



HISTORIAL

El 23-05-1922 se crea la Sociedad: "**Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo**" y a principios de 1923 se inician las obras.

Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo

El 29-07-1929 se pone en servicio el **Funicular** (7 años habían durado las obras). Era el más inclinado de Europa. (Existe abundante información en Internet, aquí se intentó hacer únicamente un breve resumen y citar curiosidades).

El 07-10-1929 **Ramon Soler Vilabert** tramita autorización para la línea (de autobuses) **Sta Cecilia Montserrat-Montserrat** coincidente (Tipo B) con el ferrocarril y utilizando 3 coches.
Este mismo empresario también realizará la línea **Manresa-Berga**. ([ver líneas](#)). Ninguna de estas parecen tener vinculación con la que vemos en esta ficha, pero la primera tuvo una relación indirecta, ver apuntes siguientes. ([Ver ficha](#)).

Ramón Soler Vilabert

La Empresa que explotaba el **Funicular Aereo de San Gerónimo** tenía vehículos para enlazar con **Montserrat (Monasterio)** ya desde sus inicios ([ver documento](#)) aunque la constancia más antigua de que se dispone (que es ésta) data de 1932.

En 1952 el **Funicular de San Geronimo SA** está realizando el servicio (de autobuses) **Montserrat (Monasterio)-Santa Cecilia-Aereo de San Gerónimo**. ([Ver líneas](#)). Aunque se cite el nombre con el SA detrás seguramente debe tratarse de una abreviación del auténtico.

En 1952 también **Miguel Serra Termes** está realizando la línea (de autobuses) **Cremallera del Monasterio de Montserrat-Restaurante Santa Cecilia** con una tarifa muy reducida y solo para usuarios del restaurante, entre los meses de mayo y octubre. Como en el caso anterior esta línea solo tiene una relación indirecta con la de la presente ficha, ya que esta otra no se usaba por los viajeros de **Funicular de San Gerónimo**.

Miguel Serra Termes

El 03-03-1955 la empresa **Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo SA** recibe la concesión definitiva por convalidación de la línea **V-815 B-28 Monasterio de Montserrat-Santa Cecilia (estación superior del Funicular Aéreo de Montserrat)**. ([ver líneas](#)). Curiosamente uno de los coches titulares (el de matrícula **B-42990** Chevrolet 18 as) había pertenecido anteriormente a **Ramón Soler Vilabert**.

En 1961 murió el director de la explotación del **Funicular** y se hizo cargo su hijo **Luis Soler**. En esta época se comienzan a observar los primeros síntomas de envejecimiento del Aereo.

En los años 70 existe constancia gráfica de dos coches atendiendo el servicio:
B-92814 BORGWARD-BARREIROS y **B-642557** BARREIROS Saeta 75 . ([Ver documento](#)).

El 06-08-1982 se traspasa la concesión del **Funicular de Funicular Aeri de Montserrat a Sant Jeroni SA** a favor de **Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP)**, pero no se cita que se traspase la concesión de autobuses. ([ver documento](#)).

Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes

El 20-06-1983 se traspasa también la concesión de la línea **V-815 B-28** a **FMGP** (cuyo representante es **Eduard Kichner Colom**). ([Ver doc](#)).

F.G.M.P.

En 1983 (casi coincidiendo con este último traspaso) tuvo que suspenderse el servicio del **Funicular** por claros síntomas de envejecimiento y ya no volvería a transportar mas pasajeros.

Al desaparecer (por cierre) el **Funicular**, cesó también el servicio de **autobuses** (después de 1983 no hay ningún otro dato más de la línea). Pero siguió en alta la concesión a efectos de titular, (ver apunte siguiente).

En Diciembre de 1983 vuelve a funcionar el **Funicular** pero únicamente para traslado puntual de personal de servicios y en una sola cabina.

En septiembre de 1985 **FMGP** (**Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes**) pasó a **FGC** (**Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**) por acuerdo de su Consejo Ejecutivo.

El 03-10-1986 se publica oficialmente el traspaso de la concesión de la línea **V-815 B-28** a **FGC**. ([Ver doc](#)). Se ignora que ha sido de los coches (si los había) pero hacía tiempo que ya no prestaban servicio. (La Gen.Cat. en sus listados ya no los cita desde 1983).

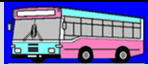


A finales de 1986, con motivo del cambio de titularidad a **FGC**, se planteó la renovación del **Aereo**.

A finales de 1987 (no obstante) se clausuró definitivamente y al año siguiente desmontaron los cables y bajaron las cabinas.

En 1994 se procedió a la demolición de la estación inferior y en 1995 los motores. Se aprovechó parte de la instalación superior para unificar los diferentes repetidores que había diseminados por la montaña. Los transportes de materiales y traslados de personal para su mantenimiento, se realiza desde entonces mediante helicópteros.

Una de las cabinas fue preservada por el **Centre d'Estudis dels Ferrocarrils Industrials i Secundaris (CEFIS)**, en **La Pobla Lillet**. A la clausura del depósito de piezas la mayor parte de las que correspondían a Barcelona fueron trasladadas en verano de 2007 a los depósitos improvisados que luego conformarán el **Museo de Patrimonio Histórico de TMB**. Pero la cabina del Teleférico no fue trasladada, porque no correspondía a la colección. Seguramente siguió depositada en la parte de la Fábrica de Cemento que se hallaba en mejor estado y que albergaba en una de sus partes el **Museu del Cement**. En algún apunte de las notas que figuran en esta ficha se cita que en 2007 le fue amputada la parte superior, que corresponde a la sujeción al cableado de tracción porque no permitía moverla en según qué emplazamientos. Ello debió realizarse para su traslado a alguna de las naves de **FGC** (anterior propietario a quien se devolvió) o del **Mnactec** que está en el Grupo de empresas de la **Gen.Cat**. Sin saber cómo ni en donde, en 01-2019 aparece la **Cabina** restaurada y se deposita en los anexos a la estación de **Monistrol-Vila** del **Cremallera de Montserrat** en donde ya estaban también depositados la **locomotora de vapor "Monistrol"** y un **coche salón** del **Cremallera de Nuria**. ([Ver notas](#)).

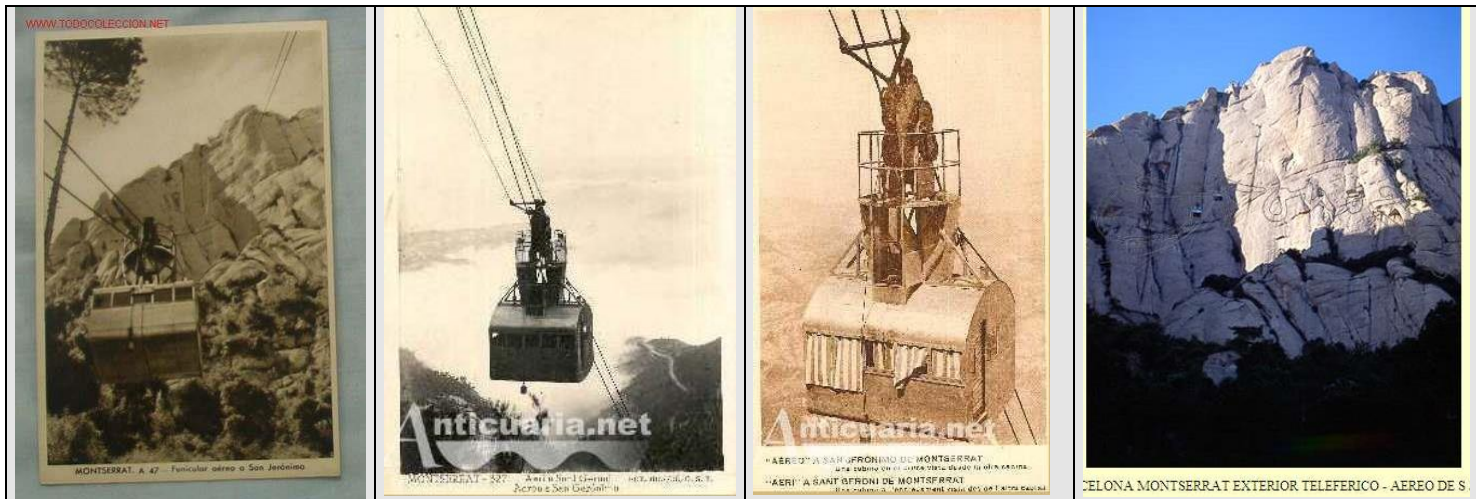


Esta ficha se actualizó en profundidad el 03-2014 y luego en 05-2017, en las versiones posteriores únicamente se han cambiado los estilos de redacción. Últimas versiones la de 03-2019 y ésta de 07-2023.

Nota del autor: Cuando inicié la recopilación de datos sobre este par de explotaciones (Funicular + Autobús) tuve la ayuda de varios miembros del Grupo de Buses-y-Autocares de Yahoo que aportaron gran cantidad de datos e imágenes. A modo de agradecimiento a su enorme labor desinteresada he reconstruido una parte (la más significativa) de toda la correspondencia generada incluyendo las imágenes. Pienso que después de tantos años no tiene ningún sentido "guardar en un cajón" todo lo que allí se trató y más cuando existen detalles que no se han publicado en ningún otro lugar y tienen una gran importancia descriptiva. Sin ánimo de ofender a nadie sino todo lo contrario, a título de reconocimiento se reproduce en el apartado especial de "notas" de esta ficha ([ver](#)), independientemente de otras informaciones y enlaces que figuran aquí abajo.

Fracmento de: <http://www.grec.net/cgibin/ggcc01cl.pgm?USUARI=&SESSIO=&PGMORI=&NDCHEC=0611630>

El municipi de Marganell, de 13,34 km², que al segle XIX **prengué el nom oficial de Santa Cecília de Montserrat, el qual es mantingué fins al 1982**, és situat a la vall de la riera del seu nom, al vessant septentrional de Montserrat. Limita al N amb els municipis de Sant Salvador de Guardiola, Castellgalí i Sant Vicenç de Castellet, a l'E amb Castellbell i el Vilar i Monistrol de Montserrat, al S i a l'W amb el Bruc (Anoia).



Correo de Jaume Susany → 16-11-2008

Ahí va un documento de 1932 algo apollillado donde se ve que el servicio de autobuses ya existía desde los inicios de la empresa.

A pesar de que la estación inferior quedaba relativamente cerca del monasterio, no dejaba de ser un tramo quizás algo pesado para hacerlo a pie.

Traduzco el texto completo:
 "Cuando visitéis Montserrat, subid a Sant Geroni con el funicular aéreo único en España.
 Trenes ordinarios cada 15 minutos.
 Directos particulares al momento.
 Autobuses combinados desde la Abadía cada 30 minutos.
 Tarifas especiales para romeros y viajeros en grupos numerosos.
 Su inmejorable funcionamiento es su mejor recomendación."



Imagen en el Facebook del grup Postals i Fotografies Antiques de Catalunya:

<https://www.facebook.com/POSTALS/photos/a.682679695104849.1073741867.189391867766970/515896135116540/?type=3&theater>

Fotografia cedida per Maite Mestres



Extracto del libro:

L'Aeri de Sant Jeroni de Montserrat (1922-1987) de Josep Batlle.

Coeditat per "Llobregat Lúdics" i l'Ajuntament de Monistrol l'any 1997.

Escaneado por Josep Antoni Moreno Guallar.



ARXIU JOSEP BATLLE

L'autor fent un vivac a la via Mirall impenetrable; per sota, un preciós mar de núvols.



ARXIU JOSEP BATLLE

Perspectiva de la via Easy Rider des de la cabina del funicular.



Vehícle que feia el viatge entre Montserrat i l'estació inferior de Sant Jeroni. La fotografia es va publicar en l'edició del mes de novembre de 1929 de Montserrat, Butlletí del Santuari.

Restaurat de S. Jerónimo
Montserrat

Sanctio en la cumbre de la montaña

A 1236 metros sobre el nivel del mar

Mirador principal de Cataluña

A 3 Km. 100 m. de la Estación superior del funicular por el

NUEVO CAMINO

La excursión a San Jerónimo es el paseo más bello y agradable por haberse construido un **Nuevo Camino** que resulta interesante por lo largo y la bondad del paisaje conduciendo a los Señores visitantes a la cumbre de la Montaña en donde encontraron un **Mirador** con modernos aparatos ópticos, comoditas para sillas a los **Espos**, y un buen servicio de **Restaurante** que con centro y económica sirven toda clase de comidas y refrescos.

Reproducció d'una publicitat del restaurant del cim de Sant Jeroni.



En este apartado se incluyen correos con comentarios que pueden estar desactualizados pero que ayudan a entender como se hizo esta ficha

Empresa:

Extinguida

Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo S.A.

Ubicación:

Montserrat
Barcelona

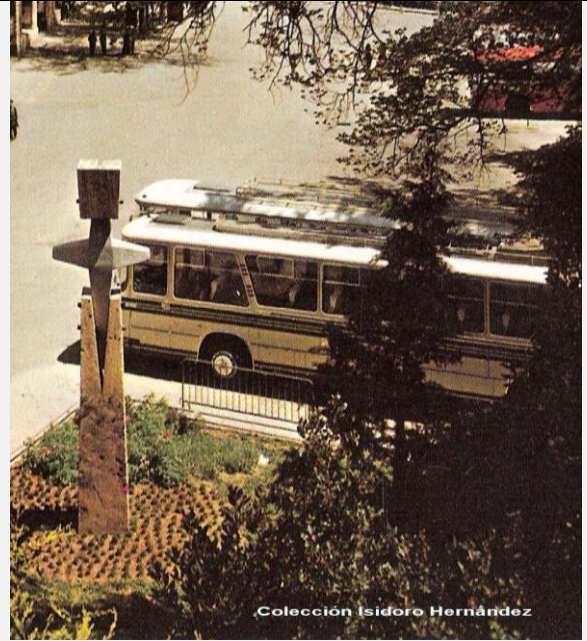
Correo de Isidoro Hernández → 14-11-2008

→ Envió la postal de Montserrat, cuyo recorte es este: →

Jaume Susany contestó:

Magníficas y muy curiosas postales las que estáis enviando. A raíz de ésta última de Montserrat que envía Isidoro, quisiera aprovechar para hacer una consulta sobre un vehículo que fue muy habitual por allí. Siento no tener ahora mismo disponible una imagen mejor, por el "color" del blanco y negro, bien pudiera ser rojo, y no me extrañaría que fuera el que queda medio tapado por los árboles en la foto que nos envía Isidoro. La que os envío es de 1957, pero lo he visto en el mismo lugar en fotos de distintas épocas y puedo asegurar que funcionó hasta 1971 como mínimo. A ver quién sabe decirme que autobús era o a ver si alguien lo tiene mejor fotografiado. Por lo que recuerdo de otras fotos que ahora no tengo a mano, parecía un recarrozado extraño y recuerdo que tenía un detalle en la delantera poco habitual, como si se le hubiera avanzado la carrocería por delante del paso de rueda delantero y, a la vez, tenía la puerta de acceso hacia el centro. Mientras, intentaré buscar a ver si encuentro alguna otra imagen que se le vea más entero.

... Ha sido enviar el mensaje y he recordado de pronto dónde tenía otra de las imágenes del autocar al que me refería, el mismo de la foto anterior aunque aquí aparece más entero. Y de regalo un ayats de rasquillón. La foto es de 1972.



(1) Isidoro-Montserrat-1970.jpg



Montserrat, 1957 - Foto: J. Kleber

(2) Monserrat 1.jpg

(3) montserrat 2.jpg → →



MONTSERRAT, 1972 - Foto: Mec Reiner

Jose Antonio Tartajo contestó:

Allí estaba el J.A.Tartajo para tomarle una foto a aquel engendro de autobús que apareció mientras esperaba en la explanada del Aéreo de San Jerónimo.

Fecha: 21/10/1971. En mi registro de diapositivas tengo escrito: "Autobús Borgward-Barreiros, Monasterio - San Jerónimo". Sólo saqué esa foto, a la que le falta definición (apuntar y disparar, que si te entretienes en ajustar te pierdes la foto). La matrícula parece **B-92814**. Adjunto la foto de conjunto y el detalle de la delantera, en la que no llego a identificar el rótulo de la empresa. Parece que las dos últimas líneas dicen "de S Jerónimo SA". No os voy a machacar contándoos la batallita de qué hacía yo allí. Simplemente, mi visita era profesional y subí en el Aéreo para medir las características de una de las antenas emisoras del Reemisor de TV de Montserrat.



(4) BusMontserrat-2.jpg



© J.A. Tartajo

(5) BusMontserrat-detalle.jpg

Xavi Flórez contestó:

Acabo de "enchufar" el ordenador y estoy comprobando todo esto sobre estos autobuses de Montserrat.

Jose Antonio no solo hizo la foto...

Datos Concesiones hasta 1968 (de José Ant^o Tartajo): ([Ver Lineas](#))

Ahí teneis el nombre completo y exacto de la Empresa. Y no era la del Funicular, sino unicamente la de los autobuses que hacian la línea. Funcionó hasta 1983.

A Javier Guimerá le habreis dado un alegrón muy gordo, puesto que estuve hablando con él sobre esta explotación tiempo atrás, y habían muchas lagunas y pocas imagenes.

Jose Antonio: doblemente gracias (como he comentado). Jaume

Susany: gracias también por "desarrollar" el tema y por las fotos que tambien son formidables.

Jaume Susany contestó:

Interesantes estos datos Xavi, que van encajando en la investigación. Envío otra foto de 1972 donde se ve a la derecha parcialmente el citado autobús que ahora sabemos que era un barreiros, y a la izquierda también a medias, otro coche por identificar.

El recorrido completo parece ser: "monasterio de Montserrat - aéreo de san Jerónimo - Santa Cecilia". Es la ruta lógica, aunque actualmente hay notables diferencias: El aéreo de Sant Geroni está clausurado y desmantelado desde hace 20 ó 25 años, y no queda rastro de la estación inferior que es la que quedaba en esta pequeña ruta. El final, en la ermita de Santa Cecilia, tenía un restaurante o posada que si bien existe actualmente, también lleva años cerrado y abandonado. Ésta línea creo entenderla yo como un complemento a las diversas líneas de autobús (Juliá?) que subían hasta el monasterio o al antiguo cremallera. Además, he encontrado dos cosas entre mis papelotes:

--En la guía de Montserrat de Josep Maria de Segarra, edición de 1952, he encontrado lo siguiente en el apartado de hoteles y restaurantes:

"Restaurante de Santa Cecilia - Carretera de Can Massana. Servicio de autocares desde el Monasterio"

--En otro mapa-guía de Ramon de Semir i d'Arquer, publicado en 1949 he encontrado:

"En el propio monte, existen los servicios siguientes: Funicular del Monasterio a San Joan, Funicular del Monasterio a mitad del camino de la Santa Cova, y Autobuses del Monasterio a Santa Cecilia combinando con el Aéreo de Sant Jeroni".

Así pues, parece ser que quizás fuera una línea operada por el propio restaurante de Santa Cecilia, que se encontraba algo apartado del monasterio para que apeteciera ir a pie. Y a pesar de que diga "autobuses" en ambas guías, por lo relativamente reducido del recorrido yo me inclinaria a pensar que se trataba de un servicio de "autobús".

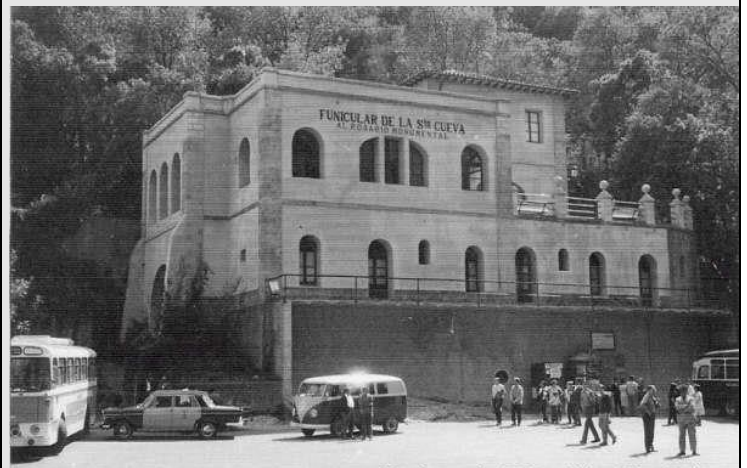
Correo de Jose Antonio Tartajo → 15-11-2008

Esta mañana he tenido que buscar y escanear una dispositiva de un autobús que hace años prestaba servicio en Montserrat. Y ya que he tenido que sacar el album de las diapositivas de esa zona, aprovecho para mostraros cómo era el Aéreo de San Jerónimo en la única ocasión en que tuve que utilizarlo, el 21/10/1971.

El aéreo de San Jerónimo era un auténtico "funicular aéreo", con dos cables que hacen de "vía" y otros dos cables de tracción. El tambor que mueve el cable de tracción se encuentra en la estación superior.

La estación inferior es un edificio situado en un ensanche de la carretera. Allí están anclados, por separado, ambos extremos de los dos cables de soporte. La estación superior se situaba en lo alto de la montaña y, por lo que ví, la maquinaria estaba dentro de la montaña. Cuando yo lo utilicé, en 1971, ya no prestaba servicio al público, y sólo estaba autorizado para el transporte, muy controlado y limitado, de "usuarios profesionales": nosotros subíamos al Reemisor de TV y tuvimos que esperar a que llegara un empleado de FECSA que subía a "leer los contadores de electricidad" de los distintos usuarios. Creo recordar que sólo se podía utilizar la cabina izquierda, que arriba desembocaba en un hueco abierto en la pared de la montaña.

Como nos ha recordado Jaume Susany en el grupo de autobuses, el funicular aéreo de San Jerónimo se desmanteló hace años. Así que estas fotos son ya un recuerdo.



Montserrat, 1972 - Foto: Mec Reiner

(6) montserrat 1971.jpg

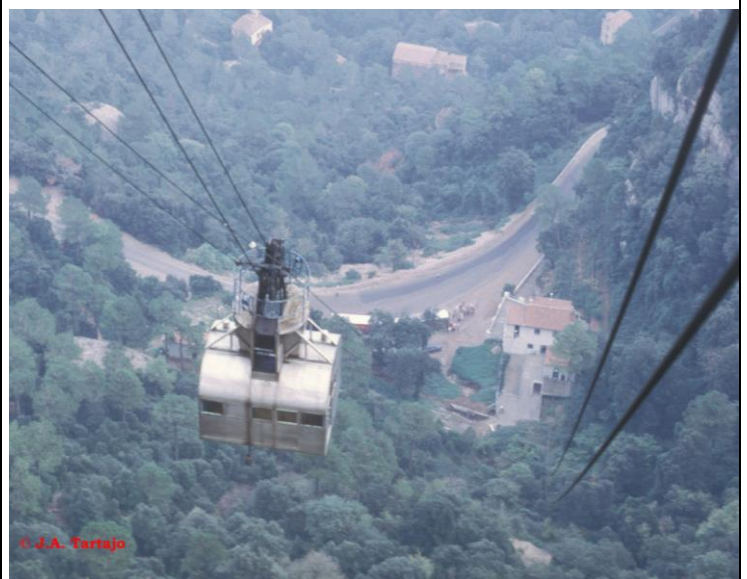
Si encuentro más datos, los paso. Al margen de todo, y dado el período de años que comprenden las dos fotos que os he enviado (1957-1972), seguro que aparece en muchas más fotos de forma casual, pues como vemos el aparcamiento de su terminal fue el propio monasterio primero en su entrada, y luego en la gran plaza de autocares que se construyó a raíz del desmantelamiento de la estación superior del antiguo cremallera allá por 1971-73.

Montserrat siempre ha estado completamente controlado por la abadía y todas sus inauguraciones o clausuras obedecen a sus deseos, siempre con el ansia de tener controlado en todo momento el flujo de visitantes que llega al complejo y, por qué no, esforzándose en que dejen ciertos beneficios. La guerra civil casi pasó de largo por Montserrat, y tan sólo los desastres naturales como desprendimientos, temporales o incendios han afectado al conjunto contrariamente a los deseos de sus directores.

No me extenderé, pero fue una lástima la apatía con que fue tratado el fin del cremallera o el del teleférico de Sant Geroni, así como el poco tacto con el que fueron renovados los funiculares de Sant Joan y de la Santa Cova. Tan sólo el aéreo que sube desde Monistrol sobrevive original.

Jose Antonio Tartajo contestó:

Totalmente de acuerdo. En mi vida profesional tuve que tratar en varias ocasiones con "Montserrat" y siempre me daba la impresión de que aquello era otro Estado, como el Vaticano o San Marino. Y que conste que mis relaciones fueron siempre francas y cordiales, diría que más francas y cordiales que las que con ellos mantenían otros colegas catalanes que me acompañaban.



© J.A. Tartajo

(7) 42-28-1.jpg



(8) 42-29-1.jpg



(9) 42-30-1.jpg

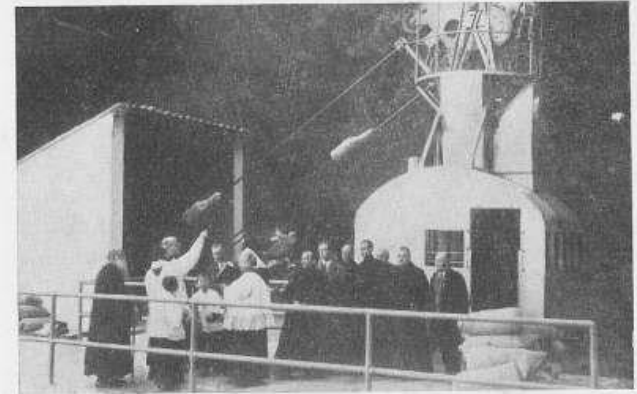


(10) 42-32-1.jpg

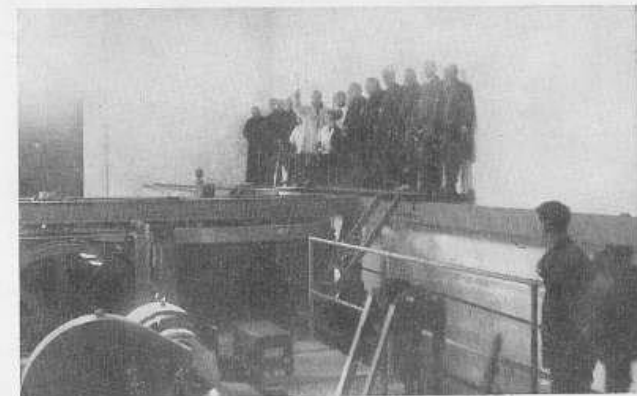
Jaume Susany contestó:

Tan sólo me queda agradecerte enormemente éstas imágenes, José Antonio. En realidad, cuando ví que el autobús que habías fotografiado estaba al pie del teleférico sentí tentación de preguntarte si habías fotografiado también las cabinas. Veo que la respuesta era evidente y que te has adelantado. Tenía yo entendido que el funicular de Sant Geroni había dejado de funcionar para el público en 1983, quedando, como dices, para usos concretos o de emergencia dado el difícil acceso a la cumbre por otro medio. Tampoco mis fuentes lo dejaban muy claro, y por lo que dices ahora veo que fue muchísimo antes. Acompaño unas imágenes de la bendición de las instalaciones (poco antes de su inauguración oficial) por el entonces abad de Montserrat, Antoni Marcet, publicadas en el boletín del santuario en febrero de 1929.

(11) st.geroni 1929.jpg →



BENEDICCIÓ DE L'ESTACIÓ DEL FUNICULAR DE SANT JERONI



BENEDICCIÓ DE LA SALA DE MÀQUINES

(Foto S. Díkany)

Más fotos del desdichado funicular aéreo. En primer lugar, una postal de los años 30 donde puede apreciarse una de las cabinas en la estación superior, literalmente excavada en el interior de la montaña, donde como dice José Antonio, se encontraba la maquinaria.

En segundo lugar, una foto en pleno funcionamiento en los años cincuenta, la época dorada de éste funicular. Las fotos existentes del mismo suelen ser bastante similares a lo largo de los años, pues tampoco había muchos más puntos desde donde tomar buenas vistas del mismo.

Y en tercer lugar, una foto hecha a mediados de los 90 cuando, años después del derribo de las estaciones, las cabinas permanecían depositadas donde estuvo emplazada la estación inferior, abandonadas a su suerte. Digo a su suerte porque si no me equivoco, fue en el año 2000 que hubo lluvias torrenciales con desprendimientos que hicieron perder una de las cabinas montaña abajo y enterrada entre los cascotes y el barro. No sé nada más de ella. Casualmente, la otra cabina había sido retirada del lugar unos meses antes por los entonces responsables del extinto Museo del Transport y fue, aunque ligeramente mutilada, trasladada a Castellar de N'Hug. Tampoco sé nada de su paradero actual.

(12) st.geroni 1952.jpg →

Aéreo de Sant Geroni, 1952 - Foto: Josep Soler





(13) st.geroni 1996.jpg

(14) st.geroni 30s.jpg →

Jose Antonio Tartajo contestó:

Quisiera comentar que la foto que mandé del autobús era la penúltima de las que tiré aquel día en Montserrat. La última es la que he enviado aquí con la cabina (bajando), similar a la que acaba de enviar Jaume fechada en 1952; en esa cabina bajaban nuestros técnicos de mantenimiento, que aprovecharon nuestra visita para quedarse a hacer el mantenimiento preventivo. Y mientras les esperábamos es cuando apareció el autobús y tomé la foto. Y aproveché para tomar la foto de la cabina parada abajo.

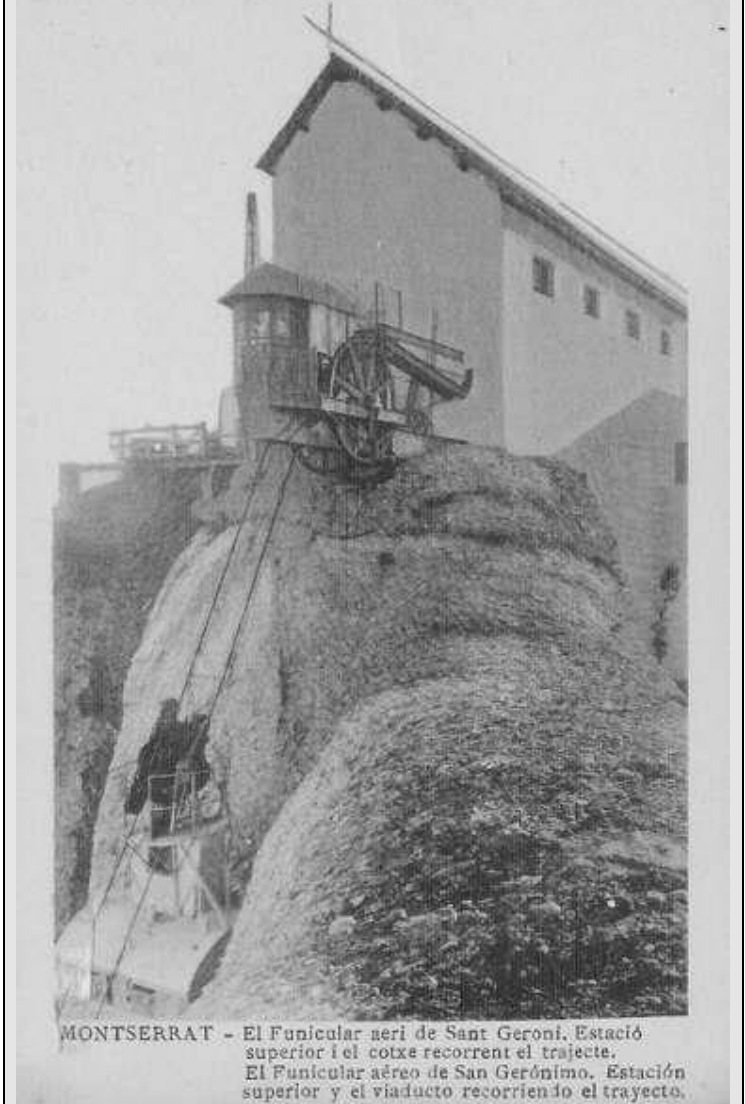
Las fotos sacadas "en marcha" antes y después del cruce con la otra cabina las tomé durante la bajada. A la subida no pude sacar fotos (molestaba la niebla). Quería tomar la foto de la llegada al "agujero en la pared" pero era imposible, porque la cabina llega casi vertical, y cuando pensabas que ibas a chocar con la pared de la montaña aparecía la puerta y se paraba la cabina. Me dijeron los mecánicos del funicular que la única forma de sacar esa foto era subir fuera, montado en lo alto de la estructura de la cabina.

La foto que saqué "hacia abajo" desde la cabina bajando, muestra un autobús con sus viajeros alrededor, y nuestro coche, un SEAT 1500 familiar (PMM, gris). Cuando llegamos abajo el autobús de turistas había desaparecido.

Siempre he tenido por cierto que el Aéreo estaba cerrado al público cuando yo estuve. Eso es lo que me dijeron de nuestra Dirección en Barcelona, pues les pidieron relación de las personas que íbamos a subir. Lo que sí atestiguo es que esa mañana sólo se utilizó la cabina izquierda, y supuse que algún problema habría con la derecha.

Las medidas que hicimos en una antena del reemisor dieron un resultado positivo, lo que nos permitió ahorrar dinero y esfuerzo en unas mejoras que introdujimos en la zona de León.

Nunca he visitado Montserrat como turista; siempre por motivos de trabajo.



MONTSERRAT - El Funicular aeri de Sant Geroni. Estació superior i el cotxe recorrent el trajecte. El Funicular aeri de San Jerónimo. Estación superior y el viaducto recorriendo el trayecto.

Correo de Jaume Susany → 16-11-2008

He estado consultando el libro de Joan M. Gallardo sobre los teleféricos y funiculares españoles, que según creo recordar pone más o menos lo mismo que en un artículo de la revista Carril que no he conseguido encontrar. Resumiendo, la empresa se llamó desde la inauguración "**Funicular aéreo de Montserrat a San Jerónimo S.A.**" (lo que estoy casi convencido que pone en la puerta del famoso autobús tratado en buses y autocares) . Hacia 1961, murió el director de la explotación y se hizo cargo su hijo, Luís Soler, pero ya en aquella época las instalaciones empezaban a presentar síntomas de fatiga. Años después, probablemente se pidió presupuesto a la empresa Schönholzer AG de Suiza, para la renovación total, pero no llegó a llevarse a cabo, según dice J.M.Gallardo por la falta de rentabilidad de la instalación: a éste punto me referiré nuevamente más adelante. El caso es que hacia 1983, la instalación fue vendida a la antigua empresa del cremallera "**Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes**", que si bien no operaba con el clausurado cremallera sí lo hacía con otras instalaciones. No obstante, el funicular no pasó el exámen técnico y fue cerrado al público. Se hicieron unas reparaciones indispensables y volvió a reabrirse, aunque limitando el pasaje a tres personas por cabina. En 1986, FMGP pasó a depender de los **Ferrocarrils de la Generalitat (FGC)** y fue entonces cuando hubo

que plantearse su supresión o renovación. Parece ser que se optó por la renovación, se presentaron tres ofertas y se escogió una, pero inexplicablemente todo acabó en agua de borrajas de manera que a finales de 1987 se clausuró definitivamente y al año siguiente se desmontaron los cables y se bajaron las cabinas según dice "al objeto de evitar toda tentación de ponerlo en marcha". En 1994 se procedió a la demolición de la estación inferior y en 1995 los motores. Se aprovechó parte de la instalación superior para unificar los diferentes repetidores que había diseminados por la montaña, y el libro asegura que "una de las cabinas ha sido preservada por el Centre d'Estudis dels Ferrocarrils Industrials i Secundaris (CEFIS), que la depositó en su museo de La Pobla-Castellar".

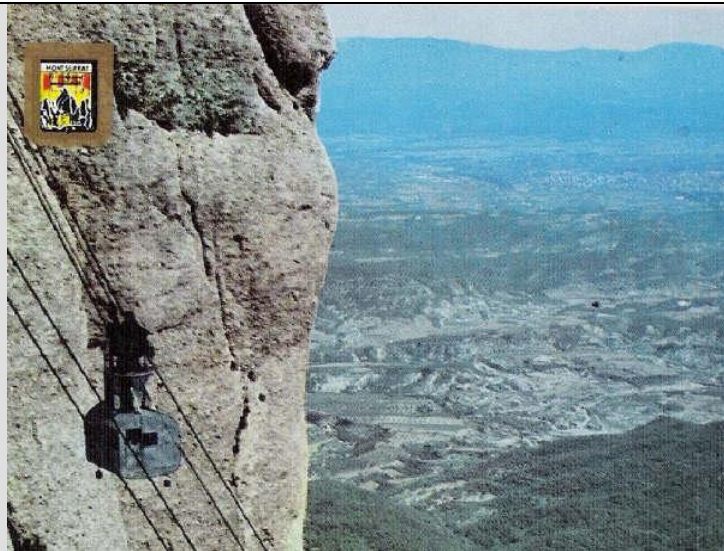
Respecto a la poca rentabilidad de la instalación, es un claro caso de poca promoción, pues si bien el cremallera había perdido tiro en 1957 por el aumento del parque móvil, el acceso a la cumbre de San Jerónimo sólo sigue siendo posible o bien a pie (después de cientos de escalones practicados en la roca y una larguísima caminata) o en helicóptero. En 1996, yo subí allí a pie y unos obreros que llevaban a cabo los trabajos de antenas referidos, me contaron que un día a la semana un helicóptero les aprovisionaba de alimentos y material. También había en aquella época un restaurante en la cumbre, que ya estaba abandonado, y que poco

después fue demolido. Y respecto a que la cabina estuviera preservada en 1997 (el año de publicación del libro) por el Museo del Transporte, debe referirse a que debió ser adjudicada al mismo, pues no fue retirada hasta poco antes de que un temporal hiciera "desaparecer" a su gemela, tal y como conté en otro mail.

Para suavizar el tostón, unas pocas fotos más del cremallera: 1. Otra de las perspectivas habituales tomada desde uno de los laterales y publicada en una postal de el escudo de oro; 2. Una de las cabinas abandonada en la parte inferior del recorrido en 1996; 3. La misma cabina en lo poco que quedaba del museo del transporte "in situ" en el año 2007, y que le fue descabezado el castillete para facilitar el traslado; 4. Otro elemento consistente en medio volante procedente de la estación superior. Cuando se desmanteló la instalación, se taparon los orificios de la estación con cemento incluído el que dejaba asomar el volante. Para su rescate no quedó más remedio que cortar la mitad que sobresalía al exterior: museo de Castellar en 2007.



(16) 1996b.jpg



(17) escudo.jpg



(18) st.geroni 2007 1.JPG



(19) st. geroni 2007 2.JPG

Marcel Estadella → 16-11-2008



(15) billete_(Marcel).jpg

Correo de Xavi Flórez → 16-11-2008

El artículo de la revista CARRIL se publicó en el nº 44, en septiembre del año 1995.

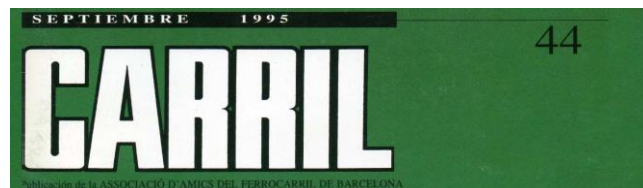
La duda que se plantea es sobre la fecha de cierre, puesto que se baraja en todas partes como año final (para el transporte de viajeros "comunes") el de 1983, siguiendo en funcionamiento hasta 1987 solo para transporte de servicios y puntualmente. Por tanto no cuadra con la visita de Jose Antonio. Entonces debería estar en funcionamiento normalmente, o bien se suspendió por un corto período para reparaciones puntuales o por cualquier otro problema. Lo que está claro es que el servicio de autobuses no tenía ningún sentido sin el Funicular en funcionamiento... En casi todos los lugares que he consultado parecen estar de acuerdo en sentenciar al autobus en 1983. Posiblemente pasó también a "Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes" y también és posible que se utilizase en otros lugares y/u otros menesteres de esa empresa.



En este enlace hay una reseña del funicular (pero es referente a excursiones a pie por la montaña):

http://books.google.es/books?id=9koTAOUOH9gC&pg=PA27&lpg=PA27&dq=Funicular+A%C3%A9reo+de+Montserrat+a+San+Jer%C3%B3nimo+S.A.&source=web&ots=SggWKjpKbF&sig=ktU3sGzmapIdUSoS7wQ7jVnkSIE&hl=ca&sa=X&oi=book_result&resnum=1&ct=result

En la revista **Carril-44** de septiembre de 1995 se publicó un artículo sobre este y sobre el otro funicular aéreo de Montserrat de forma conjunta.



Libro:

L'Aeri de Sant Jeroni de Montserrat (1922-1987) de Josep Batlle.
Coeditat per "Llobregat Lúdics" i l'Ajuntament de Monistrol l'any 1997.

En este enlace hay un muestrario de postales antiguas de Montserrat:

<https://www.facebook.com/POSTALS/photos/a.682679695104849.1073741867.189391867766970/193550817351075/?type=3&permPage=1>

Dentro de este sitio existe también otra colección en la cual puede verse de todo antiguo (sobre el transporte):

<https://www.facebook.com/POSTALS/photos/a.230263053679851.53923.189391867766970/304213739618115/?type=1&theater>

En este Blog se explica toda la historia del Funicular:

<http://esgarrapacrestes.blogspot.com.es/2013/01/aeri-de-sant-jeroni-montserrat.html>

Contiene fotos obtenidas de otros sitios pero en conjunto explica y muestra bastante bien todo el tema.

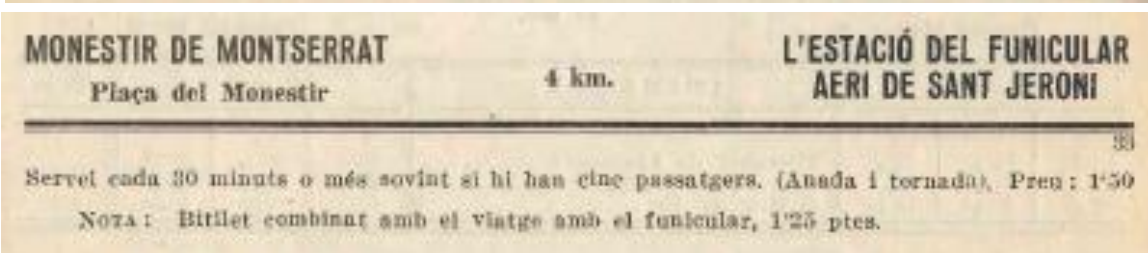
Escaneado por Josep Antoni Moreno.

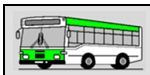
Anuncio en revista de 1934.



Escaneado por Josep Antoni Moreno.

Horarios en revista de 1934.





Joan Carles Salmerón el 28-03-2017 nos envió este colosal documento gráfico de su colección con relación al Hotel Colonia Puig de Montserrat y sus transportes ([ver ficha](#)), pero en este caso lo interesante es el vehículo situado a la izquierda, que es el específico de esta línea y empresa que estamos viendo.



Datos en: <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20190111/teleferico-sant-jeroni-cabina-monsterrat-monistrol-7241269>

el Periódico

EDICIÓN CATALUNYA
EDICIÓN GLOBAL

El Periódico

Monistrol de Montserrat - Viernes, 11/01/2019 | Actualizado a las 19:17 CET

Fotografía histórica del teleférico de Sant Jeroni. →

Pocos espacios naturales (y culturales, y religiosos) han llegado a tener tantos medios de transporte público como la montaña de Montserrat (y aun así, siguen repitiéndose caravanas innecesarias de vehículos para llegar a los saturados aparcamientos). El aéreo de Monistrol, el ya centenario funicular de Sant Joan, el funicular de la Santa Cova -que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) quiere recuperar en el 2020-, el tren cremallera, en su versión actual, recuperada en el 2003 y su versión primitiva a vapor... Quizá el más olvidado de todos sea el que llegó a ser el teleférico con un trayecto más vertical de Europa, las dos cestas colgantes que ascendían hasta lo más alto de Sant Jeroni, en la cara norte de la montaña, hasta que el servicio se canceló en 1983.



En la antigua estación se levantan ahora antenas de telecomunicaciones. Pero otro elemento recordará aquel antiguo medio de transporte. Una de las cestas de aquel teleférico, que llegaron a estar primero abandonadas en medio de la montaña y después, herrumbrosas (pero no demasiado, gracias a su peculiar carrocería de aluminio), en un almacén de la Fundació Museu de Transport de Castellar de N'Hug, tras regresar a manos de FGC se expone desde este viernes, restaurada, en la

colección sobre la historia del cremallera de Montserrat de la estación Monistrol Vila, que ya incluye piezas como la antigua locomotora a vapor Monistrol y un coche salón.



Presentación de la cabina restaurada en Monistrol.

El teleférico de Sant Jeroni, inaugurado en 1929 tras ocho años de arriesgada construcción, llegaba hasta el Turó del Moro, junto a la cumbre de Sant Jeroni, el punto más alto del macizo de Montserrat, con sus 1.236 metros de altura sobre el nivel del mar. El presidente de FGC, Ricard Font, ha señalado hoy el teleférico "representa un ejemplo de la competencia de la ingeniería catalana, del talento de nuestros profesionales y de la capacidad y voluntad del país y de su gente para hacer frente a proyectos que parecen imposibles". El proyecto fue iniciativa del ingeniero industrial barcelonés Ramon Soler Vilabella.

Sin embargo, degradación de las instalaciones convirtieron el funicular en un peligro, hasta que se decidió su cierre en 1983, que tras varios estudios de viabilidad pasó a ser definitivo en 1987. La longitud del tendido llegaba a los 680 metros para superar un desnivel de 535 metros con pendientes de hasta un 200%, lo que le convertía en uno de los teleféricos con mayor pendiente del mundo. Las dos cestas, con capacidad para 16 personas cada una de ellas, podían transportar a 140 viajeros por hora.

Datos en: <https://www.cremallerademontserrat.cat/es/actualidad/noticias/fgc-incorpora-el-teleférico-de-sant-jeroni-al-material-histórico-expuesto-a-la-estacion-de-monistrol-vila-de-montserrat/>

FGC incorpora el teleférico de Sant Jeroni al material histórico expuesto a la estación de Monistrol Vila de Montserrat

Data de la noticia: 21-01-2019

El conjunto se abre al público una vez finalizado el proceso de restauración

La exposición del teleférico se añade a la colección sobre el Cremallera, en la locomotora de vapor la Monistrol y el coche salón Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) ha presentado hoy al público la recuperación como material histórico del teleférico de Sant Jeroni, construido en 1929, una vez finalizado su proceso de restauración. Así, este material se incorpora al conjunto expositivo del antiguo Cremallera de Montserrat y también a la locomotora de vapor Monistrol y el coche salón que se encuentran expuestos a la estación de Monistrol Vila desde 2017.

El Teleférico de Sant Jeroni subió hasta la cima de Sant Jeroni, el punto más alto de la montaña de Montserrat con 1.236 metros, durante casi seis décadas. La cabina expuesta hoy fue preservada por la Fundación Museo del Transporte en sus talleres de Castellar de n'Hug y, posteriormente, la propiedad volvió a ser traspasada a FGC.

El presidente de FGC, Ricard Font, ha señalado que el Teleférico "representa un ejemplo de la competencia de la ingeniería catalana, del talento de nuestros profesionales y de la capacidad y voluntad del país y de su gente para hacer frente a proyectos que parecen imposibles. "

Con la nueva incorporación del Teleférico, Monistrol Vila se convierte en un importante espacio divulgativo donde los visitantes comienzan un apasionante viaje por la historia, el patrimonio, la cultura y el entorno natural de Montserrat.

El Teleférico de Sant Jeroni, un viaje hacia la cima

El Teleférico de Sant Jeroni fue oficialmente inaugurado el 29 de julio de 1929. La espectacularidad del entorno natural y la alta afluencia de turistas en el Monasterio convirtieron rápidamente el nuevo transporte en un éxito que vivió su época de mayor esplendor durante los años cincuenta y sesenta. Sin embargo, la progresiva degradación de las instalaciones y los rudimentarios mecanismos de seguridad, que conllevaban un verdadero riesgo, determinaron su clausura a principios de los años ochenta.

La instalación del Teleférico de Sant Jeroni disponía de dos cabinas que contaban con una capacidad para 16 personas cada una, lo que permitía el transporte de 140 viajeros por cada hora de servicio. La longitud total de la línea alcanzaba los 680 metros y

superaba un desnivel de 535 metros con una pendiente máxima del 200 por ciento, cifra que lo convertía en uno de los sistemas de transporte por cable con más pendiente del mundo.

La estación inferior se encontraba ubicada en el borde de la carretera de Montserrat a Manresa y la superior al Turó del Moro, un lugar muy cercano a la cima de Sant Jeroni y de la ermita cercana. El desnivel entre ambas estaciones era superado sin ningún tipo de torre ni apoyo intermedio, gracias a un trazado con una curiosa curva catenaria de sólo 410 metros de desplazamiento horizontal. El trayecto completo se realizaba en un tiempo de 9 minutos y la velocidad nominal del sistema era de 1,25 m / s.

Las cabinas, el elemento más emblemático de esta instalación, fueron construidas con una vistosa carrocería de aluminio, poco habitual en aquellos años, que favoreció su conservación a pesar del paso de los años y los traslados.

El servicio regular del Teleférico fue detenido en 1983. Posteriormente, se realizaron diferentes estudios y proyectos para modernizar la instalación, sin embargo, el alto coste de renovación y las nuevas políticas ambientales y de seguridad que limitaban el acceso a las partes más altas de la montaña dictaminaron su clausura definitiva.

Recuperar la memoria histórica del ferrocarril

Estas adquisiciones representan un importante añadido a la colección histórica de FGC que, una vez más, ha hecho una apuesta clara y decidida por recuperar la historia y el patrimonio de las diferentes líneas que gestiona.

De este modo, se completa la exposición del cremallera de Montserrat que se puede visitar en la antigua estación de Monistrol Vila y que se centra en la historia del antiguo cremallera de Montserrat a través de textos, fotografías, carteles gráficos y objetos recopilados y conservados a lo largo de los años. Además, se pueden ver imágenes del cremallera gracias a un sistema de vídeo interactivo.

Datos en: <http://www.elpuntavui.cat/cultura/article/19-cultura/1534329-el-teleferic-de-sant-jeroni-es-exosat-com-a-material-historic.html>

CULTURA

12 gener 2019 2.00 h

El telefèric de Sant Jeroni és exposat com a material històric



<http://www.elpuntavui.cat/cultura/article/19-cultura/1534329-el-teleferic-de-sant-jeroni-es-exosat-com-a-material-historic.html#&qid=1&pid=1>

REDACCIÓ

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) va presentar ahir la recuperació com a material històric del telefèric de Sant Jeroni, construït l'any 1929, un cop acabat el seu procés de restauració. Així, aquest material s'incorpora al conjunt expositiu de l'antic cremallera de Montserrat i també a la locomotora de vapor Monistrol i al cotxe saló que es troben exposats a l'estació de Monistrol Vila des de 2017. El telefèric de Sant Jeroni va pujar fins al cim de Sant Jeroni, el punt més alt de la muntanya de Montserrat amb 1.236 metres, durant gairebé sis dècades. La cabina va ser preservada per la Fundació Museu del Transport a Castellar de n'Hug i, posteriorment, la propietat va tornar a FGC. Segons el president de FGC, Ricard Font, el telefèric "representa un exemple de la competència de l'enginyeria catalana i de la capacitat i voluntat del país i de la seva gent per fer front a projectes que semblen impossibles".

Datos en:

<https://www.flickr.com/photos/majorcatransport/52554946748/in/album-72157661420330135/>

Formidable
imagen
obtenida por
Miquel
Segura en el
Flickr citado
arriba, en
donde se
pueden ver
los dos
coches
titulares:

B-642557

B-92814



Bus_(B-642557)==MONTSERRAT (B-642557) Montserrat (Phil SpositoColin Martin)+(Miquel)



Empresa:
Extinguida

Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo SA
(Servicio complementario de autobuses)

Ubicación:

Montserrat (Barcelona)



Datos de Autorizaciones de (RENFE) para Líneas Coincidentes (de Marcel Estadella)

Marca	CVF	Matricula	plazas	Observaciones	recorrido	Clase y grupo	fecha
Ramon Soler Vilabert							
Chevrolet	20	B 39869	18		Sta Cecillia Montserrat - Montserrat	B Provisional	07/10/2029
Chevrolet	20	B 42990	18	(peu del aeri)	Sta Cecillia Montserrat - Montserrat		
Ford	25	B 69289	24		Sta Cecillia Montserrat - Montserrat		
Hispano Suiza	22		26		Manresa - Berga	B	
Ford (3)	17		22		Manresa - Berga		
Hispano Suiza	27		36		Manresa - Berga		

La Referencia a (RENFE) debe entenderse que inicialmente se presentó en la Administración Ferroviaria de la Zona de Barcelona que correspondiera (generalmente MZA) y que años después fué integrada en RENFE, empresa de quien se obtuvo esta documentación.

COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE
 COORDINACION DE TRANSPORTES TERRESTRES
 LINEAS DE AUTOMOVILES
 EXPEDIENTE N.º 32

LINEA de Sta. Cecilia Montserrat a ~~Manresa~~ ¹⁵⁸ Montserrat
 SERVICIO de (1) ~~viajeros~~ (2) ^{94-B} ~~diario~~ ^{provisional}
 Empresa o propietario ~~Ramón N. Soler Vilabert~~
 Fecha de la concesión 7 de octubre de 1929
 Longitud 4 Km. Fecha implantación servicio de de 19
 Provincias que recorre
 Locales de que dispone para los viajeros

COCHES afectos a esta línea:

MARCA	FUERZA HP.	N.º Y MATRICULA	ASIENTOS		Patente de Circulación PTS.
			clase.	clase.	
Chevrolet	20	B 39869	18		
Chevrolet	20	B 42990	18		
Ford	25	B 69289	24		

IMPUESTOS: del Timbre
de transportes
Canon de conservación
Canon de inspección
Número de viajeros que se calcula transporta diariamente
¿Transporta mercancías? ¿Qué clases principalmente?
Observaciones: *Se comitara prolongación de los ff. a. deambrosio Ferrocarril Aéreo de Montserrat.*

(1) Viajeros o mercancías. (2) Diario o alterno.

COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE
 COORDINACION DE TRANSPORTES TERRESTRES
 LINEAS DE AUTOMOVILES
 EXPEDIENTE N.º 89

LINEA de Manresa a Berga
 SERVICIO de (1) ~~viajeros~~ (2) ^{diario}
 Empresa o propietario ~~Ramón N. Soler Vilabert~~
 Fecha de la concesión *dequiere a los beneficiarios del decreto de 4 Julio 1924*
 Longitud 50 Km. Fecha implantación servicio de de 19
 Provincias que recorre
 Locales de que dispone para los viajeros

COCHES afectos a esta línea:

MARCA	FUERZA HP.	N.º Y MATRICULA	ASIENTOS		Patente de Circulación PTS.
			clase.	clase.	
Hispano	22		26		
Ford	17		22		
Hispano	27		36		

IMPUESTOS: del Timbre
de transportes
Canon de conservación
Canon de inspección
Número de viajeros que se calcula transporta diariamente
¿Transporta mercancías? ¿Qué clases principalmente?
Observaciones: *50 Kms. 25 Kms. 4 Kms. Berga - Manresa; Berga a Naván y Berga - Oban Estacin. -*
Junta 0'09
Suprimida por implantación exclusiva de Manresa a Guanyola

(1) Viajeros o mercancías. (2) Diario o alterno.



Datos de la Guia Barem-Lines (del año 1952 aproximadamente)

Página 79 →

LINEA: MONTSERRAT - SANTA CECILIA con enlace AEREO DE SAN GERONIMO

EMPRESA: Funicular de San Gerónimo, S.A.

Precio del trayecto: ida y vuelta 13'- Pts.

HORARIO (Laborables)
Salidas de Montserrat (Abadía)
Cada hora, desde las 11.- a las 16.- h.

HORARIO (Festivos)
Cada treinta minutos, desde las 10.- a las 17.- h.

Al visitar Montserrat, es la excursión obligada, por ser éste, el mirador del panorama más extenso y bello que pueda admirarse. (Altura 1.235 m. S/M)

Información y despacho de billetes en Barcelona: Pl. Universidad, 12 - Tel. 221963

Página 136 →

L I N E A: FF.CC. CREMALLERA DEL MONASTERIO DE MONTSERRAT A RESTAURANTE SANTA CECILIA

EMPRESA: Miguel Serra Termes

Precio del trayecto: 1'55 Pts.

Duración del trayecto: 10 m.
Kilómetros: 5

Sitio de salida de Montserrat: Estación FF.CC. Cremallera

Sitio de salida de Sta. Cecilia: (Restaurante)

NOTA: Los días festivos, hay ampliación de servicio, con salida de Est. FF.CC. Cremallera a las 12.- h. y de Sta. Cecilia a las 17.- h.

H O R A R I O

Salida de Montserrat Est. a las 13.15 h.

Salida de Sta. Cecilia a las 15.35 h.

Este servicio es única y exclusivamente para el Restaurante, no aceptando otra clase de pasaje.

Solamente tiene vigencia de Mayo a Octubre, ambos inclusive.



Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Antº Tartajo):

Adjudicación:

Linea	Pr	km	Titular	tipo	Fecha	Exp.	Vehiculos	Obs.
Monasterio de Montserrat y Santa Cecilia (estación superior del Funicular Aéreo de Montserrat)	B	4	Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo S.A.	def. conv	03-03-1955	4678	B-42.990 Chevrolet 18 as. B-81.137 G.M.C. 21 as.	-

General:

V	provincial	Itinerario	Concesionario
V- 815	B-28	Monasterio de Montserrat - Santa Cecilia de Montserrat	Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo S.A.



Resumen de Líneas Generales (Gen.Cat.)

Datos G.C.

Referencia	DGT	Nac	Loc	Linea	Titular	Observaciones
1982-06/GenCat-Fotocopias	1020	V815	B28	Monestir de Montserrat-Sta Cecilia de	Funicular Aereo de Montserrat a St. Jeroní	
1983-03/GenCat-Libro	1020	V815	B28	Monestir de Montserrat-Sta Cecilia de	Funicular Aereo de Montserrat a St. Jeroní	



RESOLUCIÓ

de 6 d'agost de 1982, autoritzant la transferència de la concessió del Funicular Aeri de Sant Jeroni a l'empresa Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, S. A.

Vista la sol·licitud formulada conjuntament per Funicular Aeri de Mantserrat a Sant Jeroni, S. A., representada pel senyor Lluís Soler de Murillo, i Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, S. A., representada pel senyor Enric Roig i Soler, sobre autorització de transferència de la concessió del Funicular Aeri de Sant Jeroni;

Atès que l'article 21 de la Llei de Ferrocarrils, de 23 de novembre de

1877, disposa que "el concessionari podrà prèvia autorització del Ministre de Foment (en aquest cas, per tal com es tracta d'un servei transferit per l'Estat, del titular del Departament de Política Territorial i Obres Públiques), transferir els seus drets, restant obligat el qui els adquireixi, en els mateixos termes i amb les mateixes garanties, al compliment de les condicions estipulades", i

Atès que, essent Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, S. A., una empresa el capital social de la qual pertany en gran part a la Generalitat de Catalunya, no existeixen inconvenients — ans al contrari, resulta aconsellable — a atorgar l'autorització de transferència sol·licitada,

HE RESOLT:

Autoritzar la transferència de la concessió del Funicular Aeri de Sant Jeroni, del seu actual titular, Funicular Aeri de Montserrat a Sant Jeroni, S. A., a l'empresa Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, S. A., restant aquesta obligada, en els mateixos termes i amb les mateixes garanties, al compliment de les condicions de la concessió.

Barcelona, 6 d'agost de 1982.

JOSEP M.^e CULLELL I NADAL
Conseller de Política Territorial
i Obres Públiques

DEPARTAMENT
DE POLÍTICA TERRITORIAL
I OBRES PÚBLIQUES

RESOLUCIÓ

de 20 de juny de 1983, per la qual es fa públic el canvi de titularitat de la concessió del servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre el Monestir de Montserrat i Santa Cecília (V-8-15; B-28)

El senyor Eduard Kirchner i Colom, com a legal representant de l'entitat Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, S. A. ha sol·licitat a favor d'aquest associat el canvi de titularitat de la concessió del servei públic regular de transport de viatgers per carretera entre el Monestir de Montserrat i Santa Cecília (V-815; B-28) i aquesta Direcció General de Transports, en data 20-VI-1983, ha accedit a la sol·licitud i així, l'esmentada societat "Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, S.A." resta subrogada en les obligacions i els

drets que corresponen al titular de la concessió.

Es fa públic en compliment del que disposa l'article 21 del vigent Reglament d'Ordenació dels Transports Mecànics per Carretera.

Barcelona, 20 de juny de 1983.

JOAQUIM TOSAS I MIR
Director General de Transports

FERROCARRILS
DE LA GENERALITAT

RESOLUCIÓ

de 2 de juny de 1986, per la qual es fa públic el canvi de titularitat de la concessió de servei públic de transport de viatgers per carretera entre el Monestir de Montserrat i Santa Cecília de Montserrat (V-815).

Per Ordre del Departament de Política Terri-

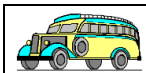
torial i Obres Públiques, de 19 de setembre de 1985, es varen fer públics els acords presos pel Consell Executiu, en sessions de 15 de juliol i 5 i 6 de setembre de 1985, referents a l'autorització concedida a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per assumir la titularitat de diverses concessions de serveis de transport de les quals era titular Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, SA, entre elles, la concessió del SPTV per carretera entre el Monestir de Montserrat i Santa Cecília de Montserrat.

Havent estat complerts els requisits a què es va condicionar l'autorització, Ferrocarrils de la

Generalitat de Catalunya resta subrogada, a partir de la data de publicació de la present resolució, a totes les obligacions i tots els drets que corresponen al titular de la concessió, la qual cosa es fa pública en compliment del que preveu l'article 21 del vigent Reglament d'Ordenació dels Transports Mecànics per Carretera.

Barcelona, 2 de juny de 1986

EMILI GARCIA I GALLEGO
Director General de Transports
PG-364



Los billetes antiguos son una potente fuente de información complementaria, por ello se ha llegado a un acuerdo con el titular referenciado para incluir en estas fichas y mediante estos apartados imágenes de su colección. Cuando no hagan falta comentarios no se citarán. La web que se señala arriba actualmente no está operativa, pero se incluye su enlace a la espera de que algún día vuelva a estarlo. Los billetes que se incluirán en este apartado corresponden (en su mayor parte) a ejemplares repetidos de su colección y que se van a ir poniendo en venta en la web [todocoleccion](http://todocoleccion.net) (más concretamente pueden encontrarse en el apartado <http://www.todocoleccion.net/s/coleccionismo-billetes-transporte?idvendedor=jd48>).

En este grupo de billetes quedan claros los dos tipos de servicio, el de **Funicular** y el de **Autobuses** que se detalla en el **Historial** de esta ficha:

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 4'70 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	B
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo, y no cambiará durante el trayecto.

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 4'70 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	B
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo, y no cambiará durante el trayecto.

Autobuses prolongación del F. C. Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo, S. A.	
N I Ñ O S Billete personal e intransferible de un solo recorrido, valedero solamente para el día de su expedición:	
Nº 3202	Pesetas. . . 1'25 Impuestos y seg. 0'25 TOTAL Ptas. 1'50

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 4'70 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	Nº 46235 B
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo, y no cambiará durante el trayecto.

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 4'70 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	Nº 169 B
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo, y no cambiará durante el trayecto.

Autobuses prolongación del F. C. Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo, S. A.	
Billete personal e intransferible de un solo recorrido, valedero solamente para el día de su expedición:	
A Nº 29005	Ptas. 3'00 <small>(Incluido imp. y seg.)</small>

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 5'00 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo, y no cambiará durante el trayecto.

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 7'00	C
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Montserrat-Abadía S. Jerónimo-cumbre

Autobuses prolongación del F. C. Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo, S. A.	
Billete personal e intransferible de un solo recorrido, valedero solamente para el día de su expedición:	
Nº 39299	Ptas. 3'00 <small>(Incluido imp. y seg.)</small>

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 9'20 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	B
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo, y no cambiará durante el trayecto.

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 10'70 <small>Impuestos y recargos incluidos</small>	X
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Montserrat-Abadía S. Jerónimo-cumbre

Autobuses prolongación del F. C. Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo, S. A.	
Billete personal e intransferible de un solo recorrido, valedero solamente para el día de su expedición:	
C	Ptas. 2'00

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 4'70 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	Nº 79761 B
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo, y no cambiará durante el trayecto.

Autobuses prolongación del F. C. Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo, S. A.	
Billete personal e intransferible de un solo recorrido, valedero solamente para el día de su expedición:	
A Nº 37004	Ptas. 3'00 <small>(Incluido imp. y seg.)</small>

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 4'70 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	Nº 47307 B
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo, y no cambiará durante el trayecto.

F. C. FUNICULAR AÉREO DE MONTSERRAT A SAN JERÓNIMO, S. A.	
Pesetas 5'80 <small>Impuestos y seguros comprendidos</small>	Nº 015982
Billete personal e intransferible de doble recorrido, valedero solamente para el día de su expedición.	Debe presentarse este billete al final del segundo recorrido. Todo viajero deberá ocupar el sitio que se le indique en la cabina del aéreo y no cambiará durante el trayecto.

Autobuses prolongación del F. C. Funicular Aéreo de Montserrat a San Jerónimo, S. A.	
N I Ñ O S Billete personal e intransferible de un solo recorrido, valedero solamente para el día de su expedición:	
Nº 4402	Pesetas. . . 1'25 Impuestos y seg. 0'25 TOTAL Ptas. 1'50



Otros billetes antiguos de otros coleccionistas:

Billete del servicio de Autobús:



Colección Marcel Estadella

Billete del Funicular Aereo:

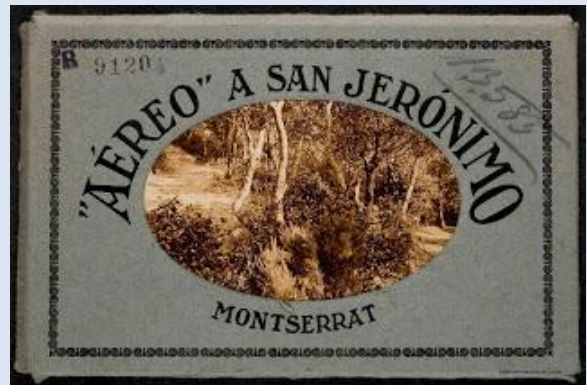


Imagen en:

<http://esgarrapacrestes.blogspot.com.es/2013/01/aeri-de-sant-jeroni-montserrat.html>