



Història del cremallera de Montserrat

Els orígens del Tren de Montserrat, el ferrocarril cremallera de Monistrol a Montserrat, es remunten a finals del segle XIX i neixen de la necessitat de millorar l'accés al santuari per als devots i pelegrins.

Tradicionalment s'accedia a la muntanya pel camí de Collbató, des d'on se sortia cap al santuari a peu o en cavalleries, i pel camí de Santa Cecília, que el 1698 es va transformar en carretera.

No és fins a la segona meitat del segle que s'obre una via alternativa i més ràpida, quan els Ferrocarrils del Nord, de via ampla, fan arribar el tren a l'estació de Monistrol-Montserrat. En aquest punt, la mateixa companyia construeix una carretera (1858-59) que va de l'estació al monestir a través de 14 quilòmetres de traçat molt dur, aprofitant l'antic camí de ferradura. L'obertura d'aquesta via facilita un servei de diligències que triguen tres hores i mitja a cobrir el recorregut i que fan parada per reposar a la font dels Monjos.

La falta d'un mitjà de comunicació permanent i l'augment del nombre de visitants va portar l'enginyer Joaquim Carrera, un enamorat de Montserrat i dels trens de muntanya suïssos, a convèncer l'empresari Josep M. González que calia fer un cremallera que unís l'estació de Monistrol i el monestir. Així, l'any 1881 es constituïa la companyia Ferrocarrils de Montaña a Grandes Pendientes.

El cremallera es va inaugurar el 6 d'octubre de 1892 i en poc temps es va convertir en el ferrocarril més popular de Catalunya, fins a formar part de les tradicions del país. A aquesta popularitat, hi van contribuir les nombroses romeries (unes 200 anyals en l'època de més apogeu) que l'utilitzaven per pujar a Montserrat. El tren tenia diversos avantatges amb relació a les diligències de l'època: permetia transportar més viatgers i amb més freqüència i reduir el temps del trajecte. Des de l'estació de Monistrol al monestir, s'hi arribava en una hora i cinc minuts.

La gran revolució de l'època era que el cremallera, enllaçant amb els Ferrocarrils del Nord, permetia anar i tornar de Montserrat des de Barcelona en un sol dia. El cremallera es va convertir, a més, en un dinamitzador econòmic per a la seva zona d'influència. A Monistrol, un barri sencer, el de Viserta, vivia i va créixer a redós del cremallera.

La dècada dels vint va ser la de més esplendor per al cremallera, encara que va ser l'any 1947, el de les festes d'entronització de la Mare de Déu, quan va transportar més viatgers, gairebé 274.000.

La primera meitat de la vida del ferrocarril cremallera va estar marcada per constants ampliacions, fins que el 1931 la companyia va patir una primera crisi financera que va afectar la línia. A partir d'aquell moment i amb la Guerra pel mig, el cremallera va tenir els seus pros i els seus contres, fins a un dissortat accident ocorregut el 25 de juliol de 1953, que va marcar el declivi de la línia i el seu tancament definitiu, el 12 de maig de 1957.



La il·lusió del nou cremallera

L'antic cremallera de Montserrat va fer el seu darrer viatge l'any 1957, però la il·lusió de tornar-lo a veure circular no es va perdre mai.

Aquest desig, junt amb l'increment constant de visitants i la conseqüent congestió de vehicles en l'àmbit del parc natural, van determinar que en la dècada dels 80 la Direcció General de Transports de la Generalitat i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya endeguessin un seguit d'estudis i alternatives per resoldre el problema de transport.

L'any 1991 FGC redactava un projecte que seria la base de l'actual cremallera, un projecte que es va presentar públicament el 1999 i que va ser actualitzat i adaptat l'any 2000, com a conseqüència dels importants aiguats caiguts a la zona el juny d'aquell mateix any.

El juliol del 2001 s'iniciaven les obres del nou cremallera, que ja tenia adjudicades cinc unitats per donar-hi servei.

Finalment, el 11 de juny de 2003 s'inaugura el nou cremallera convertint-se així en realitat el somni de la recuperació d'aquest mitjà de transport, que s'havia mantingut viu des del seu tancament el 1957.

Aquest cremallera, el segon que hi ha a Catalunya (després del de Vall de Núria), té poc a veure quant a equipaments i tecnologia, amb aquell ferrocarril a vapor que va pujar per primera vegada al monestir l'any 1892.