

PINTURA Quim Falcó pren part en la fira internacional d'art de Nova York

L'artista manresà exposa quatre quadres al Jacob Jarvis Convention fins al 2 de març. ►49



TEATRE | MÚSICA | LLETRES | DANSA | TENDÈNCIES | TRADICIONS | CINE | TELEVISIÓ

Cultures

UN VEHICLE POPULAR. ► Dues dates marquen la història del cremallera de Montserrat: el tancament de la primera etapa, que va tenir lloc el 1957, i l'obertura de la segona, el 2003. Els dos moments, però, són separats per quaranta-sis anys, durant els quals el tren va desaparèixer de la vida quotidiana de la gent, tot i que la seva memòria va perdurar. Un llibre de factura bagenca relata aquest llarg camí d'anhels i desil·lusions.



► **ESTAMPES HISTÒRIQUES.** 1 Un rètol col·locat a prop del pas a nivell va fer pensar que la suspensió del servei no duraria gaire. 2 El cremallera i l'estació del santuari de Montserrat, en una imatge dels anys 50 que parla de l'antigor de les infraestructures. 3 Traslats de màquines, comprades pel RACC, des de les cotxeres fins a Martorell, on es van restaurar a fons.

Els anys perduts del cremallera

► Un llibre del segell santvicentí Farell Editors explica el mig segle d'absència entre les dues vides del tren montserratí

TONI MATA I RIU | MANRESA

El cremallera de Montserrat va fer el seu darrer viatge el diumenge 12 de maig del 1957, i el trajecte inaugural de la nova etapa va tenir lloc l'11 de juny del 2003. Tot allò que va passar entre mig d'ambdues dates, separades gairebé per mig segle sense cap tren que s'enfilés muntanya amunt cap al santuari, es pot llegir a *Cap al nou cremallera (1957-2003)*, un volum de Farell Editors que han escrit Enric Gil (Barcelona, 1949) i David Blasco (Monistrol de Montserrat, 1974), dos fanàtics, en el bon sentit de la paraula, de tot el que fa referència a aquest mitjà de transport emblemàtic.

«La competència del cotxe, el fet que no s'electrificà la línia i la destinació de recursos cap al cremallera de Núria que va fer l'empresa van ser les tres causes que van portar a l'abandonament del tren montserratí», explica Enric Gil. «Va esdevenir un element ana-



FARELL EDITORS. 25 EUROS. 120 PÀGINES

crònic, les locomotores eren màquines de vapor del 1892!». Amb el noranta per cent de material (fotografies i documentació) inèdit, segons els autors, s'ha confeccionat aquest llibre que tracta del llarg període de projectes i reivindicacions que va seguir el tancament de la línia. Més de quatre dècades en què la memòria del cremallera no va desaparèixer, però que han estat «poc estudiades, sobretot les dècades dels seixanta i els setanta».

El fervor popular del cremallera es constata en imatges de l'època que ensenyen vagons curullats de

Presentació en societat avui a la tarda

► L'antiga estació de Monistrol Vila, a Monistrol de Montserrat, acollirà aquesta tarda l'acte de presentació del llibre de Gil i Blasco. A més dels autors, la trobada, que començarà a les 6 de la tarda i és oberta al públic, també tindrà la presència de Jordi Suades, editor de Farell i redactor, juntament amb els dos experts esmentats, del llibre «El cremallera de Montserrat. Història gràfica i viatge», que el mateix segell santvicentí va publicar el 1998. Durant l'acte es projectaran imatges de cinema sobre el cremallera, obtingudes a partir de la recerca en arxius particulars i a la Filmoteca de Catalunya. La recuperació de la memòria històrica del cremallera passa per detalls com el fet que de les vuit màquines del parc de locomotores de què va arribar a disposar el servei se'n conserven quatre. Gil i Blasco són uns autèntics caçadors de documentació i material, una tasca que Internet ha contribuït a intensificar.

viatgers. Blasco comenta que «el tren parava a mig camí perquè la gent baixés a fer fotos, impensable avui dia. De fet, a nosaltres sempre ens ho han negat». Molta gent pujava al monestir, però «va arribar un moment que va deixar de ser rendible». L'accident del 1953, amb vuit víctimes mortals, tampoc no va

ajudar a renovar una línia obsoleta i que progressivament es va anar quedant sense usuaris.

Però la memòria del tren havia de perdurar. L'endemà del tancament ja hi havia articles de premsa que criticaven la decisió. El diari Tarrasa Informació i la revista d'excursionisme Cordada van en-

gegar una campanya per recuperar el cremallera. Fins i tot, el 1959, el ministeri d'Obres Públiques va autoritzar a restablir el servei, però cap companyia no va fer efectiva aquesta possibilitat, i el cremallera va entrar en un llarg abandonament. Durant la dècada dels anys noranta encara se'n desballestaven infraestructures i tot i que «es va estar a punt de tornar-lo a posar en marxa», l'intent del 1992 no va acabar de reeixir. «Sempre hi va haver projectes», afirmen els autors: tres monorails, dos telefèrics i dos funiculars, però cap no va prosperar».

Un rètol amb la breu inscripció «tren suspendido», col·locat a prop del pas a nivell, deixava suspès a l'aire el comiat definitiu del cremallera. Però l'espera es va fer molt més llarga del que aquest cartell semblava presagiar. Un recorregut apassionant per la segona meitat del segle XX que el llibre de Gil i Blasco guia amb la certesa que encara hi ha molt per dir.