

El Transversal, un metro centenari

10.6.2026 - Gustau Lamadrid | Transports Metropolitans de Barcelona

El 10 de juny de 1926, ara fa tot just 100 anys, s'inaugurava oficialment el primer tram del Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB), més conegut popularment com el Transversal, que anava des de la Bordeta fins a la plaça Catalunya.

El **Metro Transversal**, segon en posar-se en servei després del **Gran Metro** que ho va fer dos anys abans, el 1924, va ser concebut amb l'objectiu d'unir el sud-oest i el nord-est de la ciutat de **Barcelona** amb un enllaç ferroviari subterrani, d'aquí la raó del seu nom. El ramal tenia una **longitud de 4,063 km** i comptava amb **nou estacions: Bordeta** (avui desapareguda), **Mercat Nou, Sants** (avui Plaça de Sants), **Hostafrancs, Espanya, Rocafort, Urgell, Universitat i Catalunya**.

Les estacions del Transversal formen part avui de la **Línia 1** i juntament amb l'esmentat tram del Gran Metro, que va de **Lesseps a Catalunya** i que ara està integrat a la Línia 3, són els primers antecedents de l'actual xarxa de Metro, l'origen de la qual parteix d'aquestes dues iniciatives empresarials paral·leles desenvolupades als anys 20 del segle passat.

Quatre anys d'obres complexes

Tot i que no va es va inaugurar fins al 1926, les obres del **Ferrocarril Metropolità de Barcelona** es van iniciar oficialment el **8 de juny de 1922** a la plaça Espanya sota la presidència del rei **Alfons XIII**.

El procés constructiu va ser molt laboriós, desenvolupat en zones centríques, amb molt de trànsit de vehicles i de persones i un subsol ple de clavegueres i conduccions elèctriques.

Els quatre anys que va durar la construcció del Transversal van estar farcits de problemes, com ara vagues, divergències entre la societat del Transversal, les autoritats municipals i l'empresa constructora, canvis en l'execució de les obres, esfonsaments, accidents, alguns dels quals dramàtics, i un important augment de la despesa, molt per sobre dels costos estimats, pero també va deixar un treball d'excel·lent qualitat i amb algunes parts notables des del punt de vista tècnic, com l'impressionant pont sobre les vies del **Gran Metro** a la **plaça Catalunya**, projectat per l'enginyer **Esteve Terrades**, o la mateixa estació de **plaça Espanya**, llavors la més gran del món en aquest tipus de construccions.

Ample de via ibèric

Una dada que convé destacar del Transversal és que va ser construït amb l'**ample de via espanyol o ibèric antic** (sis peus castellans o 1.672 mil·límetres, que els enginyers van convertir en cinc peus anglesos i sis polzades, per tant **1.674 mil·límetres**), perquè en el projecte inicial havia de servir de pas als trens d'aquesta via d'ample convencional, mentre que el Gran Metro es va projectar i executar amb l'**ample de via estàndard (1.435 mm)**, que és l'habitual a les xarxes de metro tradicionals, també a la de Barcelona.

La elecció d'aquest ample ibèric va ser imposada amb el projecte original de la pròpia línia, que contemplava el Transversal com l'enllaç directe i subterrani de les antigues **companyies**

ferroviàries del Norte (Compañía de Caminos de Hierro del Norte) y MZA (Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante) a través del cor de la ciutat comtal, on disposaria a més d'una estació terminal a plaça Catalunya per centralitzar tots els serveis.

Integració a la xarxa nacional de ferrocarrils espanyols

Aquesta característica de l'actual línia 1 de metro, l'ample de via, va ser justament la raó de la seva incautació pel govern de **Franco** arran de la **Llei d'Ordenació Ferroviària de 24 de gener de 1941**, la mateixa per la qual es va crear la **Red Nacional de Ferrocarrils Españoles (Renfe)**.

La llastimosa situació en què havien quedat la major part dels ferrocarrils de via ampla després de la guerra civil, i les poques possibilitats que tenien les companyies explotadores a causa de la conflictiva situació mundial, va provocar la nacionalització forçosa de tots els ferrocarrils de l'anomenat ample de via ibèric o espanyol. La disposició va deixar de banda a les línies de trens via estreta, algunes de les quals molt importants, però sí va incloure al Transversal que va passar a integrar-se dins de la xarxa nacional de ferrocarrils.

Més de dos anys i mig de contenció

La mesura va agafar per sorpresa a la direcció del **FMB** i també a l'**Ajuntament de Barcelona** que van iniciar conjuntament una ofensiva jurídica per rescatar el que consideraven era part de la xarxa de metro de la ciutat.

Com explica **Carles Salmerón** en el llibre "**El Metro de Barcelona**", l'argumentació emprada pels legítims propietaris es basava tant en la condició de ferrocarril de servei urbà del Transversal (com el **Gran Metro de Barcelona** o el **Metro de Madrid**, que no havien estat afectats per l'esmentada llei), com en la seva condició d'empresa semi municipalitzada i en el **Reial Decret de 29 de desembre de 1928** que preveia la reversió dels terrenys del tram Pl. Catalunya - Estació del Nord a l'Ajuntament en lloc de l'Estat.

La qüestió va generar una gran polèmica i el **30 d'abril de 1941** el **Ministeri d'Obres Públiques** va denegar la devolució de la línia. La decisió fou recorreguda davant del **Consell d'Estat** i es van realitzar nombroses gestions amb les autoritats per resoldre el plet, fins que el **24 de setembre de 1943** un decret del mateix ministeri fixava que la Llei d'Ordenació Ferroviària només afectava a les dues vies del tren de la **Companyia del Nord** que s'internaven al centre de la ciutat, restant excloses de la integració a Renfe les altres concessions del Metro Transversal. L'ordre ministerial també obligava a la companyia estatal a retornar al FMB tots els beneficis generats durant el període en què va fer l'explotació.

D'aquesta manera, el Transversal tornava als seus legítims propietaris i recuperava definitivament la seva condició de metro.

Els cotxes més grans del món

Una altra curiositat del Ferrocarril Metropolità Transversal és que per a la inauguració del primer tram es van encarregar **10** (posteriorment ampliat a **12**) **automotors elèctrics de grans dimensions** a la societat barcelonina **Material para Ferrocarriles y Construcciones, S.A. (MFC)**. Els nous vehicles, de **22 metres de longitud**, van ser fins a l'any 1962 els cotxes de metro més grans del món.

Durant les dues primeres dècades el servei de la línia es va donar exclusivament amb aquest material mòbil de la **sèrie 100**, circulant trens d'un sol cotxe degut a la seva gran capacitat. Igualment, aquesta sèrie va circular per la línia 1 fins als anys 70, al llarg dels quals es va anar retirant del servei.

*Algunes de les imatges històriques del Transversal han tornat a la vida gràcies a la IA. Les pots descobrir en moviment a les xarxes socials de TMB seguint el hashtag **#100AnysTransversal**".*

<https://noticies.tmb.cat/empresa/transversal-metro-centenari>