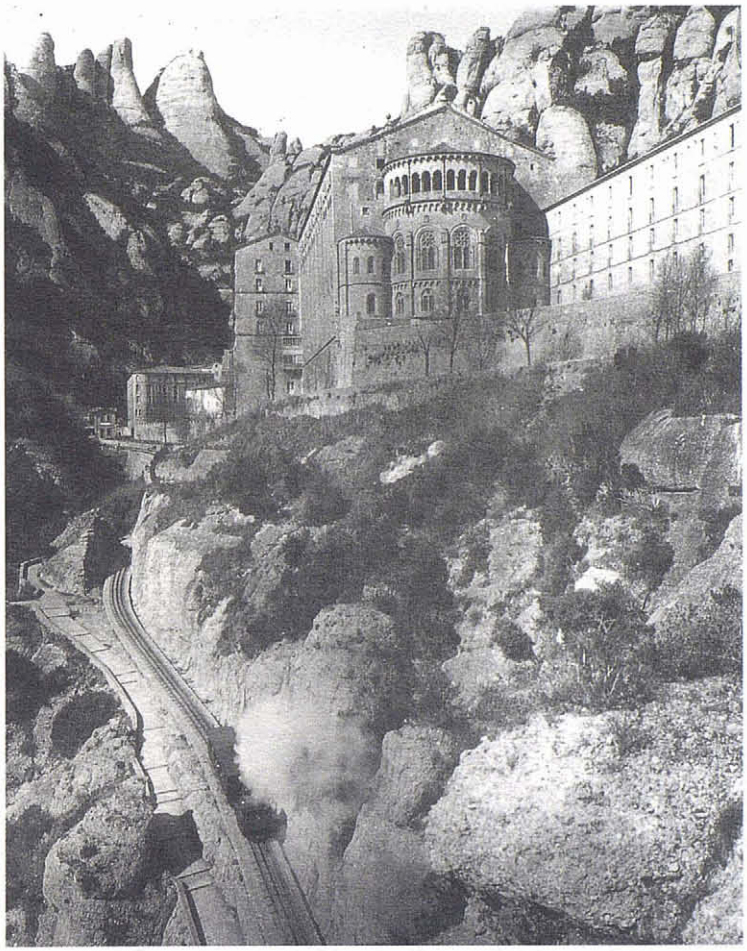
El cremallera de Montserrat



Denominació:
El cremallera de Montserrat

Terme municipal:
Collbató, Monistrol de Montserrat, Castellbell i el Vilar

Comarca:
el Baix Llobregat - el Bages

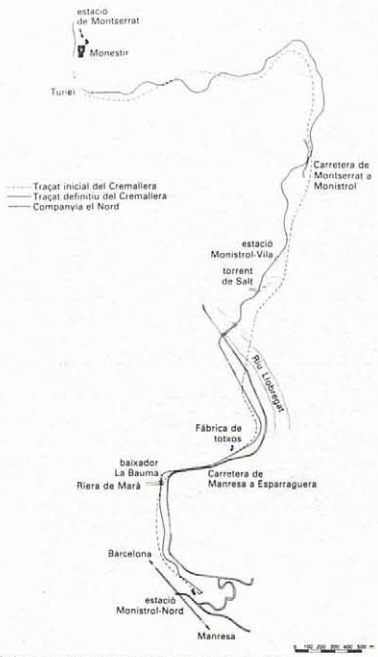
Període de funcionament:
de 1892 a 1957

Característiques:
velocitat mitjana d'explotació: 9 km/h

La idea inicial de construir un ferrocarril de cremallera a Montserrat es deu a dos homes, l'enginyer Joaquim Carrera i l'industrial Josep M. González.

El 1880 fou presentat el projecte inicial, i s'obtingué la concessió del govern l'any següent. El 15 de desembre de 1881 s'autoritzà la construcció de la línia de ferrocarril i es publicà el plec de condicions de la concessió. El senyor González va transferir la seva part de la concessió al senyor Carrera, que juntament amb els senyors Josep Carbonell i Romà Macaya fundaren, el 31 de desembre de 1881, la *Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes* amb un capital inicial de cinc milions de pessetes.

El projecte inicial, obra del senyor Carrera, comprenia dues parts i tenia una llargada total de 7,459 km. La primera arrencava des de l'estació de ferrocarril de la Companyia del Nord, a Monistrol de Montserrat, fins al pas del Llobregat, amb via convencional d'1,435 m d'amplada; la segona, amb via de cremallera, fins al Santuari, amb sistema Riggenbach.



Replanteiament del traçat original del Cremallera. Arxiu autor (1890).

Mapa de la línia.

Les obres van començar el 1882, però a causa de problemes econòmics es van aturar ràpidament. Es decidí reconsiderar el projecte inicial, amb un traçat nou que es va encarregar a l'enginyer suís M. Gross, i amb un nou sistema de cremallera, l'inventor del qual, Romà Abt, va col·laborar en el projecte. Van entrar al Consell d'Administració especialistes suïssos i es buscà el suport econòmic de la *Union des Banques Suïsses.* Aquesta societat es va fer càrrec de la majoria de les accions i foren emeses obligacions hipotecàries. El nou projecte fou presentat al Govern el 17 d'octubre de 1890 i fou aprovat el 8 d'abril de 1891.

El projecte final comptava amb un traçat de 7,850 km dins els termes municipals de Castellbell i el Vilar, Monistrol de Montserrat i Collbató, amb via única en tot el trajecte excepte en el tram entre els quilòmetres 5,300 i 6,500, on s'instal·là doble via per l'encreuament de trens i una plataforma de 4,50 m. Dos túnels de 5,20 m d'amplada i 6,20 d'alçada i un pont metàl·lic sobre el Llobregat, de tres trams de 33,60 m de llum en els extrems i 40,60 m al central, assentat sobre estreps i piles de formigó amb recobriment de carreus de pedra, eren les obres més importants.

L'amplada de via era d'un metre i el pendent màxim assolit del 15%, amb un radi mínim de corba de 60 m.

Les obres van ser dutes a terme en sis mesos, treballant una mitjana d'onze hores al dia.

Finalment fou inaugurat el 6 d'octubre de 1892 amb l'assistència de personalitats de Barcelona i del Govern, juntament amb els membres del Consell d'Administració de la Societat, presidit pel senyor Romà Macaya. El viatge inaugural va assolir un gran èxit i es va invertir en el recorregut una hora.

La velocitat mitjana d'explotació era de 9 km/h, amb tres estacions: Monistrol Nord, Monistrol vila i Montserrat. La plantilla d'empleats era de trenta-sis persones. La línia comptava amb un servei telegràfic per comunicar entre les estacions. El 1895 es va construir un baixador a la Bauma (al quilòmetre 1,121), i el 1905 la línia fou prolongada fins al mateix nivell de l'estació del Nord, la qual cosa va facilitar el transbordament dels viatgers.

El 10 d'abril de 1904 va tenir lloc la primera visita de la S.M. el rei Alfons XIII, convidat per la Diputació Provincial a visitar el Santuari de la Verge de Montserrat. El rei fou rebut per les autoritats, el bisbe i l'abat del monestir. Aquesta visita es va repetir el 27 de juny de 1908, acompanyat de la reina Victòria Eugènia.

La línia va funcionar amb gran afluència de públic fins el 1953. El 25 de juliol d'aquest any es va produir un greu accident, en topar tres combois ascendent amb un balanç de vuit morts, setze ferits greus i cent sis de lleus. L'accident va ser conseqüència d'una fallada mecànica fortuïta i imprevisible, però a partir d'aquesta data es va reduir considerablement el nombre de viatgers. Si hi afegim l'existència de l'aeri i la carretera d'accés al Monestir com a alternatives al cremallera, podem comprendre que el 29 de gener de 1957 el Consell d'Administració demanés al Ministre d'Obres Públiques la suspensió del servei.

Finalment el 4 de maig de 1957, la Divisió Inspectora de Companyies de Ferrocarrils de via estreta aprovà la suspensió total del servei a partir del 12 de maig, dia que es va realitzar el darrer viatge.

BIBLIOGRAFIA

GUIRGUI, M., *El cremallera de Montserrat,* J.M.C - Direcció General de Transports, Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Barcelona 1982.

SALMERON I BOSCH, Carles, *El tren de Montserrat. Història del cremallera Monistrol-Montserrat,* col·lecció Els trens de Catalunya, núm. 8, Ed. Terminus, Barcelona 1986.

NOTA: El material gràfic emprat prové de l'arxiu del senyor Carles Salmeron.