.

Joan Torras, quien se desempeñó como coordinador del Área de Transportes y Circulación y teniente de alcalde del ámbito de la Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona entre 1982 y 1995, comentaba que la construcción de la línea 5 y el alargamiento de la línea 1 del metro de Barcelona hasta Hospitalet no fue una decisión de los organismos públicos locales o nacionales, sino que fueron las empresas constructoras (inmobiliarias) las que presionaron para que las obras se llevaran a cabo, pues ello les permitiría extender su mercado y aumentar el valor de los precios de la tierra. Así mismo, el Ayuntamiento de Barcelona encontró que con la extensión de las líneas del metro podía beneficiarse en dos sentidos: primero, le permitiría establecer las cocheras de sus trenes en los terrenos disponibles en el extrarradio de los municipios de Cornellá y Hospitalet; y, en segundo lugar, le proporcionaría más viajeros para incrementar la rentabilidad económica. Por ello, las líneas no se trazaron siguiendo un plan estratégico que conectara adecuadamente a los municipios entre sí y con Barcelona sino que se hizo principalmente en función de la demanda (cálculo del número de pasajeros posibles con base en el número de habitantes). Los municipios por los que se prolongarían las líneas, por su parte, no tenían mayores oportunidades de participar en la definición de las rutas ni estaciones de las líneas del metro, ya que los trazados eran propuestos desde el Ministerio de Obras y los ayuntamientos sólo llenaban encuestas e informes, entre otras cosas, porque no podían aportar dinero en la construcción de las obras. (Joan Torras, Entrevista personal, 26 de noviembre de 2015)

La ampliación del metro de Barcelona es, entonces, una evidencia más de cómo el desarrollo y las características de un sistema de transporte determinado están fuertemente vinculadas a las relaciones e interacciones entre agentes públicos y privados en un momento dado. En el caso de Hospitalet, siguiendo no sólo las reflexiones de Torras sino

la historia urbana de la ciudad relatada hasta ahora, aparece una debilidad política e institucional constante en la definición de sus políticas de ordenamiento territorial y de la gestión de los servicios de transporte urbano que sirven a la ciudad. Tales debilidades pueden tener múltiples orígenes, y no es el objeto de esta investigación develarlos, pero incluso en el periodo de la dictadura franquista en el que se supone que el Estado goza de poderes plenipotenciarios para decidir sobre todos los asuntos, la iniciativa privada y los intereses económicos vehiculados por agentes no estatales consiguieron incidir en la toma de decisiones y en la formulación de políticas públicas, por ejemplo en el caso de los transportes, cuyo impacto trasciende el momento de su implementación hasta nuestros días.

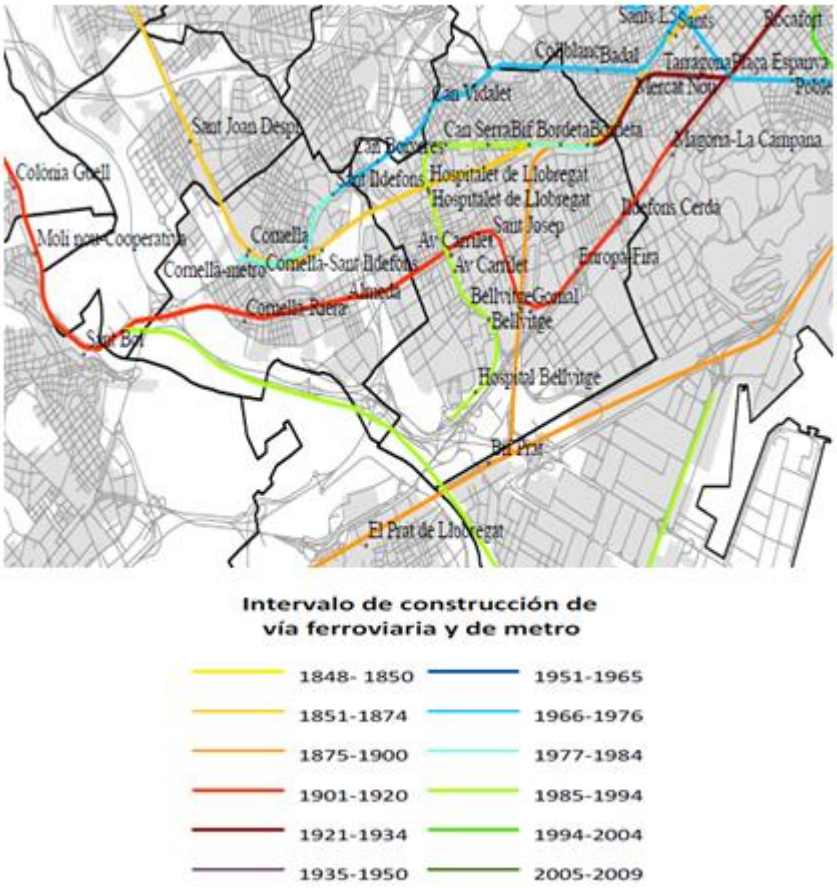
La línea cinco se inauguró el 3 de noviembre de 1969 con la apertura de las estaciones de: Pubilla Casas, Collblanc, Badal, Plaça de Sants, Sants Estaciò, Entença, Hospital Clinic, Diagonal. Las tres primeras se encuentran en el término municipal de Hospitalet y se ubican en la zona norte de la ciudad. Tras la apertura de la línea 5, el sur de Hospitalet continuó aislado y desconectado. El trazado lineal de su recorrido no ofrece una integración en "red" que permita mejorar las comunicaciones internas en la ciudad de Hospitalet.

El plan de metros elaborado por Barcelona en 1966 fue calificado como insuficiente, ya que se enfocó principalmente en resolver los problemas del centro urbano de la ciudad Condal. En 1971 se realizan nuevos estudios que pretendían incidir en el "continuo barcelonés", es decir, ampliar su radio de acción hasta zonas y poblaciones periféricas. Entre las prolongaciones contempladas en este nuevo plan, se proyecta la ampliación de la línea 1 (línea roja) del metro de Barcelona desde Santa Eulalia hasta Hospitalet centro, con el objetivo de llegar en el mediano plazo a alargar su trayecto hasta el Hospital de Bellvitge, incluyendo una estación en el polígono de Bellvitge. Así, aquel plan de 1971 no transformó la concepción del servicio de metro hacia las poblaciones periféricas[110]. Continuó siendo un servicio de enlace entre Barcelona y Hospitalet que en su estructuración jamás se planteó la posibilidad de implementar un servicio que beneficiara los desplazamientos entre los

[110] De hecho, si se compara el mapa 2 con el mapa 9, se verá cómo los trazados de las vías férreas, incluyendo el metro, mantienen la concepción de Hospitalet como un territorio de paso y no como una ciudad a la cual conectar internamente.

distintos barrios de Hospitalet. De este modo, en las ciudades de la periferia, el metro de Barcelona no funciona como una malla de interconexiones múltiples, continúa siendo un trazado lineal que no se articula, ni articula a la disgregada Hospitalet de Llobregat. El mapa nueve, aunque contiene información que excede el periodo temporal estudiado en este trabajo, es un buen referente gráfico del carácter lineal y no articulado de las diferentes líneas férreas que cruzan Hospitalet, ya que muestra sus trazados, así como la fecha de la inauguración de cada tramo.

MAPA NUEVE: Líneas férreas que cruzan Hospitalet y años de inauguración



Fuente: Miralpeix Marta, 2010, p. 55

4.3.4. Los taxis

El fin de la Guerra Civil pareció dar una nueva oportunidad a los servicios de taxi. En Barcelona, los antiguos dueños de estos vehículos tuvieron que ir a buscarlos en medio de montañas de escombros y chatarras. Fueron muchos los que no lograron rescatar más que el partes de lo que otrora fuera su medio de vida. No se ha encontrado registro sobre la suerte que corrieron los taxis de Hospitalet en este periodo de posguerra, se especula que pudo haber sido similar al de los de Barcelona dado que el contexto bélico y de precariedad económica afectó a ambas poblaciones, al igual que al resto del país. Por aquellos días "La profesión [de taxista] no estaba bien reconocida y las tarifas eran eminentemente políticas. El taxi era un verdadero medio de transporte público en unos años en que los tranvías no funcionaban correctamente y no más existían dos líneas de metro". (Díaz, 2006, p. 30)

La década de los años cuarenta no significó una mejora de las condiciones del periodo inmediatamente anterior. Los taxis supervivientes rápidamente sintieron los efectos de la segunda Guerra Mundial y, al igual que aconteció con los autobuses, se vieron en la necesidad de utilizar gasógeno ante las restricciones de combustible. En 1946 se estableció que cada taxi sólo podía comprar 120 litros de gasolina al mes. Era una cantidad que les resultaba claramente insuficiente para prestar sus servicios.

En los años cincuenta se comenzaron a dar los primeros pasos para salir de la crisis. Por ejemplo, ante la falta de repuestos y la imposibilidad de importar nuevos coches, el ayuntamiento de Barcelona firmó un acuerdo con SEAT para convertir modelos de coches privados en taxis. Se desconoce si Hospitalet pudo beneficiarse de dicho acuerdo, lo más probable es que no fuera así porque los documentos históricos de Barcelona no lo señalan. Dado el carácter austero, ultraconservador y poco dinámico de los gobiernos de los primeros años del franquismo en Hospitalet, seguramente los taxistas de esta ciudad contaron con menos estímulos y apoyos de la administración local para dinamizar sus

servicios.[111] En todo caso, en un artículo de opinión de 1953 se sostiene que "Hospitalet tiene un completo servicio de taxis". (El Correo Catalán, enero 1953).

Con los inicios de la metropolización desde la década de los cincuenta (Plan Comarcal 1953) se comienzan a crear mecanismos para la gestión metropolitana de los transportes públicos. No obstante, aún en 1959 la prensa local comenta que "Hospitalet lucha por lo que se ha denominado 'zona metropolitana' y por la administración en común de muchos de sus intereses con los de Barcelona, [como que] el metro sea prolongado y el servicio de taxis unificado". (Solidaridad Nacional, 1959). Dicho reclamo era compartido por la Cooperativa del taxi de Hospitalet que declaraba el 10 de abril de 1959 "la necesidad de unificar los servicios de taxis con Barcelona". (Solidaridad Nacional, abril 1959). Este tipo de reclamaciones no dejaban de suscitar resquemores entre aquellos que entendían la unificación como anexión, siendo esto un tema de amplio debate en la prensa de la época.

Entre tanto, los taxis de Hospitalet que transitaban por Barcelona seguían siendo multados y amenazados con ser trasladados al depósito Municipal de Barcelona. (Solidaridad Nacional, 1959) Es decir, la armonización de disposiciones para gestionar conjuntamente el servicio de taxis no llegaría sino hasta la siguiente década. Mientras tanto el gobierno de Hospitalet se ocupaba de reajustar las tarifas de los taxis de la ciudad, que durante todo el periodo de la crisis habían tenido "aumentos que eran inferiores a los índices de desvalorización de la peseta o del aumento de los costes de vida durante los citados años y, por lo tanto, los taxistas realmente trabajaban a precios mucho más bajos que durante la época republicana". (Área Metropolitana de Barcelona, p. 33). Así, en el Pleno Municipal del 22 de Agosto de 1959 se decidió "con carácter provisional, la unificación de las tarifas del servicio de auto-taxi de esta localidad, se puso en conocimiento de los propietarios de taxi y usuarios en general, que a partir de esta fecha, el importe por cada servicio corresponde a un 30% más de lo que indique el taxímetro". (Solidaridad Nacional, 1959)

En 1961 se firmó el primer acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y el de Hospitalet de Llobregat para la unificación del servicio de taxis, estableciendo las zonas de retorno

[111] Sería necesaria una revisión de las licencias concedidas durante este periodo y de los taxis registrados en Hospitalet, comparándolos con los del periodo pre-guerra.

entre ambas poblaciones y las tasas que debían pagarse por los servicios. Al menos este fue el primer paso que permitía a los taxis prestar un servicio inter-urbano muy necesario en este periodo de desaparición de los tranvías y lenta ampliación del metro. Diez años después, Esplugas, Sant Just Desvern, Sant Adrià de Besós y Santa Coloma de Gramenet aceptaron los taxis amarillos y negros en sus calles. No obstante, la regulación de este servicio se iría ajustando poco a poco en relación a las transformaciones urbanas que iban viviendo las ciudades. Por ejemplo, en 1969 se hace necesario "modificar los límites urbanos a efectos de las tarifas de los taxis, ya que las normas están vigentes desde 1961 y desde entonces la ciudad ha incorporado zonas que antes eran extramuros" (La Vanguardia Española, 1969). De este modo, se buscaba unificar los territorios urbanos cubiertos por las líneas de autobuses y los servicios de taxi, ya que si desde la estación de Santa Eulalia salían autobuses regulares hacia Can Vidalet, usando el billete de zona urbana, no podían seguir siendo considerados extrarradio por los taxis. Pese a estos esfuerzos, las nuevas áreas urbanizadas en este periodo, como Bellvitge, continuaban siendo excluidas de las normas de transporte metropolitano, no sólo por la ausencia de autobuses, como se comentó anteriormente, sino que también los servicios de taxi cobraban un suplemento de 15 pesetas, ya que dicho barrio era considerado como zona de extrarradio[112].

La década de los setenta estuvo marcada por episodios conflictivos en el sector del taxi, puesto que el reglamento aprobado en 1965 para los servicios de transporte en Auto-Taxi le otorgaba al ayuntamiento de Barcelona todas las competencias y atribuciones para conceder y traspasar licencias, lo cual no parecía revestir ningún inconveniente hasta que se descubrió que este sistema de distribución de licencias creaba importantes inequidades entre los miembros del gremio, ya que los propietarios de las licencias solían ser militares, viudas de militares, curas y policías que no podían trabajar explotándolas. De hecho los curas ni siquiera tenían autorización para tenerlas legalmente, y se dedicaban a alquilarlas al mejor postor. Así mismo, las licencias de libre distribución del ayuntamiento eran otorgadas a "amantes de los regidores del ayuntamiento y otras personas que no tenían nada que ver con el mundo del taxi". (Días, 2006, p. 57). En el año 1972 se produjeron huelgas y manifestaciones de los taxistas que demandaban una modificación en el proceso de adjudicación de licencias; en últimas, una reasignación que hiciera justicia a los trabajadores del gremio. En 1973 el conflicto por las licencias de los taxis llega hasta las Cortes

[112] Carta dirigida al Alcalde de Hospitalet por la Asociación de cabezas de familia de Nuestra Señora de Bellvitge, fechada del 12 de noviembre de 1969. (Arxiu Municipal de Hospitalet)

Generales (La Vanguardia Española, 1973). En 1974 una orden ministerial de ámbito estatal ordenó que se debían conceder licencias a todos los taxistas que llevaran cinco años trabajando en el sector. Esta medida permitió que muchos taxistas accedieran a una licencia, pero no todos los que la merecían, pues el criterio de los cinco años trabajando en el sector fue insuficiente para cubrir a todos los demandantes porque aquellos que "llevaban trabajando más de 25 años pero en Badalona, Hospitalet o cualquier otra ciudad de las rodalias no cumplían con el requisito fijado por la orden ministerial de ser taxista de Barcelona". (Díaz, 2006, p. 69). De este modo, se hacía patente que la integración del servicio metropolitano del taxi aún tenía un largo camino por recorrer, pues las fronteras entre ciudades vecinas seguían siendo un factor de exclusión para participar de algunos de los procesos que se adelantaban en la capital catalana.

Con todo y la existencia de las fisuras para llegar a la metropolización, el 24 de agosto de 1974 se crea la Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona, cuya labor sería coordinar los sistemas de transporte del área metropolitana. Posteriormente, ampliando y mejorando las competencias de aquella primera entidad metropolitana se creó la Corporación Metropolitana de Barcelona que extendió el radio de conexión del servicio de taxis hasta 27 municipios, decisión que favoreció a trabajadores y usuarios. Todos estos avances en la gestión del servicio de taxi, no obstante, seguían sin poder superar las barreras de orden urbanístico en la ciudad de Hospitalet, pues aun en 1985 los vecinos de esta ciudad comentaban "si llueve los taxis no quieren pasar de la iglesia de Santa Eulalia porque la carretera se inunda de agua". (Ríos, 1985)

CONCLUSIONES

Para comprender las características del sistema de transporte instaurado en 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 co-partícipes de la configuración del desarticulado servicio de transporte público en 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 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 periodo de la dictadura dado el crecimiento poblacional, habitacional e industrial que vivió la ciudad entre 1915- 1936 y 1950-1975.

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, antes que conectar la ciudad o impulsar su desarrollo económico – Hospitalet se encontraba muy cerca de Barcelona, así que el acceso al mercado de sus productos a la capital catalana se podía llevar a cabo sin la existencia del tren- añadieron fracturas a su territorio que se mantienen hasta la fecha[113]. En todo caso, hay cierta ambivalencia en el impacto de las infraestructuras sobre el territorio hospitalense, especialmente en el caso de las vías del tren de Barcelona a Molins de Rei. Esta línea del tren atravesó la ciudad siguiendo el trazado del Canal de la Infanta, y éste aportó grandes beneficios a los agricultores y habitantes en general del Hospitalet del siglo XIX, puesto que mejoró el sistema de riego y encauzó las aguas del río. Ello redundó en una mejor conservación de los cultivos y en la disminución de las inundaciones. Es preciso recordar

[113] Exceptuando la eliminación de algunos pasos a nivel y el soterramiento del Carrilet.

que en aquel entonces Hospitalet aún era una región dedicada principalmente a la agricultura. Por tanto, el inconveniente no son las infraestructuras en sí mismas sino la ausencia de mecanismos y dispositivos de adaptación que permitieran el tránsito del territorio agrícola hacia la ciudad del siglo XX. La ausencia de intervenciones urbanas que ayudaran al territorio a adaptarse a los nuevos tiempos ha sido otra constante en la historia de esta ciudad.

En el momento de la construcción de las vías del tren, las autoridades locales tenían poco margen de maniobra frente a los inversores privados que se dedicaban al negocio de los ferrocarriles. El Estado central tampoco lograba imponerse a las empresas o consorcios de los trenes, por el contrario, se legislaba para ofrecerles garantías a sus inversiones y prerrogativas para tomar las decisiones de los trazados con base en un cálculo económico y no en el marco de un plan territorial. Esta tendencia se perpetúo durante las primeras décadas del siglo XX y, en muchas ocasiones, se hizo extensiva al funcionamiento del servicio de autobuses, dado que éstos eran movidos por empresas privadas y las competencias sobre su control estaban difuminadas en los distintos niveles de gobierno. Ello impedía cualquier tipo de planificación eficiente desde los pequeños municipios.

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 Hospitalet. Las autoridades locales tampoco contaron con la fuerza ni la decisión para que conseguir incluir este asunto en la agenda de las inversiones públicas. En los años cincuenta comenzó a configurarse la gestión supramunicipal del territorio pero ello tampoco condujo a la realización de las intervenciones urbanas necesarias para mejorar la movilidad y la conexión de los núcleos urbanos de Hospitalet. Así que en el nuevo modelo de gestión urbana dirigido desde Barcelona, las operaciones de mejoramiento urbano que se requieren para reparar las fracturas del territorio hospitalense tampoco se produjeron. En ese sentido, se podría considerar que la fragilidad del gobierno de Hospitalet en el concierto provincial y nacional también ha sido una constante, al menos en lo que a inversiones en infraestructuras urbanas se refiere.

La relación con Barcelona también se puede clasificar dentro de esas constantes que han definido el territorio hospitalense. No sería adecuado hablar de subordinación sino más bien de una relación que se sustenta en la desigualdad, pues el capital social, político y económico de Hospitalet no se puede comparar con el de Barcelona. Hospitalet ha disfrutado de los beneficios de la vecindad con la capital de la provincia pero también de los perjuicios. Es una característica inherente de las ciudades satélites y después de los hallazgos presentados en las páginas anteriores sería difícil sostener que Hospitalet no lo es.

En el caso de 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 Hospitalet no contó con una política pública de transporte público.

Por tanto, el gran desafío de las autoridades hospitalenses 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 Llobregat con Barcelona, y una estructura institucional difusa que se desarrollaba en medio de una legislación confusa y cambiante. Tal como esta indagación en la historia de la ciudad lo ha mostrado, el desafío no consiguió ser superado; 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 Hospitalet. Si bien es cierto que el origen no es destino, refiriéndonos al origen

fragmentado y desorganizado de Hospitalet, también lo es que para cambiar ese destino se requieren enormes esfuerzos, la construcción de múltiples acuerdos, alianzas y estrategias en diferentes momentos que en la historia de esta ciudad no se han realizado o no han tenido la fuerza necesaria para transformar.

Siendo sensible a la relación entre transportes y política, este estudio se ha intentado tejer una historia de la ciudad en la que se evidencian cómo las decisiones políticas y la estructura administrativa no son temas aislados o inocuos para el establecimiento de un sistema de transporte público. En principio éste se presenta como un asunto eminentemente técnico donde las mediciones de las frecuencias, del volumen de usuarios y de la malla vial determinan su funcionamiento. No obstante, tal como se ha podido corroborar en esta investigación, las operaciones aparentemente técnicas sobre el funcionamiento de la ciudad están altamente influenciadas por decisiones de orden político que, en muchas ocasiones, ignoran los parámetros técnicos al estar inmersas en una trama de relaciones donde participan diversos actores que movilizan múltiples y cambiantes intereses. En medio de dichas interacciones han operado los transportes públicos en la ciudad de Hospitalet, así que tanto sus características como su funcionamiento son el resultado de complejas relaciones tecnopolíticas.

Otro de los puntos clave abordados por esta investigación es la estrecha relación que existe entre la planificación urbana y el sistema de transporte público. Los fallos en planificación de la ciudad tienen un efecto inmediato y definitivo sobre las posibilidades y las formas de comunicación y movilidad urbana. Por ello, aislar la planificación de la ciudad de la definición del servicio de transporte público conduce a bloquear la movilidad y comunicación dentro de la ciudad. Ello no quiere decir que la planificación urbana sea suficiente para garantizar el buen funcionamiento de los medios de transporte –serán necesarios desarrollos tecnológicos, acuerdos empresariales, intervenciones urbanas, inversiones privadas, etc- pero sí denota cómo la separación/descoordinación entre planificación y transporte supone un obstáculo para la movilidad que requerirá grandes esfuerzos para que se pueda conectar la ciudad y circular por ella de una manera adecuada, predecible y eficiente.

En el caso de Hospitalet hemos visto que antes del franquismo y en los primeros años de este régimen, el crecimiento de la ciudad no obedeció a ningún plan de ordenación urbana, siendo ello el germen de la ciudad fragmentada y desequilibrada que surgió durante la primera mitad del siglo XX. Durante la dictadura los procesos de planificación de la ciudad fueron gestados desde la Comisión Comarcal, órgano en el que las autoridades hospitalenses tuvieron baja incidencia y que, como lo comentaban Navarro (1989), Casas (1983) y Roa (1987) estuvo principalmente enfocada al desarrollo centrípeto de Barcelona. También es cierto 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 d procesos absolutamente indiferentes a las previsiones del plan y a las líneas básicas que lo orientaban. (De Terán, 1977, p. 81). De esta manera, al proceso de planificación urbana tardío, aplicado parcialmente, enfocado a la distribución de usos de suelo antes que a sanar las fracturas y desequilibrios territoriales se le debe sumar el florecimiento, organización y funcionamiento atomizado de los servicios de transporte público para comprender la inadecuada e ineficiente estructura del transporte público que operaba en la ciudad a finales de la década del sesenta, como se puede corroborar en los mapas seis y siete.

En suma, las características del transporte público en la ciudad durante el franquismo surgen como consecuencia de la ausencia de un planeamiento urbano acorde con las necesidades de la ciudad; de la atomización de la propiedad de los medios de transporte público y la prevalencia de los intereses privados; de las deficiencias administrativas del ayuntamiento de la primera etapa de la dictadura y de la política dominada por las corporaciones y los negocios inmobiliarios que caracterizó las alcaldías de los años 50's y 60's; así como de la confusión competencial en la que participaban diferentes niveles de gobierno, incluidas las entonces nacientes entidades comarcales y metropolitanas.

BIBLIOGRAFÍA

Abarca i Médico Lluís. (1984). L'Eixample de Collblanc. *Progrés* (15).

Abarca i Médico Lluís. (1987). Tot i enyorant aquells autobusos. *Progrés* (50).

Acema. (2014). *Aquellos viejos trolebuses.* Publicación electrónica No. 4. Documento virtual. Consultado el 16 de noviembre de 2015, en: http://gentmb.tmb.cat/sites/default/files/fitxers/1403172440/aquellos_viejos_trolebuses.pdf

Ajuntament de Barcelona. (1933). Els enllaços ferroviaris de Barcelona: extracte del projecte. *Gaseta Municipal,* N. 26, pp. 663- 671.

Ajuntament de L'Hospitalet. (2003). Auditoria ambiental municipal de L'Hospitalet de Llobregat. Hospitalet: Ajuntament de L'Hospitalet

Ajuntament de L'Hospitalet. (2014). *Informació del Districte IV de la ciutat de l'Hospitalet*. Informació Estadística de la Ciutat. Documento virtual. Consultado el 9 de diciembre de 2015, en: http://www.l-h.cat/utils/obreFitxer.aspx?Fw9EVw48XS5XcqazCbvng9tw4yEoDwSWE2dWYO88rFqXh8qazB

Alcaide Rafael. (2005). El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana. El caso de Barcelona. *Scripta Nova,* Vol. IX, (194), 65. Documento virtual. Consultado el 25 de octubre de 2015, en: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm

Algaba Antonio. (1996). *El desarrollo de las redes de ferrocarril y metro en l'Hospitalet: un análisis de la toma de decisiones espaciales.* Hospitalet: Museu de Hospitalet. Documento virtual. Consultado el 20 de agosto de 2015, en: http://www.museul-h.cat/utils/obreFitxer.ashx?Fw9EVw48XS4q2Je6LTnnZnerhXzqPG2BWgqazCHYhR9tTqazAkMPUiFoX4XXZTLu0fRpWa

Alvargonzalez Ramón. (1985). Tranvías y espacio urbano en Gijón (1889-1963). *Eria,* (9), 131-187.

Amigó Jordi y Vilardell Roser. (1994) *El transport de viatgers a Esplugues i Sant Just (1900-1950).* Esplugas de Llobregat: Ajuntament d'Esplugas de Llobregat.

Andreu Marc y Huertas Guillem. (1997). *La ciutat transportada: dos segles de transport col·lectiu al servei de Barcelona.* Barcelona: Transports Metropolitans de Barcelona.

Área Metropolitana de Barcelona. *Historia del taxi de Barcelona.* Barcelona: Entitat Metropolitana del Transport

Armengol Ferran. La configuració de la xarxa de transports urbans a Barcelona: societat, tecnología i política. En: Grau Ramón (coord..) *Prèsencia i lligams territorials de Barcelona. Vint segles de vida urbana.* Barcelona: Arxiu històric de la ciutat de Barcelona, pp. 245-275.

Arrington G. B. (1996). *Beyond the field of Dreams: Light Rail and Growth Management in Portland.* Posrtland state University. Documento virtual. Consultado el 24 de octubre de 2015, en: http://pdxscholar.library.pdx.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=oscdl_trimet

Ayuntamiento Constitucional de Barcelona. (1921). Expediente relativo al proyecto de ferrocarril secundario desde el apeadero de la Bordeta de la línea de Barcelona a Manresa, al puerto de esta ciudad. Sección de Fomento. Negociado de Obras Públicas. Archivo Municipal de Barcelona. Expediente 373.

Barciela Carlos. (2010). Guerra civil y el primer franquismo 1936—1959. En: Comín Francisco, Hernández Mauro, llopis Enrique. (edits.) *Historia económica de España, siglos X-XX.* Barcelona: Crítica.

Barciela Carlos (Coord.). (2003). *Autarquía y mercado negro: el fracaso económico del primer franquismo, 1939-1959.* Barcelona: Crítica.

Bass Sam Jr. (1978). *Streetcar suburbs: the process of growth in Boston, 1870-1900.* London: Harvard University Press.

Beacon Hill Institute. (2004). *Metro área and state competitiveness report.* Documento virtual. Consultado el 10 de noviembre de 2015, en: http://www.beaconhill.org/Compete08/BHIState08-FINAL.pdf

Berechman J. (2001). Transport investment and economic development: is there a link? European Conference of Ministers of Transport. *Transport and economic development.* (Report of the 119 round table on transport economics. 29 y 30 de marzo). Paris: ECMT.

Berlín Isaiah. (1981). *El erizo y la zorra.* España: Muchnik editores.

Bernick Michael y Cervero Robert. (1997). *Transit villages in the 21st century.* New York: McGraw Hill.

Bertaud Alain. (2004). *The spatial organization of cities: Deliberates outcomes or unforeseen consequence?.* Background paper World development report. Documento virtual. Consultado el 21 de octubre de 2015, en: http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/IW3P/IB/2004/02/13/000265513_20040213120824/Rendered/PDF/wdr27864.pdf

Bidagor Pedro. (1949). Tema I. Urbanismo. Plan Nacional de Urbanismo. *Revista Nacional de Arquitectura* (90), pp. 237-251.

Biescas José y Tuñón Manuel. (1980). *España bajo la dictadura franquista, 1939-1975.* Barcelona: Labor.

Blonk Wilhelmus. (edit.). (1979). *Transport and Regional Development: An International Handbook*. Farnborough: Teakfield

Brandis Dolores y Mas Rafael. (1981). La ciudad lineal y la práctica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización (1984-1931). *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana.* (3), 41-76.

Breu Ramon. (1988). El barri de Santa Eulàlia de Provençana: elements pero a una crónica. *Quaderns d'estudi* (6), pp. 167-190.

Buchanan Colin. (1964). *Traffic in towns. (The specialli shortened Ed. Of the Buchanan Report).* Harmondsworth: Penguin Books.

Cambridge systematics. (1988). *The impacts of the UMTA Programs (Case studies of four urban áreas.* Washington: UMTA.

Camós Joan. (1986). *L'Hospitalet, la historia de tots nosaltres, 1930-1936*. Barcelona: Diputación de Barcelona.

Camós Joan y González Mercedes. (1987). Activitat econònica a l'Hospitalet 1930-1980. La contribució industrial. *Quaderns d'estudi* (3), pp. 171-193.

Capel Horacio (2011). *Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano.* Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Capuzzo Paolo. (1998). The defeat of planning: the transport system and urban pattern in Vienna (1865-1914). *Planning perspectives,* (13), 1, 23-51.

Carbonell Eloísa. (1994). Análisis histórico de la intervención pública en el transporte terrestre como punto de referencia de la actual ordenación del sector. *Revista de estudios de la administración local y autonómica* (263), pp. 449-485.

Caruana Leonardo. (2006). El primer franquismo (1939-1949) La posguerra interminable. En: Matés Manuel y González Agustín (coord.). *Historia económica de España.* Barcelona: Ariel.

Casas Joan. (1983). *Pla especial de protecciò del patrimoni arquitectònic de l'Hospitalet.* Generalitat de Catalunya.

Casas Joan. (1987). De pagesos a aturats: notes sobre la historia de les transfromacions urbanes a l'Hospitalet de Llobregat. *Quaderns urbans* (3), 1-95.

Castellano Agustín. (2013). *El grafit franquista de la plaça Guernica de L'Hospitalet.* Documento virtual. Consultado el 12 de octubre de 2015, en: http://www.museul-h.cat/utils/obreFitxer.ashx?Fw9EVw48XS4N3zV4EulqazC26Veejnsg8jpLdqUP0DxPHr4KEfQiLI9Nx9JykcqGxZ5

Catalán Jordi. (1995). *La economía española y la segunda guerra mundial.* Barcelona: Ariel.

Centre d'Estudis de L'Hospitalet (edit). (1997). *Història de L'Hospitalet. Una síntesis del passat com a feina de futur.* Hospitalet: Ajuntament de L'Hospitalet, Centre d'Estudis de L'Hospitalet.

Cervero Robert, Bernick Michael y Gilbert Jill. (1994). *Market opportunities and barries to transit-based development in California*. Working paper. Documento virtual. Consultado el 12 de noviembre de 2015, en: http://www.uctc.net/research/papers/223.pdf

Cooley Cahrles. (1894). *The Theory of City Location.* Baltimore: American Economic Association.

Dalmau Juan y Hervas José (2005). *Sistemas de intangibles regionales*. Valencia: Editorial universidad politécnica de Valencia

Damm David, Lerman Steven, Lerner-Lam Eva y Young Jeffrey. (1978). *The Effect of the Washington Metro on Urban Property Values*. Massachusetts: MIT

Davis Edward. (1985). *Transit-Linked Development: A Case Study of Atlanta's MARTA System*. Washington: Department of transportation.

De Terán Fernando. (1977). Notas para la historia del planeamiento de Barcelona. La era de Franco. *Ciudad y territorio: Revista de Ciencia Urbana* (2), pp. 73-86.

De Terán Fernando. (1978). *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980).* Madrid: Alianza Editorial

De Terán Fernando. (1983). Pedro Bidagor. *Quaderns d'arquitectura i urbanisme.* (157), pp. 130-133.

Díaz Meritxell. (2006). *La Histtòria del sindicalisme al taxi. La mirada progresista.* Barcelona: DeBarris.

Dickens Charles (2013). *Tiempos difíciles.* Madrid. Alianza Editorial.

Downs A. (1982). How transport arteries impact land value. En: Eno Transport Foundation (edit.) *Urban transport: perspectives and prospects.* Australia: Eno transport foundation.

Dupuy Gabriel. (1995). *Les territoires de l'automobile.* París: Anthropos.

Elinbaum Pablo. (2011). Un nuevo modelo para una nueva época. *Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio* (02/2011, Madrid). Documento virtual. Consultado el 5 de septiembre de 2015, en: http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/12715/Elinbaum_Pablo_planeamiento_supramunicipal.pdf

Fanés Feliz. (1977). *La vaga de tramvies del 1951.* Barcelona: Editorial Laia.

Feria José. (2006). *Procesos Metropolitanos: materiales para una aproximación inicial.* Sevilla: Centro de Estudios Andaluces.

Fernández Marian. (2009). *Anàlisi de l'evolució de l'accessibilitat a la xarxa ferroviària de Barcelona.* Director Frances Magrinyà. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Departamento de Ingeniería del transporte y del territorio. Tesina d'Especialitat.

Fernández Ricard. (2006). *100 años de autobuses en Barcelona (1906-2006).* Documento virtual. Consultado el 10 de noviembre de 2015, en: http://www.arca-bus.org/centenari/doc_RFV100busC.pdf

Figueroa O. (1990). Santiago Metro: Integration and Public Transport. En: The institition of civil engineers (edit.). *Rail Mass transit for developing countries.* London: Thomas Telford.

Funderburg Richard, Nixon Hilary, Boarnet Marlon y Ferguson Gavin (2009). New Highways and land use: results from a quasi-experimental research design. *Transportations research part A: Policy and practice,* 44 (2), 76-98.

García de Enterría Eduardo. (1953). El servicio público de los transportes urbanos. *Revista de administración pública,* (10), pp. 53-89.

García-Gutiérrez Javier. (2008). Del Madrid isabelino al de la restauración: arquitectura y espacio urbano. *Arquitectura y espacio urbano de Madrid en el siglo XIX. Ciclo de conferencias.* Documento virtual. Consultado el 8 de octubre de 2015, en: http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/MuseosMunicipales/MuseoDeHistoriaDeMadrid/EspecialInformativo/05_Publicaciones/ConferenciasArquitectura/Conferencias.10.08.pdf

Garreau Joel. (1991). *Edge city: life on the new frontier.* New York: Anchor books.

Generalitat de Catalunya. (1988). *Trens i Estacions, Exposició a Born i a l'Estació de França del 31 de gener a l'1 de març de 1981, Barcelona.* Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Generalitat de Catalunya. (1991). *El ferrocarril a Catalunya, Generalitat de Catalunya.* Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Gómez Marcos. (2010). *Breve historia administrativa del transporte por carretera.* Madrid: Airlex.

González Manuel-Jesús. (1979). *La economía política del franquismo (1940-1970). Dirigismo, mercado y planificación.* Madrid: Tecnos.

Gonzàlez Albert. (1992). La Xarxa de tramvies de Barcelona. Un anàlisi (II). *Treballs de la Societat Catalana de Geografia,* (32), pp. 103-132.

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

Gonzàlez Albert. (2013). *Els autobusos –i trolebusos- de Barcelona (1939-1951).* Barcelona: MaF Editor.

Gómez Mendoza (1994). La economía española y la Segunda Guerra Mundial: Un estado de la cuestión. *Espacio, tiempo y forma. Serie V, Historia contemporánea* (7), pp. 349-370.

Green Rodney y James David. (1993). *Rail transiti station área development: small área modeling in Washington.* Washington: M.E. Sharpe y Armonk N.Y.

Hall Peter. (1975). *Urban and regional planning.* London: Peguin Books.

Harrison David y Kain John. (1974). Cumulative Urban Growth and Urban Density Function. *Journal of urban economics*, (1), 61-98.

Haywood Russell. (1997). Railways, urban form and town planning in London: 1900-1947). *Planning perspectives* (12), 1, 37-69.

Hence Manuel y Miró Joan. (2002). *El soporte infraestructural de la ciudad.* Barcelona: UPC.

Hoyt H. (1939). The estructure and growth of residential neighborhoods in American cities. Washington: Federal Housing.

Ivern Francisco. (1959). *Hospitalet, municipio suburbano.* Barcelona: CSIC.

Jordà i Capdevila Josep. (1996). *Collblanc i la parròquia de Sant Ramon Nonat.* Hospitalet de Llobregat: Parròquia de Sant Ramon Nonat de Collblanc.

Karl Peter y Ietri Daniele. (2012). *European cities and global competitiveness.* Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

Kenworthy Jeffrey. (1997). *Indicators of transport efficiency in 37 Global cities.* Australia: Institute for Science and Technology Policy.

Knight Robert y Trygg Lisa. (1977). Evidence of Land Use Impacts of Rapid Transit Systems. *Transportation* (6), 231-247.

López de Lucio Ramón. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX.* Valencia: Universidad de Valencia.

Lusa Guillermo. (2008). Depuración y autarquía (1939-1940). *Documentos de la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona* (18), 1-61.

Marcé i Sanabria Francesc. (1994). *Hospitalencs d'ahir.* Hospitalet de Llobregat: Ateneu.

Marin Angels. (1995). *La Florida. L'Hospitalet de Llobregat.* Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Marín Martí. (2000). *Els Ajuntaments Franquistes a Catalunya. Política y administración municipal 1938-1979).* Lleida: Pagès Editors.

Martí-Costa Marc, Iglesias Mariela, Subirats Joan y Tomàs Mariona. (2011). Barcelona. En: Iglesias Mariela, Martí-Costa Marc, Subirats Joan y Tomàs Mariona (eds.). *Políticas urbanas en España. Grandes Ciudades, Actores y Gobiernos Locales.* Barcelona: Icaria.

Mataix Antoni. (1987). Aproximació a la història del barrio Sanfeliu. *Quaderns d'Estudi* (3), 223-244.

Merlin Pierre. (1991). *Geographie, economie, et panification des transports.* París: PUF.

Middleton William. (1967). *The time of the trolley.* Milwaukee: Kalmbach Publishing

Miralles-Guasch Carme (1996). *Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània.* Director Antoni Tulla Pujol. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografía. Tesis de doctorado.

Miralpeix Marta. (2010). *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).* Directores Pere Espelt Lleonart y Miriam Villares. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Departamento de Infraestructuras del transporte y territorio. Tesina d'Especialitat.

Monclús Javier. (1998). Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. En: Monclús Javier. (edit.). *La ciudad dispersa.* Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea.

Morales Josep. (1988). El barri de Sant Josep. *Quaderns d'estudi,* 6, 191-212.

Moreno Segura Laura. (2015). *Puerto Príncipe y el desastre. Siguiendo las huellas de una reconstrucción difusa.* Directores Tomeu Vidal y João Pedro Costa. Barcelona: Universitat de Barcelona. Doctorado en Espacio Público y Regeneración Urbana. Tesis de doctorado.

Mullins James. (1989). Land Use Impacts of the Houston Transitway System. *Transportation research record* (1237), 29-38

Nadal Francesc. (1982). Poder municipal y espacio urbano en la configuración territorial del estado liberal español (1812-1975). *Cuadernos críticos de Geografía Humana,* (37), pp. 5-45.

Navarro Ferran. (1989). Els plans de l'Hospitalet. *Quaderns d'estudi* (8), pp. 59-75.

Navas Teresa. (2012). Crecimiento urbano, red de carreteras y tranvía eléctrico en el área de Barcelona. En: *Simposio internacional globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930*, enero de 2012, Universidad de Barcelona.

Ni Pengfei y Karl Peter. (2010. *The global urban competitiveness Report.* Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

Oyón José. (1999). Transporte público y estructura urbana. (De mediados s. XIX a mediados s. XX): Gran Bretaña, España, Francia y países germánicos. *Ecología política,* (17), 17-35.

Payne Stanley. (1987). *El régimen de Franco.* Madrid: Alianza Editorial.

Pellisé María del Mar y Gallego Daniel. (1988). *El Carrilet. E.T.S.E.C.C.P.B.* Hospitalet de Llobregat. (Trabajo no publicado)

Pié Ricard. (1997). El projecte disciplinar: la versió de 1974 del Pla General Metropolità. *Revista Papers: Regió metropolitana de Barcelona: territorio, estratègies, planejament,* (28), pp. 15-41.

Piera Marta. (2011). *Les masies de L'Hospitalet.* Museu de L'Hospitalet. Documento virtual. Consultado el 24 de octubre de 2015, en: http://www.museul-h.cat/utils/obreFitxer.ashx?Fw9EVw48XS4qqazAwqIY6v0zrEhROqazAAMX6fzPDIf8CjUGQCUp8qazCvXoJGVK62XbbkTmg

Pucher John. (1988). Urban travel behavior as the Outcome of public policy: the example of Modal-Split in Western Europe and North America. *Journal of the American Planning Association,* (54), 4, 509-520.

Puig i Gairalt Ramon. (1925). Casas baratas y ciudades jardines. *El Constructor*, (15), pp. 40-43

Ríos Pere. (1985). L'Odisea quotidiana del transport. *La ciutat de l'Hospitalet.* (15).

Roa Miquel. (1987). Una lectura de la perifèria urbana: El cas del Baix Llobregat a Barcelona. *Quaderns d'estudi* (2), pp. 144-149.

Roca Josep y Díaz Enriqueta. (1980). La Torrassa. Un antecedent de barri dormitori, *L'Avenç,* 28.

Rodríguez Francisco y Coronado José María. (2006). *Ferrocarril, carretera y territorio: los servicios ferroviarios y los servicios regulares de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica en la Provincia de Ciudad Real, 1924-1936*. Ponencia del IV Congreso de historia ferroviaria. Documento virtual. Consultado el 21 de octubre de 2015, en: http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI17.pdf

Rovira Josep. (1990). El plano de ensanche de L'Hospitalet: resistencia y flirteo frente a la metrópoli. En: Ajuntament de Barcelona (edit.). *Historia urbana del Pla de Barcelona.* Barcelona: Institut Municipal d'Història

Rueda Antonio y Tamames Ramon. (2008). *Estructura económica de España.* Madrid: Alianza Editorial.

Salmerón Inocencio. (2009). *Històries de Collblanc-La Torrassa.* L'Hospitalet de Llobregat: Arxiu Municipal de L'Hospitalet de Llobregat.

Samitier Josep. (1992). Poder municipal y urbanismo en el siglo XIX. *Ciudad y territorio,* (94), pp. 79-92.

Santacana i Torres Carles. (1994). *Victoriosos i derrotats. El franquisme a L'Hospitalet 1939-1951*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

Schaeffer K. y Sclar Elliot. (1980). *Access for All: Transportation and Urban Growth*. New York: Columbia University Press.

Short Jack y Kopp Andreas. (2005). Transport and infrastructure: investment and planning. Policy and research aspects. *Transport policy,* (12), 4, 360-367.

Smerk George. (1967). The Streetcar: Shaper of American Cities. *Traffic Quaterly.* (21), 4, 569-584.

Stren Richard. (2001). *Transportation and metropolitan growth.* En: Freire Mila y Stren Richard (eds.) The challenge of urban government. Wahington: The World Bank Institute.

Thrift Nigel. (2005). But malice aforethought: cities and the natural history of hatred. *Transactions of the Institute of British Geographers,* 30 (2), 133-155.

Torres Capell Manuel. (1999). *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona. Urbanisme de la diversitat.* Barcelona: Área Metropolitana de Barcelona.

Tortella Gabriel y Nuñez Clara. (2011). *El desarrollo de la España contemporánea: historia económica de los siglos XIX y XX.* Madrid: Alianza Editorial.

Weber Melvin (1976). *The BART experience –what have we learned?.* Monograph No. 26. Berkeley: University of California.

Artículos de prensa

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

Ayuntamientos espanyoles. Hospitalet. (1928, Febrero). *El Municipio Español,* pp. 8-9. Citado por Vidal Mercè. (2013). Arquitectura y urbanismo en la conurbación barcelonesa. Ramón Puig Gairalt, arquitecto municipal de l'Hospitalet de Llobregat (1912-1937). *On the w@terfront,* (28), 2, p. 39.

Bellvitge, uno de los núcleos más densos de Europa, espera la decisión del Supremo sobre el plan parcial. (1980, 17 de septiembre). *El País.* Documento virtual. Consultado el 12 de octubre de 2015, en: http://elpais.com/diario/1980/09/17/sociedad/337989608_850215.html

El conflicto del taxi, ante las Cortes. (1973, 11 de agosto). *La Vanguardia Española.*

El servicio de taxis. (1969, 19 de marzo de 1969). *La Vanguardia Española*

Entrevista con don Juan Camprubí Prats, director gerente de Oliveras S.A. (1959, 29 de enero). *Solidaridad Nacional.*

Hospitalet la segunda ciudad de Cataluña. (1953, enero). *El correo catalán.*

Menos de un kilómetro cuadrado para 43.000 vecinos. (2016, 27 de febrero). *El País.* Documento virtual. Consultado el 28 de febrero de 2016, en: http://elpais.com/elpais/2016/02/23/media/1456224524_967983.html

Metro y anexión. (1959, 17 de julio). *Solidaridad Nacional*

Inauguración de un ferrocarril. (1912, 30 de diciembre). *La Vanguardia,* pp. 4-5.

Multas a los taxis en Barcelona. (1959, 17 de septiembre). *Solidaridad Nacional*

Polémica por el transporte a Sanfeliu. (1968, 7 de noviembre). *El Noticiero Universal.*

Pros y contras de Hospitalet. (1953, 15 de enero). *El correo catalán.*

Separata Especial. (1968, Abril). *Solidaridad Nacional*

Tarifas de taxis en Hospitalet. (1959, 22 de agosto). *Solidaridad Nacional.*

Unificación servicio de Taxis. (1959, abril). *Solidaridad Nacional*

MAPAS E IMÁGENES

Mapa 1: Creixement urbà a l'Hospitalet de Llobregat. Autor desconocido. Disponible en: http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/3328/32204-13.pdf?sequence=13

Mapa 2: El territorio dividido. Las líneas de ferrocarriles sobre Hospitalet 1860-1926. Miralpeix Marta, 2010, p. 11.

Mapa 3: Plan de Ensanche para Hospitalet de Puig i Gairalt, 1926. Arxiu Municipal de L'Hospitalet. Plànol núm. 3. Sanejament, 1926. Fondo Municipal. Código AMHLAF00081.

Mapa 4: Tranvías de Barcelona 1935. Autor desconocido. Disponible en: http://2.bp.blogspot.com/-N9Oc1JNdKDs/VMfvTeKM0AI/AAAAAAAAHQQ/ShyLh-EilEk/s1600/linmeas%2B1935.jpg

Mapa 5: Red arterial de tráfico en Hospitalet 1969. Ayuntamiento de Hospitalet, 1969.

Mapa 6: Líneas de autobuses de transporte público interno. Elaboración propia con base en las Guías Urbanas de Hospitalet.

Mapa 7: Rutas de transporte público extra-municipal. Elaboración propia con base en las Guías Urbanas de Hospitalet.

Mapa 8: Tranvías de Barcelona 1952. Autor desconocido. Disponible en: http://3.bp.blogspot.com/-Beozd7Bur1k/VMfy8gJ2LiI/AAAAAAAAHQw/6WrZkN7pQ7A/s1600/lineas%2B1952.jpg

Mapa 9: Las líneas férreas que cruzan Hospitalet y años de inauguración. Miralpeix Marta, 2010, p. 55.

Imagen de portada: Benedicció d'un dels primers autobusos de la marca PEGASO, 1951. Coorporació Metropolitana de Barcelona. (1951). Fondo Municipal del Archivo de Hospitalet. Código: AMHLAF002913.

Imagen 1: Paso de la línea del Carrilet por Hospitalet, 1915. Diario de Barcelona, 30 de enero, 1971.

Imagen 2: Paso a nivel del Carrilet por Santa Eulalia, 1960. Company fotògraf. (1960). Fondo Municipal del Archivo de Hospitalet. Código: AMHLAFTP49_4_2

Imagen 3: Plano de Ensanche perspectiva del paso superior al ferrocarril de la calle de Cortes. Arxiu Municipal de L'Hospitalet. Plànol eixample, 1926. Fondo Municipal del Archivo de Hospitalet. Código AMHLAF00118.

Imagen 4: Just Oliveras y el transporte. Marcé Francesc. (1994). *Hospitalencs d'ahir*. Hospitalet de Llobregat: Ateneu de Cultura Popular, p. 318.

Imagen 5: Cocheras del Metro Transversal en 1929. Foro Trenes. Imagen disponible en: http://i207.photobucket.com/albums/bb64/el_llop/Metro%20de%20Barcelona/Fot0210_zpsfea7dc04.jpg (Consultado el 10 de agosto de 2015)

Imagen 6: Apariencia del *Pont d'en Jordà* en 1981. Lluís Abarca. (1981). Fondo Municipal. Código AMHLAFTP49_1_2

Imagen 7: Nuevos edificios con un viejo urbanismo. (2016) Google Maps.

Imagen 8: El Carrilet a su paso por Sant Josep. Bolg BellvitgeJosé. (2009). Imagen disponible en: http://1.bp.blogspot.com/-nx9QBPpm-s4/VSPuLTUOj0I/AAAAAAAAMO4/YIzyftSaxxo/s1600/carrilet.png (Consultado el 8 de diciembre de 2015)

Imagen 9: Vías del tren en la frontera entre Santa Eulalia y Sant Josep. (2016). Laura Moreno. Archivo personal.

Imagen 10: Viviendo junto al tren. (2016). Laura Moreno. Archivo personal.