

Plácido de Montoliu, marqués de Montoliu. Alcalde de Tarragona y director-gerente de la Compañía del Ferrocarril Transversal del Principado de Cataluña.

El Ferrocarril
Transversal
del Principado
de Cataluña:
un interesante y
frustrado proyecto
de nuestra historia
ferroviaria

## Texto y fotos: Carlos Guasch

al como estaba previsto y ya se anunció en las páginas de esta revista (ver Hobby Tren Nº 142), han quedado ultimadas las gestiones que desarrollaba el Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español para rescatar la documentación relativa al frustrado Ferrocarril Transversal del Principado de Cataluña.

En el transcurso de las negociaciones ha resultado fundamental la vinculación a dicho Centro de la familia Montoliu, importantes accionistas de la sociedad que promovió el proyecto en el siglo XIX. No hay que perder de vista que Plácido de Montoliu, marqués de Montoliu, fue

el director gerente de dicha sociedad durante un significativo período, además de alcalde de Tarragona.

El autor del proyecto técnico fue el ingeniero José Campderá Parés, quien concibió la idea con la intención de romper la radialidad de Barcelona y articular el interior de Cataluña, mediante un eje transversal que fuera conectando sucesivamente las vías de comunicación ya existentes. Un concepto idéntico, como se ve, al que ha llevado a la Administración catalana a plantear actualmente el que vuelve a denominarse "Ferrocarril Transversal".

El trazado, no obstante, era algo diferente, sobre todo en su lado oeste. El itinerario concebido por Campderá a principios de la década de 1880 partía del Tarragona, donde pretendía enlazar con su importante puerto marítimo. Desde la capital tarraconense, el trazado discurría por Valls, Igualada, Manresa, Vic, Amer, Banyoles y Figueres, para terminar en Rosas, donde volvía a conectar con otras importantes instalaciones portuarias.

Su longitud era de 258 kilómetros, en los que se encontraban cerca de 40 estaciones, atravesando y enlazando multitud de líneas ferroviarias en explotación o construcción. Además, atravesaba, también, numerosísimas carreteras del Estado, tanto provinciales como vecinales.

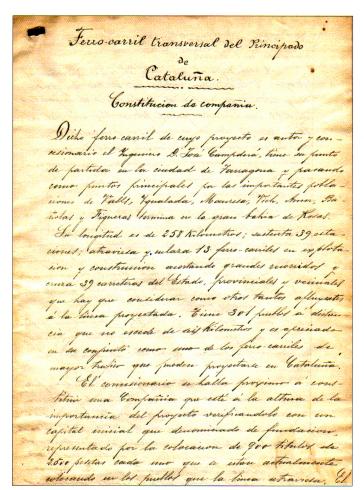
A una distancia de seis kilómetros del eje de la línea se encontraban más de 300 poblaciones, lo que hacía que fuera considerado como uno de los ferrocarriles que podía gozar de mayor tráfico de toda Cataluña.

En un primer momento se contempló la posibilidad de construir la línea por tramos que pudieran ponerse en explotación de forma independiente, entretanto

> quedaban unidos entre sí formando la línea general con carácter definitivo. Dichos tramos que se consideraban prioritarios eran: Tarragona a Valls y Vilarrodona, de 29 kilómetros; Igualada a Manresa, de 26 kilómetros; y Banyoles a Roses, de 46 kilómetros. En cualquier caso, la totalidad de la línea se dividía en tres secciones: Sección 1ª, de Tarragona a Igualada; sección 2ª, de Igualada a Vic; y sección 3ª, de Vic a Roses. Este interesantísimo ferrocarril hubiera resultado extraordinariamente positivo para la articulación y el desarrollo armónico del territorio catalán. Su intención era la de crear un gran cinturón que permitiera la conexión de la Cataluña central con dos importantes puertos a Norte y Sur de Barcelona, evitando la concentración y el centralismo ligados a su capital: "La producción de varias de esas comarcas no debe crearse: está ya creada, gracias a los ferrocarriles que, en dirección radiante, unen algunas de las importantes poblaciones ya citadas con la capital del Principado, y que nosotros enlazaremos, para evitar a dicha producción costosos rodeos, lo cual contribuirá no poco, a aumentar la ya notable importancia de las unas, y a redimir otras, de menor monta, de la oscuridad y aislamiento en que desgraciadamente están viviendo".



Ejemplar de la Gaceta de Madrid del 10 de agosto de 1882 en la que se publicó la Ley de concesión del Ferrocarril Transversal.

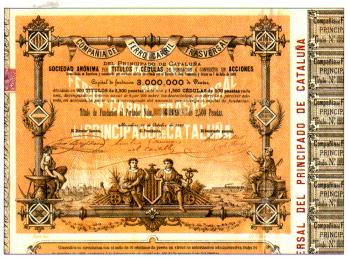


Manuscrito de la constitución de la Compañía que llevó adelante el proyecto.

La intención de evitar el desarrollo desproporcionado de Barcelona a costa de las zonas interiores del territoria era patente: "Hoy día, los ferrocarriles que cruzan algunas de aquellas comarcas, sirven tan sólo para llamar y atraer la producción, a la antigua ciudad de los Condes, en detrimento de las poblaciones montañesas, que dan aliento a una generación fuerte, robusta y vigorosa, que baja al litoral, como si con su sangre hubiese de regenerar la viciada y pobre de otros centros" (1).

Autorizada la construcción de la línea por Ley de 4 de agosto de 1882, y constituida el 7 de julio de 1883 la Compañía del Ferrocarril Transversal del Principado de Cataluña, se dio inicio a las obras, que gozaron en un principio de una gran actividad Los promotores contaron con pequeños auxilios y subvenciones del Ayuntamiento y la Diputación de Tarragona. Después de construidos los primeros doce kilómetros con recursos propios, se contrató con un sindicato de empresarios españoles la construcción de la totalidad del recorrido entre Tarragona e Igualada, dejando atrás la idea de abrir a la explotación pequeños trozos independientes.

A pesar del desarrollo de las obras y de la contratación del material de explotación, la situación de la Sociedad fue siendo cada vez más comprometida. El decaimiento general del comercio y el retraimiento de las entidades financieras, sobre todo en las ciudades de Tarragona

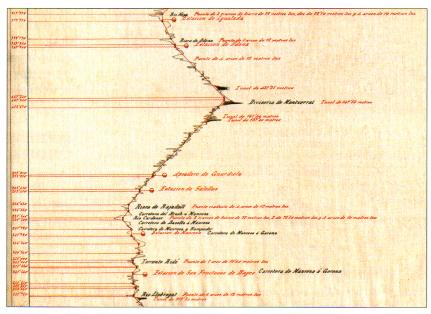


Acción de la Compañía del Ferrocarril Transversal del Principado de Cataluña.

y Valls, en las que contaba con mayores apoyos, hizo que la Sociedad entrara en una crisis que no pudo superar a pesar de los enormes esfuerzos que hicieron sus responsables. A este respecto, algunos de ellos resultarían seriamente afectados a nivel personal por su decidida intención de luchar a favor del proyecto hasta el último instante.

Finalmente, tan indiscutible e interesante proyecto no pudo convertirse en realidad. El hecho de que la línea hubiera sido concedida sin subvención ni auxilio del Estado hizo que fracasaran en su intento cuantos se comprometieron a hacerla posible. No cabe duda de que la construcción de este proyectado eje ferroviario hubiera resultado de especial importancia para el futuro de Cataluña, como lo demuestra el hecho de que, bajo un concepto prácticamente idéntico, se esté impulsando hoy desde la *Generalitat de Catalunya* el renacido y actual "Ferrocarril Transversal". O

(1) Consideraciones expuestas por el ingeniero concesionario del Ferrocarril Transversal del Principado de Cataluña ante las reuniones convocadas por la dirección interina del mismo en las más importantes poblaciones que la línea debe atravesar. Barcelona. 1882.



Perfil transversal del Trozo 2º de la línea proyectada, en el tramo correspondiente a su paso por Montserrat.