

Joan Carles Salmeron i Fernández

EL CREMALLERA DE NÚRIA

Noranta anys d'història

Núm.:

14



El Cremallera de Núria, noranta anys d'història

ÍNDEX

PRÒLEG	4
LA CONSTRUCCIÓ DEL CREMALLERA	10
EL MATERIAL CLÀSSIC	14
LA INAUGURACIÓ I ELS PRIMERS ANYS DE SERVEI DE LA POSTGUERRA ALS ANYS SETANTA	16
20	
EL RENAIXEMENT DEL CREMALLERA: L'ARRIBADA D'FGC	24
UN CREMALLERA DEL SEGLE XXI	26
EL MATERIAL MOTOR I MÒBIL	28
PRESENT I FUTUR DE LA VALL DE NÚRIA	30



ANY EUROPEU
DEL FERROCARRIL 2021



CRÈDITS

Primera edició (2021)
© de l'edició: Ferrocarrils de la
Generalitat de Catalunya (2021)

Text:
Joan Carles Salmeron i Fernández

Redacció: Alba López Pérez

Fotografies:
Arxiu fotogràfic històric d'FGC,
Terminus Centre d'Estudis del
Transport

Coordinació: Núria Codina

Disseny col·lecció:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetació:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Impress: Impremta Pagès

Reservats tots els drets. Aquesta publicació no pot ser reproduïda, ni en part, ni en tot, ni enregistrada en, o tramesa per, un sistema de recuperació d'informació, per cap mitjà ni per cap forma, sigui mecànic, electrònic, fotoquímic, electroòptic, magnètic, per fotocòpia, o qualsevol altre, sense el permís previ i per escrit de l'editor.

Una ambició col·lectiva i compartida

Tot just fa 90 anys, quan faltaven pocs dies per a la proclamació de la República a Catalunya, a la Vall de Ribes, la construcció d'un ferrocarril de muntanya en un enclavament amb unes

condicions d'orografia tan complexes com les que trobem resseguint el curs del riu Núria des de la població de Ribes de Freser, passant per Queralbs i fins al santuari, va esdevenir un repte important i va portar a mobilitzar el millor de l'enginyeria catalana per a fer realitat el projecte del Cremallera de Núria.

Aquest projecte veu la llum en un moment que el país s'expressa amb ambició política, industrial, empresarial i d'enginyeria. Una societat que demostra no tenir por als canvis ni al fracàs.

Fruit d'aquesta ambició i confiança, l'empresa Ferrocarrils de Muntanya a Grans Pendent, explotadora del Cremallera de Montserrat, va decidir-se a construir aquesta complexa línia ferroviària en aquest espai de bellesa incomparable del Pirineu. Una línia que actualment realitza una travessa de 12,5 quilòmetres i que uneix Ribes de Freser amb la vall de Núria, superant un desnivell de 1.000 metres en 40 minuts.

En els anys següents, el Cremallera es va convertir en un dels trens més coneguts i en un referent entre els ferrocarrils de muntanya d'arreu d'Europa.

La difícil crisi dels anys vuitanta va ser superada amb l'assumpció de l'explotació per part d'FGC. Des d'aleshores, la modernització del Cremallera ha estat constant. Recentment s'ha adquirit nou material mòbil, s'han adequat les estacions de Queralbs i Ribes-Vila, s'ha posat en servei un nou

telefèric que connecta amb l'alberg, s'ha renovat part de les vies, s'han substituït catenàries i les instal·lacions elèctriques més antigues, i Núria s'ha convertit en un dels referents turístics del Pirineu i del país.

La celebració del norantè aniversari del Cremallera ens troba en un moment d'inversions. Ara que vivim una greu crisi climàtica, volem que la vall sigui un exemple de sostenibilitat i de gestió ambiental, i estem orgullosos de poder explicar que, des d'enguany, el Cremallera de Núria es mou amb energia solar i no produeix emissions de CO2 a l'atmosfera. Una vall que aviat podrem dir que emet 0 emissions i que està adaptada al 100% a l'economia circular, amb el reaprofitament dels residus que genera.

Mirem al futur amb optimisme sabent que tenim entre mans un petit gran tresor per compartir amb el món i amb les generacions futures. Per molts anys més!

Marta Subirà

Presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

La història del Cremallera de Núria és una història d'èxit que els homes i dones de Catalunya van superar fa noranta anys. Pastors i ermitans, monjos, pelegrins i devots de Maria, als quals s'afegiren després muntanyencs i esquiadors, poetes i enamorats de la natura, tots pugem a l'ermita i després santuari de la Mare de Déu de Núria, Patrona del Bisbat d'Urgell, en actitud de gaudi, de recerca i de súplica. Allò que atreia els avantpassats té en les seves arrels un fet sorprenent, miraculós, que una imatge romànica de la Mare de Déu, s'hi volgués quedar per sempre, voltada de soledats. Ja prou que l'estiraven cap a Queralbs, però no ho aconseguiren pas. La Mare de Déu de Núria vol que l'anem a visitar en les altures, i ens donarà bondat, pau i fecunditat en la vida.

Gràcies al Cremallera, aquest Santuari fa noranta anys que és molt més assequible, i tota la Vall de Núria s'ha ofert a tots. Gaudim del goig d'arribar molt amunt, a tocar de les muntanyes, i d'omplir-nos de la llum i la bellesa dels paratges pirinencs. Hem d'agrair la bona pensada de tots els qui van fer possible el Cremallera de Núria, i no es van desanimar davant els reptes nous i les dificultats. Entre aquests, vull esmentar un dels seus promotors més convençuts, el gran Bisbe d'Urgell i Copríncep d'Andorra, el barceloní Mons. Justí Guitart i Vilardebò, bisbe entre els convulsos anys 1920 i 1940, que estimà molt Núria i el va fer estimar del Bisbat i de l'Església que fa camí a Catalunya.

M'uneixo amb goig a les celebracions d'aquests noranta anys del Cremallera, i agraeixo la bella síntesi d'aquesta història d'èxit que en fa l'autor Sr. Joan Carles Salmeron i Fernández. Temps per a agrair i per a gaudir, per a recordar i per agafar empena per als nous reptes que té el nostre País. El que hem estat capaços de bastir a Núria, en especial el seu Cremallera, ens ha d'estimular a construir un país agermanat, just, pacífic i solidari.

+Joan-Enric Vives i Sicília

Arquebisbe d'Urgell i Copríncep d'Andorra

La història recent de la nostra vila, Ribes de Freser, capital de la vall de Ribes, resta vinculada al ferrocarril. A casa nostra celebrem dues grans efemèrides sense les quals no s'entén la revolució que va viure Ribes el segle passat i que marcà el nostre entorn més proper: els costums, els paisatges, l'urbanisme, el turisme i la nostra realitat.

El 2019 es complien els 100 anys de l'arribada del tren a Ribes. El transpirinenc suposà una porta al món, amb l'arribada del turisme, dels estiuejants i la revolució econòmica, social i cultural de Ribes.

Però la història ferroviària no quedà aquí. Fa 90 anys que nasqué el Cremallera de Núria, un ferrocarril de muntanya en un entorn únic que relligà Ribes amb la vall de Núria, passant per l'estimat i entranyable poble de Queralbs.

De fet, la història del Cremallera de Núria no s'explica sense la quotidianitat de Ribes. Veié la llum com a obra d'enginyeria d'avantguarda durant els primers compassos de la República i ha subsistit durant dècades a tota mena de crisis i necessitats de modernització i finançament.

I és ara quan els baluards de la sostenibilitat, el contacte amb la natura i el respecte pel medi ambient esdevenen els pilars de la nostra societat, que el Cremallera, un mitjà de transport que no produeix gasos contaminants, esdevé l'emblema d'aquest turisme slow, del qual la vall de Ribes ha esdevingut un referent a Catalunya.

El Cremallera ha marcat el nostre esdevenidor com a poble, i ens inspira el desig ferm que ens acompanyi per sempre més.

Que aquestes ratlles en ocasió de l'edició del llibre del 90è aniversari serveixin per a testimoniar l'estima de Ribes i tots els seus vilatans cap al Cremallera de Núria, la vall de Núria i tot el que representen: el santuari, el seu paisatge, la seva gent, els seus treballadors i una manera de viure!

Per molts anys!

Mònica Sanjaume Colomer

Alcaldessa de Ribes de Freser

El Cremallera de Núria que el seu xiulet que no s'atura mai

Tot plegat un so, un so diferent, especial, ahh és el xiulet, el xiulet del cremallera de Núria que des de fa molt molts anys, ja noranta, ens recorda que està viu, que ens acompanya dia a dia, a tots els

Queralbins. És un xiular que ens desperta pels matins, que ens recorda els pas de les hores al llarg del dia i que fins i tot trobem a faltar a les nits.

És ben cert, que el tren passa i en aquest cas el nostre tren cremallera no el podem deixar escapar, simbolitza l'esforç del passat, en ser pioners i agosarats, la persistència del present, en conservar un patrimoni que ens fa dignes de superar qualsevol obstacle, i oberts al futur, a les noves generacions que emmirallades en l'ambiciós repte de l'ahir- com simbolitza el cremallera de Núria - saben amb certesa que no hi ha aturador, que som capaços de dur a terme projectes faraònics, que ens permeten assolir somnis que motiven els nostres sentits amb paisatges tant idíl·lics i encisadors de la nostra Catalunya com la Vall de Núria.

Gràcies a aquest camí de ferro forjat amb la suor del home, s'enfila el tren amb una cremallera que no el deixa retrocedir per assolir entre sigles creuats pel xiscl de l'aigua arribar al punt més alt. On el cremallera de Núria arriba esbufegant però amb prou energia per fer sentir el seu xiulet amb so de cabal supersònic per confluïr amb la natura.

Corre, que no sents el xiulet? Aquest xiulet és màgic, és el del Cremallera de Núria, és el nostre cremallera de destí.

Per molt anys, eterna vida al Cremallera de Núria.

M. Immaculada Constans Ruiz

Alcaldeessa de Queralbs



Imatge de la Mare de Déu de Núria durant la festivitat de Sant Gil.
Foto Joan C. Salmerón (2011).



LA CONSTRUCCIÓ DEL CREMALLERA

Aïllada entre el pla i els grans cims, la Vall de Núria ha estat des de l'antiguitat un lloc de solitud i repòs. La primera església de la Vall data del segle XI, però el continu creixement de devots que pujaven fins al Santuari, especialment evident a partir de la segona meitat del segle XIX, va motivar la construcció d'una església nova l'any 1883. Així, a l'inici del segle XX, l'augment de peregrins que ascendien a peu pel difícil camí de ferradura i el naixement de la pràctica dels esports d'hivern a la Vall van impulsar la planificació dels primers projectes per millorar les vies de comunicació de Núria.

Els primers projectes, cap a l'any 1917, van plantejar la construcció d'un funicular, un telefèric o, fins i tot, la prolongació de la carretera des de Queralbs. Tanmateix, arribats els anys vint, la finalització de la línia del Ferrocarril Transpirinenc de Ripoll a Puigcerdà, que ja servia Ribes de Freser des de l'any 1919, va donar l'impuls necessari per determinar el ferrocarril com l'opció escollida per millorar l'accés a la Vall de Núria. Així, l'any 1924, la societat Ferrocarriles de Montaña a

Grandes Pendientes (F.M.G.P.), propietària del Cremallera de Montserrat, va iniciar els estudis per construir un ferrocarril de cremallera des de l'estació de Ribes de Freser fins al

L'antic Santuari a l'inici del segle XX.
Foto Pau Vila Arxiu ICC Generalitat de Catalunya.



Construcció de l'estació d'enllaç entre el Cremallera i el Ferrocarril Transpirinenc.
Arxiu FGC (1928).

Santuari. La companyia va rebre la concessió del nou ferrocarril a finals de 1927 i pocs mesos després, el 24 de maig de 1928, va iniciar els treballs de construcció de la línia tant a Ribes com a Núria. Alhora, també va encarregar l'adquisició del material motor i mòbil i els equips per a la electrificació de la línia, que van ser adjudicats a l'empresa suïssa Brown Boveri (BBC).

La construcció del cremallera, que va prolongar-se durant més de tres anys, va esdevenir una de les obres ferroviàries més complexes fins llavors fetes a Catalunya. Les dures condicions climatològiques, el terreny abrupte, la gran duresa dels materials de la zona i el traçat d'alta muntanya van condicionar sobre manera els treballs de



Primers treballs de construcció del Cremallera entre Ribes i Queralbs.
Arxiu FGC (1929).



Construcció dels tallers i oficines de Ribes-Vila.
Arxiu FGC (1929).



*Construcció de l'estació de Ribes-Vila.
Arxiu FGC (1930).*

construcció. A més, s'havia de conservar l'antic camí de ferradura, l'únic accés al Santuari, per poder transportar a lloms d'ase els materials i els queviures necessaris

per a les brigades que treballaven a la secció superior. Tot plegat, a les obres van treballar-hi fins a 1.200 obrers i es van fer servir entre 80 i 100 bèsties destinades a la càrrega de materials i peces diverses.

La via es va començar a estendre a finals del mes de febrer, va arribar a Queralbs el 24 de setembre i a la boca nord del túnel de la Creu de la Riba, a l'entrada de Núria, el 7 de desembre.

Atesa la complexitat de l'obra, no és gens estranya l'emoció amb què els empleats van rebre a Núria l'arribada de la primera locomotora de vapor (la núm. 5 de Montserrat, que havia estat traslladada per participar als treballs de construcció) el 30 de desembre de 1930, que va arribar triomfal fent sonar el xiulet ferroviari per primer cop a la Vall. Aquell gest casual de goig del maquinista va esdevenir una tradició i, des d'aleshores, cada vegada que un tren hi arriba ho fa fent sonar el xiulet. Dues setmanes després, el 15 de gener de 1931, ja amb tota la línia aèria instal·lada, també va arribar a la Vall la primera locomotora elèctrica (E-1, anomenada Virgen de Nuria) i l'emoció es va repetir.

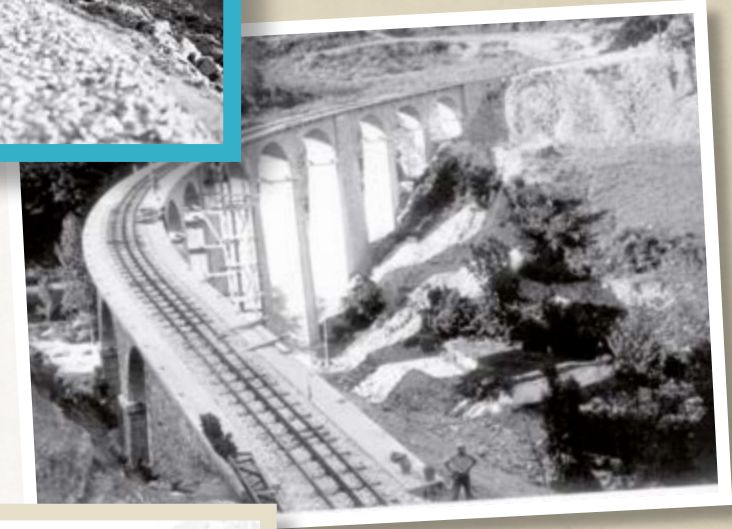


*En parts del traçat entre Queralbs i Núria l'explanació va ser tallada a la roca.
Arxiu FGC (1929).*



*Construcció del traçat a la sortida de Queralbs.
Arxiu Salmerón (1930).*

*Construcció del viaducte de Toses, el més espectacular de la línia, i electrificació de la via.
Arxiu Salmerón (1930).*



*La locomotora núm. 6, amb un tren de treballs, a l'estació de Queralbs.
Arxiu FGC (1930).*

Imatge de fàbrica de la locomotora E-3. Arxiu Salmerón.



EL MATERIAL CLÀSSIC

Durant els darrers mesos de construcció de les instal·lacions va arribar el parc de material motor i mòbil que permetria el proper inici de l'exploració de la línia. Aquest estava format per 4 locomotores elèctriques, 15 cotxes de viatgers, 6 vagons de mercaderies i 1 llevaneu.

Les locomotores elèctriques (sèrie E-1 a E-4) havien estat construïdes per les firmes suïsses SLM i BBC l'any 1930 i van ser batejades amb els noms Virgen de Nuria (E-1), Obispo Guitart (E-2), José Rogent (E-3) i Ramón Albó (E-4). Es tractava d'unes locomotores de tres eixos acoblats mitjançant bieles (tipus 0-3-0 E) i connectats amb els dos eixos falsos dotats de cremallera en la seva part interna.

Els 15 cotxes de viatgers estaven formats per 14 unitats de servei regular (núm. 1-2, 11-12 i 21-30) i un cotxe-saló (Aaffw-51), construïts a Alemanya per la firma Vereinigte Westdeutsche Waggonfabrik (Westwaggon) els anys 1929 i 1930, respectivament. Els cotxes de servei regular eren uns cotxes de bogis que disposaven de dos tipus de fre (mecànic i pneumàtic), i un dels bogis disposava d'un eix

equipat amb dentat de cremallera. El cotxe-saló, per la seva banda, va ser destinat a serveis de representació i, al llarg de la seva història, va transportar nombrosos personatges i celebritats.

La locomotora E-1 a l'entrada de Ribes-Enllaç. Arxiu FGC (c1960).



Imatge de fàbrica dels cotxes clàssics del Cremallera. Arxiu Salmerón.

Interior d'un dels cotxes originals. Arxiu FGC (1930).



Pel que fa a les mercaderies, el parc disposava de diferents furgons i plataformes per poder transportar per ferrocarril tot allò que es necessitava a la Vall. Tots aquests vehicles van ser construïts per l'empresa del Bages Construcciones Metálicas del Llobregat. Finalment, el Cremallera comptava també amb una màquina llevaneu que va ser construïda a Suïssa pels mateixos constructors de les locomotores elèctriques.

La màquina llevaneu original als tallers de Ribes-Vila. Foto Carles Salmerón (1980).



Actes d'inauguració del Cremallera de Núria a l'estació de Ribes-Vila. Arxiu FGC (1931).



LA INAUGURACIÓ I ELS PRIMERS ANYS DE SERVEI

La inauguració oficial del Cremallera de Núria va tenir lloc el dia 22 de març de 1931. En iniciar el servei, la línia va constituir un dels ferrocarrils de muntanya tècnicament més avançats de tot el món i la seva posada en servei va despertar gran expectació a tot Catalunya. A més, l'estació d'hivern de Núria va créixer en fama i importància i va començar a acollir la celebració de diversos campionats d'esquí.

Caracteritzada per la seva solitud, l'estiu del mateix 1931, la Vall va acollir la redacció de l'Estatut d'Autonomia aprovat l'any 1932: els diputats de la Generalitat de Catalunya Rafael Campalans, Jaume Carner, Pere Coromines, Martí Esteve i Antoni Xirau es van enclaustrar durant tres dies a l'Hotel Núria per debatre i concretar l'anomenat «Estatut de Núria».

Primers dies de funcionament del nou Cremallera a la Vall de Núria. Arxiu FGC (1931).



Un dels primers trens a l'estació provisional de Núria. Arxiu FGC (1931).

Tanmateix, en realitat, els anys trenta van ser molt difícils per al Cremallera de Núria, un ferrocarril exclusivament turístic, i per la companyia F.M.G.P., afectada per la crisi econòmica mundial. En conseqüència, el Cremallera no va cobrir les previsions de tràfic i la companyia es va veure impossibilitada per pagar els deutes just acabada la construcció. A sobre, l'esclat de la Guerra Civil l'any 1936 va condicionar greument el funcionament normal del ferrocarril, a tan sols dos quilòmetres de distància de la frontera francesa: el mateix 1936, les autoritats van suspendre el tràfic de la línia, però poc després les milícies republicanes van requisar el Santuari i el juny de 1937 la Generalitat el va convertir en un sanatori. A més, durant la contesa, la línia es veure molt afectada per la manca de subministraments i manteniment, encara que cal esmentar que no va patir danys materials.

Una composició dels primers trens del Cremallera. Foto Roisin Arxiu Salmerón (c1931).



El Santuari va créixer amb noves instal·lacions i serveis amb l'arribada del nou ferrocarril. Arxiu FGC (c1940).





Un dels clàssics trens del Cremallera arribant a l'estació de Núria. Foto Carles Salmerón (1965).

Detall d'una composició de tren ascendent a Núria gràcies a la cremallera ABT. Arxiu FGC (1960).



Un tren a punt de sortir de l'estació de Ribes-Vila. Arxiu Salmerón (1950).



DE LA POSTGUERRA ALS ANYS SETANTA

En finalitzar la Guerra Civil, el nou règim va convertir Núria en caserna del Batalló d'Esquiadors i va ubicar-hi l'Escola Militar d'Alta Muntanya. El Cremallera va tornar a funcionar regularment, però com si la fatalitat li caigués a sobre, entre 1940 i 1942, el servei es va veure greument afectat per dues terribles inundacions: la primera, a causa de la crescuda del riu Freser, a l'octubre de 1940, que va destruir part del traçat de la línia entre Ribes i Queralbs; i la segona, a l'abril de 1942, dos mesos després de l'obertura de la línia, quan el riu Segadell va inundar l'estació de Ribes-Vila, els tallers i els dipòsits.

De tota manera, durant tota la Postguerra viatjar a Núria va ser prou difícil atès el seu caràcter de ferrocarril

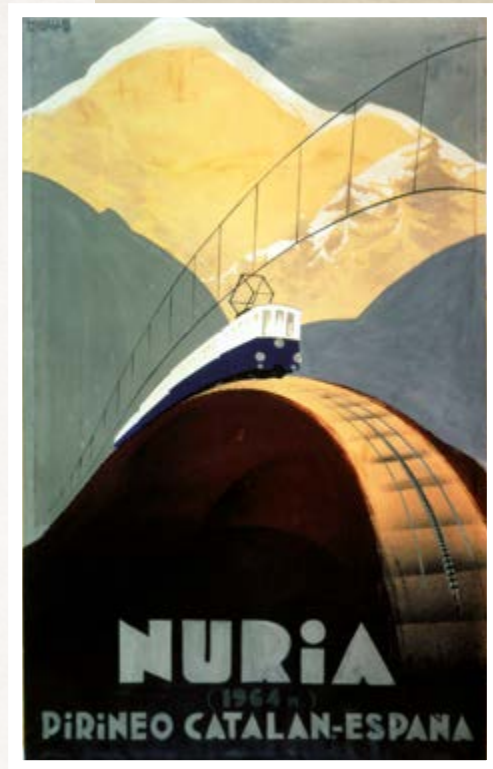
fronterer. Es necessitava un salconduit per accedir a la línia i les romeries i pelegrinatges havien de ser autoritzats prèvia identificació fotogràfica de tots els participants. Aquesta situació anòmla, que ocasionava enormes dificultats a la Companyia, no va ser derogada fins a l'any 1954.

Per altra banda, durant aquells anys, i amb l'objectiu de potenciar la pràctica dels esports d'hivern i millorar l'oferta turística de la Vall, es va construir un telecadira que connectava l'Hotel Puigmal i el Pic de l'Àliga, així com un teleesquí. Durant la dècada dels cinquanta també es va construir el primer tram del túnel artificial, una veritable estació a Núria i el llac situat davant del Santuari.



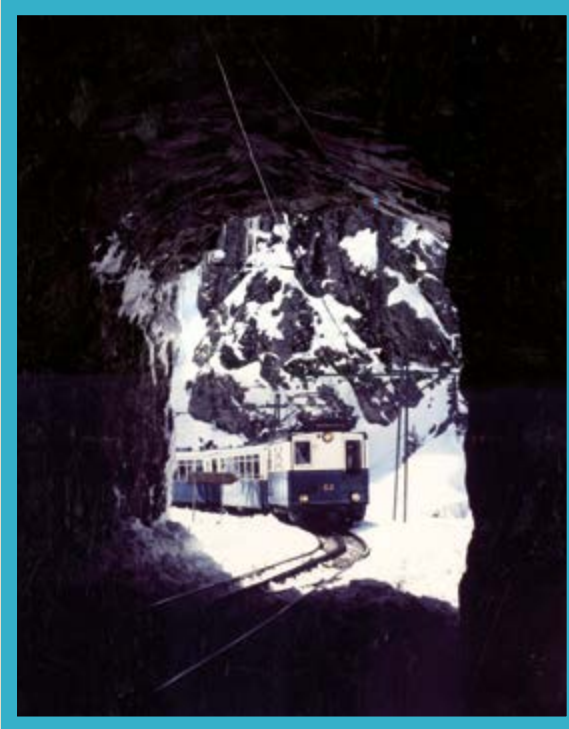
A final dels anys setanta i principi dels vuitanta el Cremallera va viure una època de decadència. Arxiu FGC (c1970).

Cartell publicitari de la Vall de Núria. Arxiu FGC (1930).



La comunicació entre el Santuari i l'Alberg Pic de l'Àliga es feia mitjançant un funicular. Arxiu FGC (1970).

Un tren a l'entrada del túnel de Fontalba.
Arxiu FGC (c1970).



Durant la dècada dels seixanta, el Cremallera de Núria va viure una època d'esplendor. El naixement del turisme estranger i l'augment del nivell de vida interior, que permetia la població viatjar, van fer créixer notablement el nombre de viatgers del Cremallera. Així, la Companyia va dur a terme diverses obres que milloraven la seguretat de la línia, com la construcció de defenses contra la neu i la prolongació artificial d'alguns túnels. De la mateixa manera, també a es va ampliar l'estació de Queralbs amb la construcció de dues noves vies i d'uns amplis aparcaments de cotxes.

Malauradament, cap als anys setanta, aquest èxit de demanda no es va veure reflectit en l'àmbit econòmic, i el Cremallera de Núria es va anar endeutant fins a un punt insostenible. A més, la infraestructura requeria importants obres de manteniment i millora que la Companyia no podia assumir. Es van plantejar

L'estació de Queralbs s'utilitzava com a principal lloc de creuament dels trens ascendents i descendents. Arxiu FGC (c1960).



La locomotora E-1 i dos cotxes de viatgers a l'estació de Queralbs.
Arxiu FGC (c1982).

diverses alternatives amb què fer front a la desoladora situació que patia la línia, fins i tot la construcció d'una carretera fins al Santuari, però els actes de celebració del cinquantè aniversari del Cremallera, que van tenir lloc el març de 1981, van fer palesa l'estima que la societat sentia cap a la línia i la importància de conservar-la. Així, es van iniciar les negociacions per traspasar la propietat de la línia a l'Administració Pública.

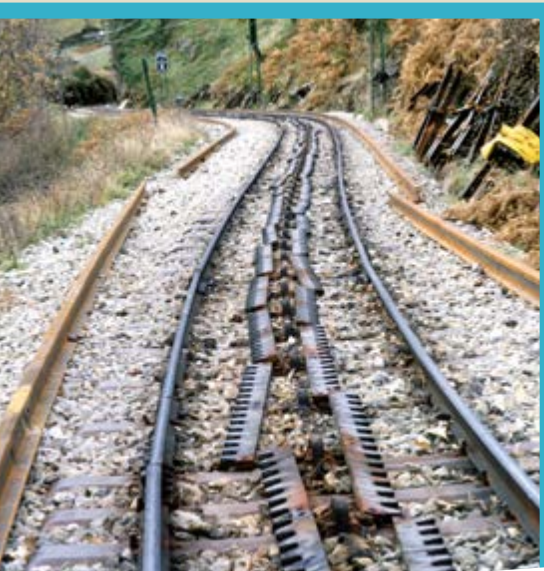


Un dels cotxes clàssics del Cremallera en els darrers temps d'FMGP. Arxiu FGC (c1980).



Una curta composició de tren clàssic entre Queralbs i Núria. Arxiu FGC (c1980).

Obres de renovació de via i cremallera a la sortida de l'estació de Querolbs. Arxiu FGC (1998).



EL RENAIXEMENT DEL CREMALLERA: L'ARRIBADA D'FGC

La companyia F.M.G.P i la Generalitat de Catalunya van arribar a un acord l'estiu de 1981, i els tràmits de cessió de la titularitat del Cremallera de Núria es van resoldre en menys d'un any, entre el 17 de setembre de 1981, quan la Generalitat va autoritzar l'oferta pública per a l'adquisició de la majoria de les accions de la Companyia, i el 16 de juny de 1982, moment en què es va nomenar un nou Consell d'Administració format per representants públics.

Tot seguit, al principi de 1983, la Generalitat va encarregar un informe tècnic sobre l'estat del material i les instal·lacions del Cremallera a un grup d'enginyers suïssos i, a continuació, es va establir un pla de modernització, tant tècnica com empresarial, destinat a millorar la seguretat de la infraestructura i augmentar-ne la rendibilitat social i econòmica. L'execució del pla es va iniciar el 26 d'abril de 1983 amb la reconstrucció general de les instal·lacions i l'adquisició de nous trens (els primers des de 1931), i va culminar l'1 de gener de 1986 amb la integració de la línia a la xarxa dels Ferrocarrils de Catalunya (FGC).

A partir d'aleshores, FGC va dur a terme un ambiciós programa de renovació i millora que va incloure la posada en servei dels nous automotors, la renovació del material

L'arribada dels nous automotors va comportar la construcció d'uns nous tallers a l'estació de Ribes-Vila. Arxiu FGC (1985).



La màquina Llevaneu va ser profundament modernitzada als Tallers Rocafort de Lleida. Arxiu FGC (1987).



existent i la superestructura, i l'actualització dels sistemes de comunicació, seguretat i senyalització. Però, sobretot, va suposar la implementació d'un nou estil de gestió basat en la millora progressiva del servei i l'oferta turística, així com en el manteniment, renovació i modernització constant del material i de les instal·lacions. Així, tot plegat, i en menys d'una dècada, el nombre anual de viatgers es va duplicar, assolint prop del mig milió l'any 1994.



Un dels nous automotors Beh 4/8 a l'estació de Núria. Arxiu FGC (1986).

Un tren de viatgers format per la locomotora D9 i dos cotxes clàssics a la sortida de l'estació de Querolbs. Arxiu FGC (1996).



UN CREMALLERA DEL SEGLE XXI

L'automotor A-10 al nou túnel del Roc del Dui. Arxiu FGC (2008).



Arribat el segle XXI, el parc de material mòbil del Cremallera de Núria va ser complementat amb l'adquisició de 2 nous automotors elèctrics articulats, 5 vagons de mercaderies i 2 cotxes de viatgers. Però, possiblement, l'obra més important que es va fer a la línia durant aquest període va ser la perforació del túnel del Roc del Dui, de 1.336 metres de longitud. Les obres es van iniciar l'any 2006 i el túnel va ser inaugurat el 22 de novembre de 2008, substituint part del traçat original de la línia i augmentant la seguretat de l'explotació davant de possibles desprendiments del terreny. A més, el nou túnel compta amb cinc galeries d'evacuació i ventilació connectades amb l'antic traçat.

De la mateixa manera, al llarg de la resta de la infraestructura es van fer diverses actuacions destinades a millorar el servei i la funcionalitat de les instal·lacions, com la construcció d'una nova coberta a l'estació de Ribes-Enllaç, la remodelació de l'estació de Queralbs, la supressió del pas a nivell i la remodelació dels aparcaments. Finalment, també es va definir un pla de modernització per preservar el conjunt arquitectònic de la Vall i per recuperar les instal·lacions de l'estació d'esquí de Núria que, amb el pas de les dècades, s'havien quedat obsoletes.

L'automotor A-7 a la sortida de l'estació de Núria. Arxiu FGC (2003).



Els dies de més afluència s'utilitza una composició amb locomotora i cotxes de viatgers. Foto Joan C. Salmerón (2016).

La màquina llevaneu L-09 treballant a l'estació de Núria. Arxiu FGC (1996).



Els nous automotors Stadler van modernitzar la flota de trens del Cremallera. Arxiu FGC (2003).

L'automotor A-5, modernitzat l'any 2019, a l'estació de Núria. Foto Joan C. Salmerón (2019).



EL MATERIAL MOTOR I MÒBIL

Actualment, el parc de material motor i mòbil del Cremallera de Núria està conformat per 5 automotors elèctrics, 1 locomotora dièsel, 1 locomotora híbrida, 7 cotxes de viatgers, 1 llevaneu i 18 vagons de mercaderies i manteniment. Atesa la seva diversitat tecnològica i funcional, aquest parc representa un dels més variats dels ferrocarrils de cremallera d'Europa.

Quatre dels automotors (núm. A5 a A8) van ser construïts entre Suïssa i Barcelona entre els anys 1985 i 1994 i el restant (núm. A11) va ser construït per la firma suïssa Stadler l'any 2003. La locomotora dièsel (DM-6), construïda per Stadler l'any 2004, originalment estava destinada al Cremallera de Montserrat, però va ser traslladada a Núria l'any 2008. La locomotora híbrida (H-12) va ser construïda per Stadler a la seva fàbrica de Bussnang, a Suïssa l'any 2019, i pot circular tant amb tracció elèctrica com dièsel.

Pel que fa als cotxes de viatgers, tres provenen del parc original del Cremallera (el cotxe-saló i els núm. 21 i 23) i la resta han estat adquirits com a material de segona mà al ferrocarril suís MGB. La secció de mercaderies disposa de vagons frigorífics per al transport de menjar, vagons



Creuament dels nous cotxes MGB amb l'automotor A-7 a l'estació de Queralbs. Foto Joan C. Salmerón (2020).



La nova locomotora híbrida H-12 a l'estació de Núria. Foto Joan C. Salmerón (2020).

específics per al bestiar o les escombraries i vagons per al manteniment i el transport de materials diversos (com un vagó formigonera, una grua o una tremuja). Aquesta secció del parc del Cremallera també inclou un conjunt de plataformes, una torre per al servei de via i obres de la línia i una llevaneu.



Els vagons frigorífics permeten el transport d'aliments i productes frescos fins al Santuari. Foto Joan C. Salmerón (2019).



La màquina llevaneu a l'entrada de Fontalba. Foto Joan C. Salmerón (2011).

El nou material mòbil del Cremallera a les cotxeres de Ribes-Vila.
Foto Joan C. Salmerón (2019).



PRESENT I FUTUR DE LA VALL DE NÚRIA

A hores d'ara, davant les exigències de sostenibilitat ambiental i social que imposen les societats del segle XXI, FCC i la Generalitat de Catalunya han decidit endegar un nou pla integral de modernització a Núria, amb l'objectiu que la Vall continuï essent un dels referents turístics del Pirineu durant les properes dècades però implementant-hi un estil de gestió cada cop més sostenible.

A la línia, les actuacions han inclòs l'adquisició de nou material, la renovació i adequació de les estacions de Queralbs i Ribes-Vila per tal de millorar la distribució dels espais i la comoditat dels usuaris, i la implementació d'un nou sistema de venda de bitllets. També s'ha procedit a la renovació de part de les vies, a la substitució de les catenàries i instal·lacions elèctriques més antigues i a l'estabilització de talussos i murs de part del recorregut, així com a la instal·lació de nous passos a nivell.

Pel que fa a l'entorn del Santuari, s'ha dut a terme la renovació integral del Telecabina Coma del Clot, que ascendeix fins a l'alberg Pic de l'Àliga, augmentant-ne la capacitat de transport i millorant l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda. També s'ha posat novament en funcionament la



El Santuari de Núria és un dels principals atractius turístics del Pirineu català.
Foto Joan C. Salmerón (2019).

El telefèric que comunica el Santuari amb l'Alberg Pic de l'Àliga ha estat modernitzat al llarg del 2020.
Foto Joan C. Salmerón (2020).



minicentral hidroelèctrica ubicada a la Vall, i es continua desenvolupant el model d'energia geotèrmica per tal de convertir Núria en un espai natural de zero emissions i sense residus.

Així, amb aquestes millores, la Vall de Núria, 90 anys després de la posada en funcionament del cremallera, es posiciona com a destí natural i d'alta muntanya els 365 dies de l'any, sempre en consonància amb la sostenibilitat mediambiental.



Modernització de les instal·lacions i el sistema de bitlletatge a l'estació de Ribes-Vila.
Foto Joan C. Salmerón (2020).

La nova locomotora híbrida H-12 representa les noves polítiques de sostenibilitat i cura pel medi ambient que s'estan aplicant a la Vall de Núria.
Foto Joan C. Salmerón (2020).





ANY EUROPEU
DEL FERROCARRIL **2021**

