



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

Tal como estaba previsto y ya se anunció en las páginas de esta revista (ver Hobby Tren N° 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 Figueras, 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.



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.

COMPANIA DE FERRO CARNEI TRASVERSAL

SOCIEDAD ANONIMA POR TITULOS Y CEDULAS DE FUNDACION A CONVERTIR EN ACCIONES

Capital de fundacion 3.000.000 Ptas.

dividido en 600.000 TITULOS DE 5.000 Ptas. cada uno y 1.500 CEDULAS DE 500 Ptas. cada una, de cuyo valor de 4 por 100 se han deducido, con efecto a 1 de mayo de 1888, en acciones, la parte que la respectiva del aumento que eleriga y el capital de fundacion.

Título de Fundacion en Principado de Cataluña. 439. 11 de 2500 Ptas.

Barcelona 24 de Octubre de 1888.

El Director General. El Secretario general.

PRINCIPADO DE CATALUÑA

Concedida en circunscripción al auto de 19 obtenida de puestas en virtud de autorización administrativa fecha 14

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

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 "Ferrocaril Transversal". ○

[illegible]

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