



# Mina-Grott

Empresa:  
**Extinguida**

**Mina-Grott**

Ubicación:

**Vallvidrera (Barcelona)**



Versión 01-2019



**Historia**



**Lineas**



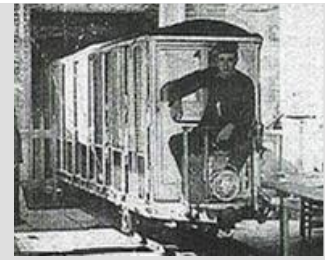
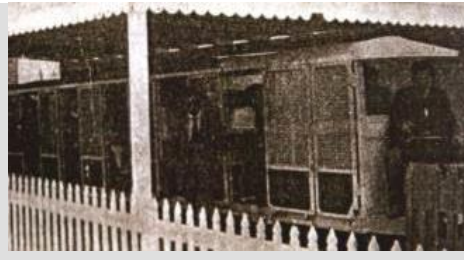
**Bibliografía**



**Noticias**



**Empresas**



**Historia**

## HISTORIAL

**Antecedentes.-** La Mina Grott es un túnel de casi un kilómetro y medio que se encuentra en la sierra de Collserola (dentro del término municipal de Barcelona) y que conecta el **Pantano de Vallvidrera** con la parte baja del barrio de Vallvidrera, cerca de la **estación del Funicular de Vallvidrera**.

Su construcción la realizó la **Sociedad Campaña y Cia.** en 1855, para llevar agua del **Pantano de Vallvidrera** hasta el antiguo municipio de **Sarrià**. En sus primeros años transportaba 400 metros cúbicos de agua. Desde sus inicios la mina fue explotada por una sola compañía que poco a poco fue cayendo en decadencia de forma que en los comienzos del siglo XX estaba en situación de quiebra.

Hasta este momento (como puede verse) se trata de una simple explotación minera de abastecimiento de agua.

(Los textos siguientes son un **resumen** de lo publicado en <http://eltranvia48.blogspot.com/2012/02/el-mina-grott-la-semilla-de-la-gran.html> con fecha 15-05-2012 y con título "El Mina-Grott, la semilla de la Gran Barcelona", por ser el más completo y exacto que he encontrado).

En los alrededores de 1905 **Carles F. Montañés** que era un ingeniero de la **Compañía de tranvías**, presentó un proyecto que pretendía construir una vía de 60 centímetros y ampliar a su vez la sección del túnel para hacer pasar por él un **trenecito** destinado a trasladar a los barceloneses que iban a pasar sus ratos de ocio alrededor del pantano, una zona donde estaba previsto la creación de un parque de ocio en **Vallvidrera** que se bautizaría más adelante con el nombre de «**Lake Valley Park**».

**Carles F. Montañés**

El proyecto aseguraba al mismo tiempo la continuidad del trasvase de agua desde el pantano.

El 18-05-1907 un joven empresario de 25 años llamado **Heribert Alemany Escardó** presentó al **Ayuntamiento de Sarrià** un proyecto de parque de ocio en **Vallvidrera**, concretamente en los alrededores de la finca y terrenos propiedad del alcalde **Miralles** (Can Sauró y el torrente de Llevallol), de Can Sibina y del **pantano de Vallvidrera**, bautizado con el nombre de **Lake Walley Park**.

**Heribert Alemany Escardó**

Se preveía la instalación de atracciones, zonas deportivas y merenderos en las inmediaciones del **Pantano**.

También se preveía la construcción del **pequeño ferrocarril** (que se ha citado antes) que circularía por el interior del túnel de la **Minagrot**, cuyo recorrido se decoraría con luces de colores para ofrecer un aspecto "fantástico" durante el breve viaje.

El entonces alcalde de Sarrià, **Carles Xiró**, dio su visto bueno y tramitó el expediente al **gobernador civil de Barcelona**, **Ángel Ossorio Gallardo**, que también se mostró favorable.

También se preveía la construcción del **pequeño ferrocarril** (que se ha citado antes) que circularía por el interior del túnel de la **Minagrot**, cuyo recorrido se decoraría con luces de colores para ofrecer un aspecto "fantástico" durante el breve viaje.

El entonces alcalde de Sarrià, **Carles Xiró**, dio su visto bueno y tramitó el expediente al **gobernador civil de Barcelona**, **Ángel Ossorio Gallardo**, que también se mostró favorable.

Finalmente se pasó del proyecto a la realización.

Se estableció un acuerdo con la **Comunidad de Partícipes de la Mina Pantano de Vallvidrera** a efectos de construir el **Trenecito** respetando la canalización de agua. La citada Comunidad accedió a ceder sus derechos de posesión de la mina bajo la condición de que no se realizaran más obras que las establecidas.

En el interior del túnel fue precisa la restauración de diversas partes de las paredes para mejorar la seguridad, quedando finalmente tramos revestidos, tramos semirevestidos y tramos sin revestir a roca descubierta.

En el túnel se instaló una vía única de 600 mm desmontable similar a las usadas en trenes de minas, que respetaba la fosa central por donde circulaba el agua canalizada del pantano hacia Sarrià.

En cada boca se construyó una pequeña estación sin andenes y de extremada sencillez.

El túnel estaba iluminado con 80 bombillas de colores.

El material móvil constaba de una vagoneta de 11,2 metros de longitud con una capacidad para 32 personas (algunas fuentes apuntan 36 viajeros) sentadas en asientos distribuidos de forma 2+2 (enfrentados) en compartimentos cerrados con puertas correderas de reja de corral. En cada extremo iba el conductor al tratarse de una unidad bidireccional. El vehículo funcionaba eléctricamente mediante un par de motores de 220V i 5Cv de potencia conectados en serie. La corriente eléctrica la tomaba a través de un cable que discurriría paralelo a la vía que hacía la misma función de un tercer carril. En caso de avería la corriente se cortaba para evitar accidentes y en cada extremo de la vagoneta había unos faros portátiles.

El 20 de mayo de 1908, **Heribert Alemany** anunció el final de las obras del tren miniatura, que se bautizó con el nombre de **Mina-Grott**. El presupuesto de las obras ascendió a un total de 11.841,30 pesetas.

**Mina-Grott**

El 13-06-1908 entró en servicio después de las correspondientes inspecciones técnicas de funcionamiento y seguridad de las instalaciones. A la inauguración asistieron las principales autoridades de la época.

Se estableció una tarifa única (que siempre se mantuvo invariable) de 25 céntimos.

Para facilitar las comunicaciones, el **Funicular de Vallvidrera** abrió un pequeño apeadero del cual a través de un nuevo puente sobre la vía se accedía hasta la **estación inferior**.

El éxito de público se tradujo en la venta de unos 32000 billetes en tan solo un mes de haber entrado en funcionamiento, hecho que puso en evidencia la rentabilidad del servicio.

Sin embargo al poco, considerándolo una competencia, el director del **Funicular de Vallvidrera**, **Eugene Koetlitz**, presentó un recurso al **Ayuntamiento de Sarrià** alegando que la construcción del **Mina-Grott** no se había aprobado bajo normas legales y que los sistemas de seguridad resultaban insuficientes convirtiendo aquella **atracción** en algo peligroso.

El alcalde **Carles Xiró** pidió la desestimación de la denuncia (ya que él mismo lo había autorizado previamente), pero el **Gobierno Civil de Barcelona** no tenía muy claro qué **clase de sistema de transporte** era, si una mera **atracción** o bien un **servicio ferroviario de pasajeros**.

El 26-07-1908 el **gobernador civil Ángel Ossorio** ordenó a **Heribert Alemany** el cierre inmediato y provisional del **servicio al público**, ante la duda y mientras quedaba pendiente de definición, pero los empleados se negaron a cumplir la orden y siguieron dando servicio.

El 05-08-1908 obligado por **La Guardia Civil** se paralizó el servicio.

**Heribert Alemany** interpuso un recurso contra el cierre, que finalmente prosperó y anuló la denuncia de **Eugene Koetlitz** al comprobarse que todos los trámites administrativos de concesión y construcción del **Mina-Grott** eran correctos.

Sobre qué sistema de transporte era el **Mina-Grott** intervino **Carles-Emili Montañés Criquillón** ingeniero que había trabajado en la **Compañía General de Tranvías** y en la **Barcelona Tramways Company Limited**. El mismo prometió al **Gobierno Civil de Barcelona** que a cambio de restablecer el servicio del **Mina-Grott**, presentaría un proyecto de explotación mediante una concesión ferroviaria, idea considerada favorable que finalmente llevó el día 6 del mismo mes y año a la reapertura al público del servicio.

**Carles-Emili Montañés Criquillón**

Por aquél entonces, la Sociedad de Atracción de Forasteros a través de su revista **Barcelona Atracción** reconoció al **Mina-Grott** como **transporte de interés turístico**.

La explotación en manos de **Montañés** resolvió la situación legal mediante la constitución de una empresa llamada **Ferrocarril Metropolitano Miniatura de Vallvidrera**, poco después bautizada como **Ferrocarril Metropolitano de Las Planas a Vallvidrera**.

**Ferrocarril Metropolitano Miniatura de Vallvidrera**

La **concesión ferroviaria** pasó por trámites complicados para ajustarse a la **Ley de Ferrocarriles de 1877**, el principal era que la explotación discurría en terrenos de propiedad particular no revertibles al Estado. Por ello, el **Gobierno Civil de Barcelona** acordó como solución definitiva al conflicto burocrático que el señor **Montañés** estaría obligado a presentar un proyecto de ferrocarril de características normales que enlazara **Barcelona con el Vallès** y que circulara por **terrenos revertibles al Estado**, cuya inauguración comportaría el cierre definitivo del **Mina-Grott**.

**Ferrocarril Metropolitano de Las Planas a Vallvidrera**

Finalmente, una Real Orden de 09-08-1909 lo reconoció como **ferrocarril de pasajeros**, con lo cual se convirtió así en la primera línea de **Metro** y en el primer **ferrocarril eléctrico de pasajeros** de España (si tenemos en cuenta que el **tren de Sarrià**, electrificado desde el año 1905, estaba considerado entonces una explotación **tranviaria**).

A partir de 08-1909 (ver apunte anterior) y 06-1911 (ver apunte siguiente) la utilización del **Mina-Grott** se estabilizó y sus servicios se limitaron a fines de semana y periodos vacacionales.

En 06-1911 **Frederick Stark Pearson**, ingeniero y financiero canadiense visitó la capital catalana e inició una serie de transacciones que cambiaron el aspecto del transporte de viajeros en Barcelona. Se enumeran los más trascendentes: En 1911 fundó en Toronto la sociedad **Barcelona Traction Light and Power Company Limited (La Canadiense)** precursora de **Los Tranvías de Barcelona**. En 1912 adquiere la mayoría de acciones de **Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, S.A.** (que incluía el **Funicular de Vallvidrera**) para constituir el 01-04-1912 la nueva compañía **Ferrocarriles de Cataluña Sociedad Anónima**. En tema urbanístico participó en la ordenación territorial de la llamada **Gran Barcelona**.

**Frederick Stark Pearson**

En 1912 la creación de **Ferrocarriles de Cataluña SA (FCC)** conllevaba alargar la línea ferroviaria hacia **el Vallès** y por tanto atravesar la montaña con un nuevo túnel de 1625 metros de longitud. El **Mina-Grott** se utilizó en alguna ocasión tanto para el transporte de obreros como para el traslado de pequeños materiales de construcción.



En 1915 el ingeniero **Frederick Stark Pearson** murió a bordo del transatlántico **Lusitania** con el que viajaba, al ser hundido por un submarino alemán en el océano Atlántico. No obstante este acontecimiento no frenó las obras ya iniciadas por él.

El 28-11-1916 finalmente (en el caso concreto de lo que estamos viendo en esta ficha) se inaugura el tramo **Sarrià-Les Planes** de **Ferrocarriles de Cataluña SA (FCC)**.

El 29-11-1961 (al día siguiente) el **Mina-Grott** cerró definitivamente, y tanto las instalaciones ferroviarias como la vagoneta de pasajeros fueron desmanteladas en poco tiempo.



El señor **Montañés** vendió sus derechos de la **Minagrot**, que volvieron a pertenecer a la **Comunidad de Partícipes de la Mina Pantano de Vallvidrera**, propiedad que mantuvo incluso después de la agregación del municipio de **Sarrià** a **Barcelona** en el año 1921, pero ya no se considera como **Ferrocarril** sino como **transporte de agua canalizada** y

Al estallar la Guerra Civil, el túnel de la **Minagrot** se utilizó esporádicamente para transportar municiones.

Con el paso de los años, se realizaron reformas interiores en las paredes del túnel, básicamente revestimientos de protección, debido al progresivo deterioro y con motivo de volver a transportar de nuevo agua, aunque esta vez en sentido inverso, desde **Barcelona** hasta **San Cugat del Vallés** y **Sabadell**.

Por lo que respecta al parque de ocio en **Vallvidrera**, situado en el año 1908 en los alrededores de la finca y terrenos propiedad del **alcalde Miralles** (Can Sauró y el torrente de Llevalló), de Can Sibina y del **pantano de Vallvidrera**, bautizado con el nombre de **Lake Walley Park** (y en el que preveía la instalación de atracciones, zonas deportivas y merenderos en las inmediaciones del **Pantano**) tal como que se ha citado al inicio de esta ficha, solo se construyó el edificio y se adecuó la explanada delantera para albergar sillas y mesas en forma de merendero, además de instalar la estación del **Mina-Grott**.



Los primeros años funcionó adecuadamente, se celebraban fiestas y reuniones y se estableció un restaurante que se llamaba **Eléctrico**.

Con los años y los problemas surgidos para su continuidad (ver apartados anteriores) se fue dejando abandonado y solo se utilizaba los fines de semana, hasta que se clausuró totalmente, allá por el año 1916.

A partir de la década de 1940, la **Compañía de Aguas de San Cugat** aprovechó el túnel para hacer pasar un colector que formaría parte de una nueva red de suministro de agua potable. En el interior de la mina se construyeron galerías secundarias de menores dimensiones que enlazaban con otras minas de agua. Años después, la **Compañía de Aguas de Sabadell** también construyó un colector para el desarrollo de una nueva red de agua potable entre **Barcelona** y el **Vallès**. El paso del tiempo llevó a la **Minagrot** hasta una situación de extremada degradación y peligrosidad hasta que la **Societat d'Aigües de Sant Cugat (SOREA)**, propietaria de la mina, se encargó de su limpieza, rehabilitación y mantenimiento. En estos últimos años, se procedió a la rehabilitación del **Pantano de Vallvidrera**, de la Casa del Guarda (obra también de **Elies Rogent**) y de los alrededores del parque.

Actualmente toda la zona está habilitada para pasear y en el edificio restaurado se ha instalado un **Centro de Interpretación del Parque del Pantano Vallvidrera** y en los alrededores existe un bar con una terraza cerca del pantano.

Existe abundante información en Internet sobre todo ello en estado actual, la que he considerado más resumida es esta: <http://lamevabarcelona.com/pantavallvidrera/>

Del ferrocarril físicamente (Vagoneta y Railes) no existe ningún vestigio (únicamente el recuerdo en papel).

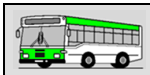
Por lo que respecta a obras de infraestructura relacionadas con el **Mina-Grott** pueden citarse las estaciones y apeaderos tanto en la línea del **Funicular de Vallvidrera** como en la línea de **FGC Metro del Vallés**, **Apeadero de Vallvidrera**.



## Información / Bibliografía / Enlaces

Artículo en Blog	<a href="http://eltranvia48.blogspot.com/2012/02/el-mina-grott-la-semilla-de-la-gran.html">http://eltranvia48.blogspot.com/2012/02/el-mina-grott-la-semilla-de-la-gran.html</a>
Datos sobre el Mina Grott	<a href="https://es.wikipedia.org/wiki/Mina_Grott">https://es.wikipedia.org/wiki/Mina_Grott</a>
Reportaje sobre el Mina Grott	<a href="https://beteve.cat/cultura/mina-grott-tunel-collserola-sarria-vallvidrera/">https://beteve.cat/cultura/mina-grott-tunel-collserola-sarria-vallvidrera/</a>
Reportaje en Youtube	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=UdUNqVPrtVY">https://www.youtube.com/watch?v=UdUNqVPrtVY</a>
Artículo en La Vanguardia	<a href="https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20170924/431464385609/barcelona-secreta-otro-tunel-vallvidrera.html">https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20170924/431464385609/barcelona-secreta-otro-tunel-vallvidrera.html</a>
Artículo en Blog	<a href="https://veodigital.blogspot.com/2012/01/mina-grott-pantano-de-vallvidrera.html">https://veodigital.blogspot.com/2012/01/mina-grott-pantano-de-vallvidrera.html</a>
Artículo sobre la instalación	<a href="https://cuandosellevabasombrero.wordpress.com/2013/07/05/mina-grott/">https://cuandosellevabasombrero.wordpress.com/2013/07/05/mina-grott/</a>
Artículo con reportaje	<a href="http://www.altresbarcelones.com/2014/05/el-mina-grott-i-el-panta-de-vallvidrera.html">http://www.altresbarcelones.com/2014/05/el-mina-grott-i-el-panta-de-vallvidrera.html</a>
Artículo con historia y comentarios	<a href="https://es.toluna.com/opinions/3263088/Mina-Grott">https://es.toluna.com/opinions/3263088/Mina-Grott</a>
Artículo con la historia abreviada	<a href="http://patrimonioidustrialdebarcelona.blogspot.com/2009/10/el-tren-electrico-de-la-mina-grott.html">http://patrimonioidustrialdebarcelona.blogspot.com/2009/10/el-tren-electrico-de-la-mina-grott.html</a>
Algunos datos más sobre el Mina-Grott	<a href="https://veodigital.blogspot.com/search?q=Mina-Grott&amp;max-results=20&amp;by-date=true">https://veodigital.blogspot.com/search?q=Mina-Grott&amp;max-results=20&amp;by-date=true</a>
Artículo abreviado	<a href="http://mundobarcano.blogspot.com/2011/11/mina-grott-el-primer-tren-electrico.html">http://mundobarcano.blogspot.com/2011/11/mina-grott-el-primer-tren-electrico.html</a>
Videos sobre el estado y uso actual:	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=Mc0AGohqN_o">https://www.youtube.com/watch?v=Mc0AGohqN_o</a> → Collserola Sota Terra - Capítol 4 <a href="https://www.youtube.com/watch?v=UdUNqVPrtVY">https://www.youtube.com/watch?v=UdUNqVPrtVY</a> → El Mina Grott i el Pantà de Vallvidrera <a href="https://beteve.cat/cultura/mina-grott-tunel-collserola-sarria-vallvidrera/">https://beteve.cat/cultura/mina-grott-tunel-collserola-sarria-vallvidrera/</a> → Reportage Betevé





Datos en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Mina\\_Grott](https://es.wikipedia.org/wiki/Mina_Grott)

Mina Grott

Entrada superior de la Mina Grott. →

La Mina Grott es un túnel de casi un kilómetro y medio que se encuentra en la sierra de Collserola, dentro del término municipal de Barcelona, y que conecta el Pantano de Vallvidrera con la parte baja del barrio de Vallvidrera, cerca de la estación del Funicular de Vallvidrera.

Su construcción la realizó la Sociedad Campaña y Cia. en 1855, para llevar agua del Pantano de Vallvidrera hasta el antiguo municipio de Sarrià. En sus primeros años transportaba 400 metros cúbicos de agua. En ese tiempo, la mina fue explotada por una compañía que poco a poco cayó en decadencia.

Poco después, en los inicios del siglo XX, un ingeniero de la compañía de tranvías, Carles F. Montañés, presentó un proyecto que pretendía construir una vía de 60 centímetros y ampliar a su vez la sección del túnel para hacer pasar por él un trenecito destinado a trasladar a los barceloneses que iban a pasar sus ratos de ocio alrededor del pantano, una zona donde estaba previsto la creación de un parque de ocio en Vallvidrera bautizado como «Lake Valley Park». El proyecto aseguraba al mismo tiempo la continuidad del trasvase de agua desde el pantano.

El 13 de junio de 1908 se realizó el viaje inaugural. Se trataba de un vagón eléctrico con capacidad para 36 pasajeros. El túnel estaba iluminado con 80 bombillas de colores. El éxito del tren fue total y cerca de 40.000 personas lo utilizaron durante el breve periodo de tiempo en el que funcionó.

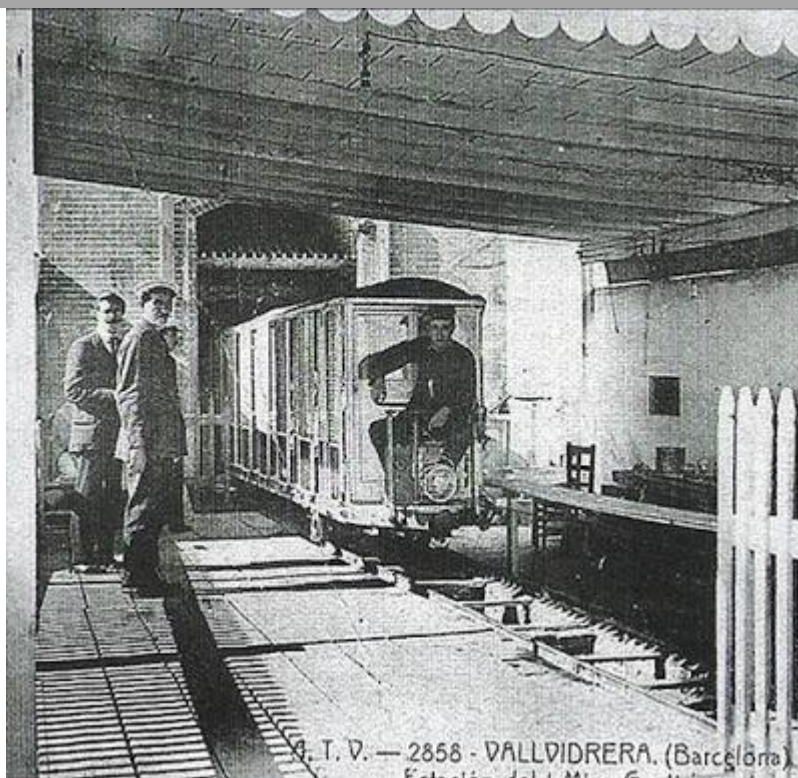
Tanto el parque de atracciones del Tibidabo como la empresa explotadora del tren de Sarrià vieron en este tren un fuerte competidor, y las presiones obligaron a que la instalación dejara de funcionar a principios de 1909. Posteriormente fue utilizado durante un tiempo como transporte de obreros y material en la construcción de los actuales túneles de los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña hasta su clausura en 1916. Años después, la mina entraría en un estado de casi abandono hasta que las nuevas canalizaciones de agua la rescatarían del olvido para transportar de nuevo agua, aunque esta vez en sentido inverso: desde Barcelona hasta San Cugat del Vallés y Sabadell.

Datos en: <http://eltranvia48.blogspot.com/2012/02/el-mina-grott-la-semilla-de-la-gran.html>

miércoles, 15 de febrero de 2012

## El Mina-Grott, la semilla de la Gran Barcelona

Muy poca gente habrá oído hablar de la Minagrot, una mina que antaño conducía las aguas del pantano de Vallvidrera hasta Sarrià, y en cuyo interior circuló el llamado Mina-Grott, un tren que se convirtió en el primer tren eléctrico de pasajeros de España, en la primera línea de metro de Barcelona y en la semilla de inspiración de la Gran Barcelona. Su vida fue efímera y enseguida entró en el olvido, pero tuvo mucha repercusión en la posterior evolución de la ciudad de Barcelona y sus alrededores, por lo que es de justicia recuperar la historia de algo tan pequeño capaz de haber producido en la posteridad algo tan grande. El precedente más antiguo del Mina-Grott fue el tren miniatura diseñado por el ingeniero alemán Werner von Siemens, fundador de la compañía Siemens & Halske. El 31 de mayo de 1879 este ingenio se puso en funcionamiento en el interior del recinto de la Exposición de Industria y Artesanía celebrado en Berlín. Se trataba de una pequeña línea de 300 metros de longitud que enlazaba entre sí todos los pabellones de la feria, y constaba de una pequeña locomotora eléctrica que arrastraba tres vagones de madera para un total de dieciocho pasajeros sentados cada uno. En Barcelona, antes de la inauguración del Mina-Grott existieron algunos



G. T. V. — 2858 - VALLVIDRERA. (Barcelona)  
Estación del Mina Grott

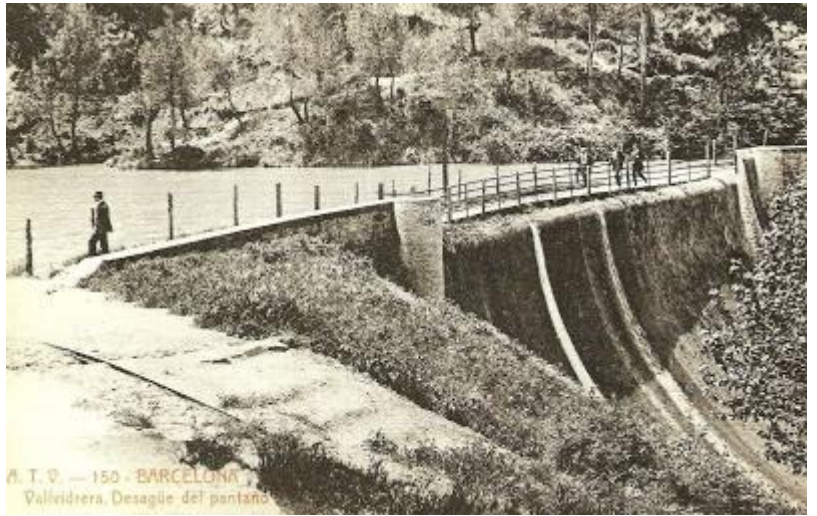


trenes miniatura precedentes, pero con la diferencia de que tenían otras finalidades distintas a las de un servicio de pasajeros.

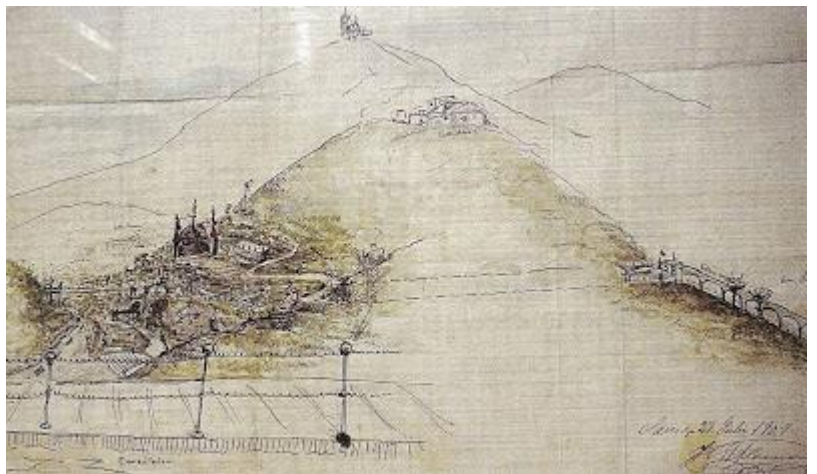
A principios del siglo XX funcionaron los trenes de vapor del Saturno Park y del Turó Park, y los ferrocarriles eléctricos de mercancías de servicio interior portuario pertenecientes a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona. En la segunda mitad del siglo XIX, Sant Vicenç de Sarrià era un municipio de unos 4000 habitantes que basaba buena parte de su economía en los cultivos de la viña, cereales, fruta y legumbres, pero que pronto lo sustituyó por el sector de la construcción, especialmente en lo referente a obras públicas y privadas de minas de agua, pozos, canteras, carreteras y caminos. Santa Maria de Vallvidrera era un núcleo aislado de tan solo 277 habitantes cuya economía se fundamentaba en la explotación de los bosques y en el cultivo de cereales y viña. Con el propósito de mejorar la productividad, se planteó la construcción de un embalse que recogiera las aguas pluviales para destinarlas posteriormente a los regadíos. El arquitecto Elies Rogent Amat fue el encargado de diseñar el pantano de Vallvidrera, un embalse de gravedad con un gran muro de masonería, típico de las regiones montañosas, una obra de ingeniería muy valorada en aquella época. Se inauguró el 15 de julio de 1864.



Paralelamente, el municipio de Sarrià se encontraba faltado de una buena red de distribución de agua potable, ya que las minas existentes no servían porque eran de propiedad privada y, por consiguiente, de consumo particular. Por ello se fundó la Sociedad de Aguas de Sarrià con el objetivo de que las aguas del pantano se canalizaran por toda la localidad a través de una gran conducción, unas obras llevadas a cabo bajo la dirección el maestro de obras Antoni Campañà. Los trabajos de construcción fueron relativamente cortos, de ahí una conocida cita del mismo Campañà el cual afirmó que construyó el túnel con una vagoneta, un par de mulas y un par de murcianos. El resultado final fue de una galería de 1290 metros de longitud, hallándose la boca de salida a 50 metros de la presa del pantano y la boca de entrada al lado de la Cuesta de Vallvidrera. Este nuevo túnel se bautizó con el nombre de Minagrot. Cuando entró en servicio, Sarrià pasó a disponer de 400.000 litros diarios de agua. La explotación de la canalización de aguas de Vallvidrera a Sarrià iría a cargo de la Compañía de Aguas de Vallvidrera, la cual quebró al poco tiempo a pesar de la rentabilidad de negocio, siendo sustituida por la Comunidad de Partícipes de la Mina Pantano de Vallvidrera.



El período comprendido entre finales del siglo XIX hasta principios del XX coincidió con la anexión de Vallvidrera a Sarrià (1890) y el mandato del alcalde Ramón Miralles, gran impulsor de la modernización del municipio con la construcción de nuevas carreteras y caminos y la edificación de torres señoriales, convirtiendo aquella antigua villa rural en el lugar de reposo y veraneo de las clases pudientes y la burguesía barcelonesa. Coincidió por aquél entonces con las llamadas corrientes higienistas que reivindicaban el éxodo de las grandes ciudades entendidas éstas como lugares insalubres, hacia zonas naturales. En relación con esta corriente reivindicativa de Collserola, el 18 de mayo de 1907 un joven empresario de 25 años de edad llamado Heribert Alemany Escardó presentó al Ayuntamiento de Sarrià un proyecto de parque de ocio en Vallvidrera, concretamente en los alrededores de la finca y terrenos propiedad del alcalde Miralles (Can Sauró y el torrente de Llevallol), de Can Sibina y del pantano de Vallvidrera, bautizado con el nombre de Lake Walley Park. Preveía la instalación de atracciones, zonas deportivas y merenderos. Para acceder con comodidad, se construiría un pequeño ferrocarril que circularía por el interior del túnel de la Minagrot, cuyo interior se decoraría con luces de colores para ofrecer un aspecto "fantástico" durante el breve viaje. El entonces alcalde de Sarrià, Carles Xiró, dio su visto bueno y tramitó el expediente al gobernador civil de Barcelona, Ángel Ossorio Gallardo, que también se mostró favorable.

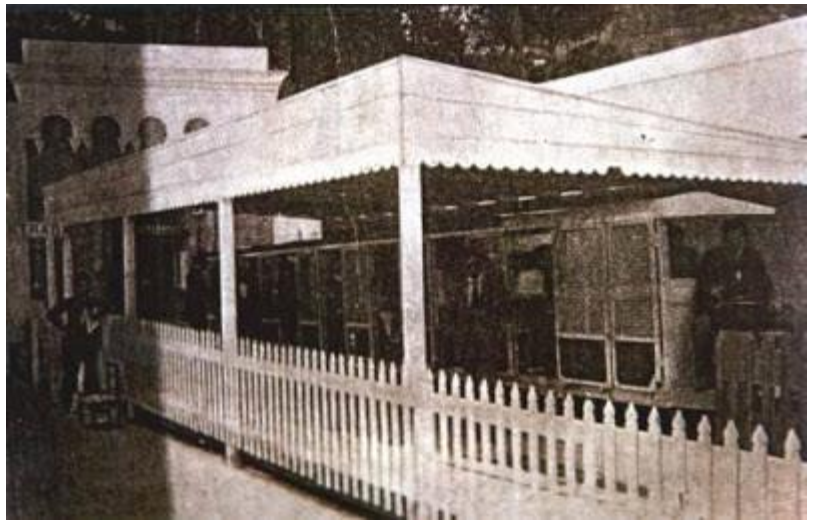




En vistas de que las atracciones y equipamientos deportivos se irían implantando progresivamente, se creyó que la obra más prioritaria era la construcción del tren miniatura de la Minagrot, cuyas obras deberían de respetar la canalización de agua. Por ello, se estableció un acuerdo con la Comunidad de Partícipes de la Mina Pantano de Vallvidrera, la cual accedió a ceder sus derechos de posesión de la mina bajo la condición de que no se realizarían más obras que las establecidas. En el interior del túnel fue precisa la restauración de diversas partes de las paredes para mejorar la seguridad, quedando finalmente tramos revestidos, tramos semirevestidos y tramos sin revestir a roca descubierta. En el interior del túnel se instaló una vía única de 600 mm desmontable similar a las usadas en trenes de minas, que respetaría la fosa central por donde circulaba el agua canalizada del pantano hacia Sarrià. En cada boca se construyó una pequeña estación sin andenes y de extremada sencillez. El material móvil constaría de una vagoneta de 11,2 metros de longitud con una capacidad para 32 personas sentadas en asientos distribuidos de forma 2+2 en compartimentos cerrados con puertas correderas de reja de corral. A cada extremo iría el conductor al tratarse de una unidad bidireccional. El vehículo funcionaba eléctricamente mediante un par de motores de 220V i 5Cv de potencia conectados en serie. La corriente eléctrica la tomaría a través de un cable que discurriría paralelo a la vía que haría la misma función de un tercer carril. En caso de avería la corriente se cortaba para evitar accidentes y en cada extremo de la vagoneta había unos faros portátiles.



El 20 de mayo de 1908, Heribert Alemany anunció el final de las obras del tren miniatura, que se bautizaría con el nombre de Mina-Grott. El presupuesto de las obras ascendió a un total de 11841,30 pesetas. Finalmente, después de las correspondientes inspecciones técnicas de funcionamiento y seguridad de las instalaciones, entró en servicio el 3 de junio siguiente, inauguración a la que asistieron las principales autoridades de la época. Se estableció una tarifa única que siempre se mantuvo invariable, de 25 céntimos. Para facilitar las comunicaciones, el funicular de Vallvidrera abrió un pequeño apeadero del cual a través de un nuevo puente sobre la vía accedía hasta la estación inferior. El éxito de público se tradujo en la venta de unos 32000 billetes en tan solo un mes de haber entrado en funcionamiento, hecho que puso en evidencia la rentabilidad del servicio.

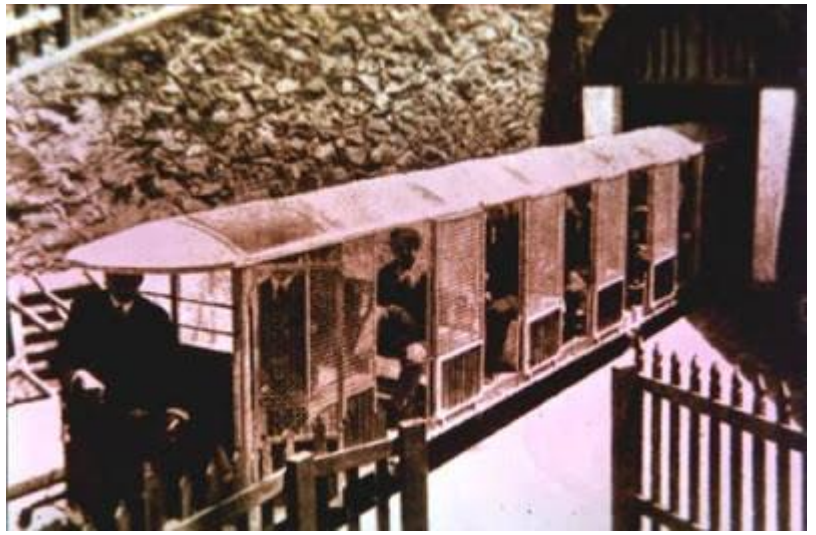


Sin embargo, los problemas no se hicieron esperar, y muy probablemente por celos y por miedo a la competencia, el director del funicular de Vallvidrera, Eugene Koetlitz, presentó un recurso al Ayuntamiento de Sarrià alegando que la construcción del Mina-Grott no se había aprobado bajo prescripciones legales y que los sistemas de seguridad resultaban insuficientes convirtiendo aquella atracción en algo peligroso. A pesar de que legalmente cumplía con todas las condiciones establecidas por ley y que el alcalde Carles Xiró pidió la desestimación de la denuncia, el Gobierno Civil de Barcelona no tenía muy claro qué clase de sistema de transporte era, si una mera atracción o bien un servicio ferroviario de pasajeros. Ante la duda y mientras quedaba pendiente de definición, el gobernador civil Ángel Ossorio ordenó a Heribert Alemany el cierre inmediato y provisional del servicio al público, cumpliéndose el día 26 de julio siguiente a pesar de la oposición de los empleados que igualmente abrieron, hecho que obligó a enviar un par de guardias civiles para forzar la clausura. El 5 de agosto siguiente, Heribert Alemany interpuso un recurso contra el cierre, que finalmente prosperó y anuló la denuncia de Eugene Koetlitz al comprobarse que todos los trámites administrativos de concesión y construcción del Mina-Grott eran correctos.





Solo quedaba pendiente decidir qué sistema de transporte se trataba, problema para el cual intervino el personaje de Carles-Emili Montañés Criquillón, ingeniero experto en materia ferroviaria y centrales eléctricas que trabajó en la Compañía General de Tranvías y en la Barcelona Tramways Company Limited. El mismo prometió al Gobierno Civil de Barcelona que a cambio de restablecer el servicio del Mina-Grott, presentaría un proyecto de explotación mediante una concesión ferroviaria, idea considerada favorable que finalmente llevó el día 6 del mismo mes y año a la reapertura al público del servicio. Por aquél entonces, la Sociedad de Atracción de Forasteros a través de su revista Barcelona Atracción reconoció al Mina-Grott como transporte de interés turístico. La explotación a manos de Montañés resolvió la situación legal mediante la constitución de una empresa llamada Ferrocarril Metropolitano Miniatura de Vallvidrera, poco después bautizada como Ferrocarril Metropolitano de Las Planas a Vallvidrera. La concesión ferroviaria tuvo que pasar por trámites complicados como ajustarse a la Ley de Ferrocarriles de 1877 y al hecho de que el túnel de la mina transcurría bajo terrenos de propiedad particular no revertibles al Estado. Por ello, el Gobierno Civil de Barcelona acordó como solución definitiva al conflicto burocrático que el señor Montañés estaría obligado a presentar un proyecto de ferrocarril de características normales que enlazara Barcelona con el Vallès y que circulara por terrenos revertibles al Estado, cuya inauguración comportaría el cierre definitivo del Mina-Grott. Finalmente, una Real Orden de 9 de agosto de 1909 lo reconoció como ferrocarril de pasajeros, con lo cual se convirtió así en la primera línea de metro y en el primer ferrocarril eléctrico de pasajeros de España (si tenemos en cuenta que el tren de Sarrià, electrificado desde el año 1905, estaba tranviarizado).



Para la prolongación del tren de Sarrià hasta el Vallès con el reto de superar la barrera física que suponía la montaña de Collserola, contó con la ayuda de su inestimable amigo Frederick Stark Pearson, ingeniero y financiero canadiense que visitó la capital catalana en junio de 1911. Entusiasmado de su experiencia, fundó en Toronto en el mismo año la sociedad Barcelona Traction Light and Power Company Limited (La Canadiense) y proyectó una ordenación territorial que supuso la semilla de la llamada Gran Barcelona: la ciudad comercial (Barcelona capital desde el Llobregat hasta el Besòs), la ciudad residencial (Collserola) y la ciudad industrial (las comarcas vallesanas). Fue el mismo Pearson quien a través de la Barcelona Traction adquirió las acciones de Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, S.A. (que incluía el tren y el funicular de Vallvidrera) para la



constitución el 1 de abril de 1912 de la nueva compañía Ferrocarriles de Cataluña Sociedad Anónima. Al iniciarse las obras de construcción del nuevo tramo ferroviario que incluía la perforación de un túnel bajo la montaña de 1625 metros de longitud, esporádicamente el Mina-Grott se utilizó tanto para el transporte de obreros como para el traslado de pequeños materiales de construcción. Desgraciadamente, sucedió un fatal suceso en el año 1915, en plena Primera Guerra Mundial, cuando el ingeniero Pearson murió a bordo del transatlántico Lusitania con el que viajaba, al ser torpedeado y hundido por un submarino alemán en pleno océano Atlántico.

Este suceso que tanto traumatizó no impidió que las obras ferroviarias continuaran, y después de algunos años de trabajo, el 28 de noviembre de 1916 se inauguró el tramo Sarrià-Les Planes. Al día siguiente, el Mina-Grott cerró definitivamente, y tanto las instalaciones ferroviarias como la vagoneta de pasajeros fueron desmanteladas.

El señor Montañés vendió sus derechos de posesión de la Minagrot, que volvieron nuevamente a pertenecer a la Comunidad de Partícipes de la Mina Pantano de Vallvidrera, propiedad que mantuvo incluso después de la agregación del municipio de Sarrià a Barcelona el año 1921. Con el paso de los años, se realizaron reformas interiores en las paredes del túnel, básicamente revestimientos de protección,



debido al progresivo deterioro. Al estallar la Guerra Civil, el túnel de la Minagrot se utilizó para transportar municiones hacia Barcelona y esconder material bélico para evitar que las tropas enemigas lo localizaran y lo bombardearan. A partir de la década de 1940, la Compañía de Aguas de San Cugat aprovechó el túnel para hacer pasar un colector que formaría parte de una nueva red de suministro de agua potable. En el interior de la mina se construyeron galerías secundarias de menores dimensiones que enlazaban con otras minas de agua. Años después, la Compañía de Aguas de Sabadell también construyó un colector para el desarrollo de una nueva red de agua potable entre Barcelona y el Vallès. El paso del tiempo llevó a la Minagrot hasta una situación de extrema degradación y peligrosidad hasta que la Societat d'Aigües de Sant Cugat (SOREA), propietaria de la mina, se encargó de su limpieza, rehabilitación y mantenimiento. En estos últimos años, se procedió a la rehabilitación del pantano de Vallvidrera, de la Casa del Guarda (obra también de Elies Rogent) y de los alrededores del parque.



**Procedencia:** <http://veodigital.blogspot.com>

Publicado por [Ricard](#) en [16:59](#)

**Datos en:** <http://www.agrupament.cat/porta/documentacio/el-mina-grott/>

## EL “MINA-GROTT”

El ferrocarril “Mina-Grott” va ser posat en servei el 13 de juny de 1908 i transcorria per l’interior d’una galeria construïda per a conduir l’aigua del pantà de Vallvidrera fins a l’antic poble de Sarrià.

Juntament amb el ferrocarril va ser obert al públic un parc d’atraccions denominat “Lake Valley” i aviat es va notar la afluència de públic, la qual cosa va molestar a la direcció del Funicular de Vallvidrera, gestionat pel Ferrocarril de Sarrià.

No es va trigar en posar-li traves (el “Mina-Grott” va tenir un èxit enorme i en un mes arribà a transportar 32.000 persones) recorrent a la Guardia Civil, i el ferrocarril es va tancar entre el 22 de juliol i el 9 d’agost d’aquell any.

A partir d’aquesta data va estar obert al públic juntament amb el parc d’atraccions fins al 1916, any en que el Ferrocarril de Sarrià va arribar a Les Planes.

El principal problema amb que es trobava l’explotació del “Mina-Grott” i del parc “Lake Valley” era que no es podia demanar concessió ja que els terrenys van ser concedits a perpetuïtat i el petit ferrocarril no s’ajustava a la Llei de Ferrocarrils aleshores vigent, amb la qual cosa va ser considerat com una atracció més, per falta dels permisos necessaris.

Xavier Marañá “L’americà”

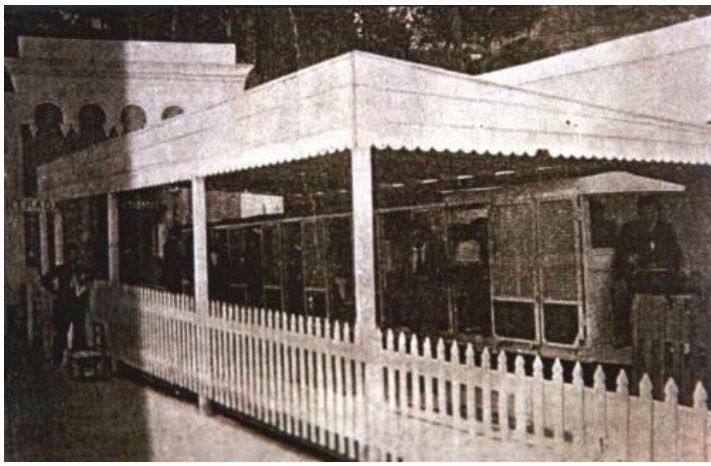
Soci AFB

## DADES TÈCNIQUES

<b>Infraestructura:</b>	Fundador:	Carlos F. Montañés
	Data inici:	13 de juny de 1908
	Data tancament:	1916
	Estacions:	Drecera i Pantà
	Longitud de via:	1400 m.
<b>Material Motor:</b>	Ample de via:	600 m.m.
	Capacitat del cotxe:	36 persones
	Longitud:	11,5 m.
	Altura:	1,3 m.
	Tracció:	Elèctrica

## FOTOGRAFIES:





Estació del Pantà (1909)



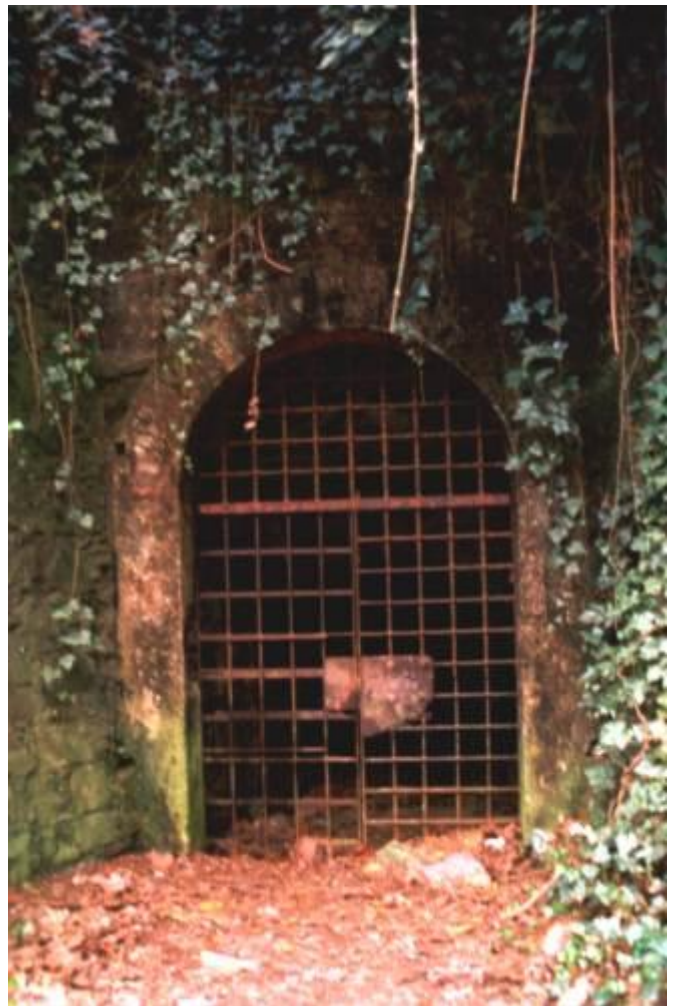
Estació de la Drecera (1908)



Estació del Pantà (1908)



Estació de la Drecera de Vallvidrera (1910)



Boca del túnel costat pantà (abril 1998)



Estació de la Drecera de Vallvidrera (abril 1998)



Emplaçament de l'antiga estació del Pantà i túnel (gener 1999)



Datos en: <https://veodigital.blogspot.com/search?q=Mina-Grott&max-results=20&by-date=true>

Mostrando las entradas para la consulta **Mina-Grott** ordenadas por fecha. **Ordenar por relevancia** **Mostrar todas las entradas**

sábado, 7 de enero de 2012

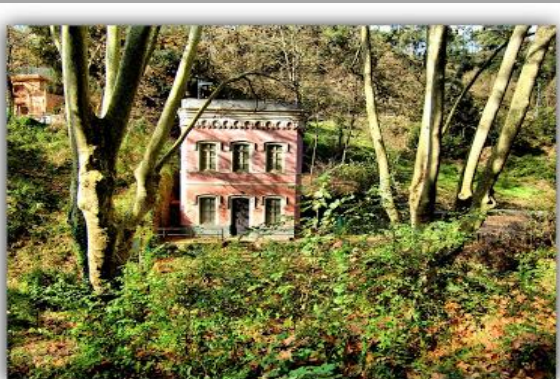
## Mina Grott (Pantano de Vallvidrera, Barcelona).



El **Pantano de Vallvidrera**, inaugurado en 1864 con el fin de garantizar el abastecimiento de agua al municipio de Sarrià, que Barcelona se anexionaría en 1921. La obra, construida por el arquitecto **Elies Rogent**, fue considerada una joya de la ingeniería hidráulica del siglo XIX. Asimismo, para que el agua llegara desde el pantano a Sarrià se abrió un túnel con un caudal de 400.000 litros diarios.



El merendero junto a la casa del guarda de la presa, es un buen lugar para descansar al fresco, sacar de la mochila un buen bocata casero y escuchar el canto de los pájaros.





Un poco más abajo se encuentra la boca norte de "La Mina Grott", un túnel de casi un kilómetro y medio que se encuentra dentro del término municipal de Barcelona y que conecta el **Pantano de Vallvidrera** con la parte baja del barrio de **Vallvidrera**, cerca de la estación del Funicular del mismo nombre.



En los inicios del siglo XX, un ingeniero industrial de la compañía de tranvías, **Carlos Emilio Montañés y Criquillion**, presentó un proyecto que pretendía construir una vía de 60 centímetros y ampliar a su vez la sección del túnel para hacer pasar por él un trenecito destinado a trasladar a los barceloneses que iban a pasar sus ratos de ocio en la sierra de Collserola. El 3 de junio de 1908 se inauguró el tren de Mina Grott, "el Ferrocarril Metropolitano en Miniatura". Era un pequeño ferrocarril eléctrico con capacidad para 36 pasajeros que estaba destinado a ser el medio de transporte para un parque de recreo junto al pantano ideado por Heribert Alemany, el principal promotor del proyecto del "Lake Valley" con su bosque iluminado, los trottoirs roulants y un restaurante que se llamaba Eléctrico.



Se llamaba LakeValley, así, en inglés, tal vez porque entre el grupo de promotores estaba el ingeniero estadounidense Frank Pearson, el impulsor de la industria eléctrica en Catalunya.



VecDigital © Apu

Este ferrocarril utilizaba el túnel de la **Mina Grott** que llevaba agua hasta Sarrià. El túnel estaba iluminado con 80 bombillas de colores. Tenía final cerca del pantano de Vallvidrera. El trayecto entre las estaciones, ubicadas a unos cien metros del Pie del Funicular de Vallvidrera y del pantano, tardaba seis minutos a una velocidad media de 12 kilómetros por hora. A cambio de 35 céntimos por trayecto, cientos de personas la utilizaban cada semana. Más de 40.000 lo hicieron en los ocho años que estuvo en funcionamiento



VecDigital © Apu

El señor Eugeni Koetlitz, propietario del Funicular de Vallvidrera, que funcionaba desde 1906, vio reducido notablemente el número de sus usuarios y planteó una denuncia por razones de seguridad pública porque el tren no se ajustaba a la normativa vigente. El ingeniero Carles Emili Montañés planteó al financiero norteamericano **Frank S. Pearson** la compra del ferrocarril de Barcelona a Sarrià y su prolongación. En 1912 se constituyó la sociedad Ferrocarriles de Catalunya. En 1917 se inauguró el tramo de doble vía hasta Sant Cugat del Vallès. En 1919 la línea llegó a Terrassa y en 1922 a Sabadell. El 28 de noviembre de 1916, Ferrocarriles de Sarrià inauguró su trayecto de Sarrià a Les Planas. Aquel fue punto y final de la historia para el pequeño ferrocarril eléctrico de Mina Grott.

Para leer más os recomiendo visitar; [Mundo Barcino](#).

[Club de Exploradores de Lugares Abandonados](#). [La Mina Grott archivo PDF](#)

Publicado por [APU Barcelona](#) [13 comentarios](#)





**LINEAS**

**Mina-Grott**

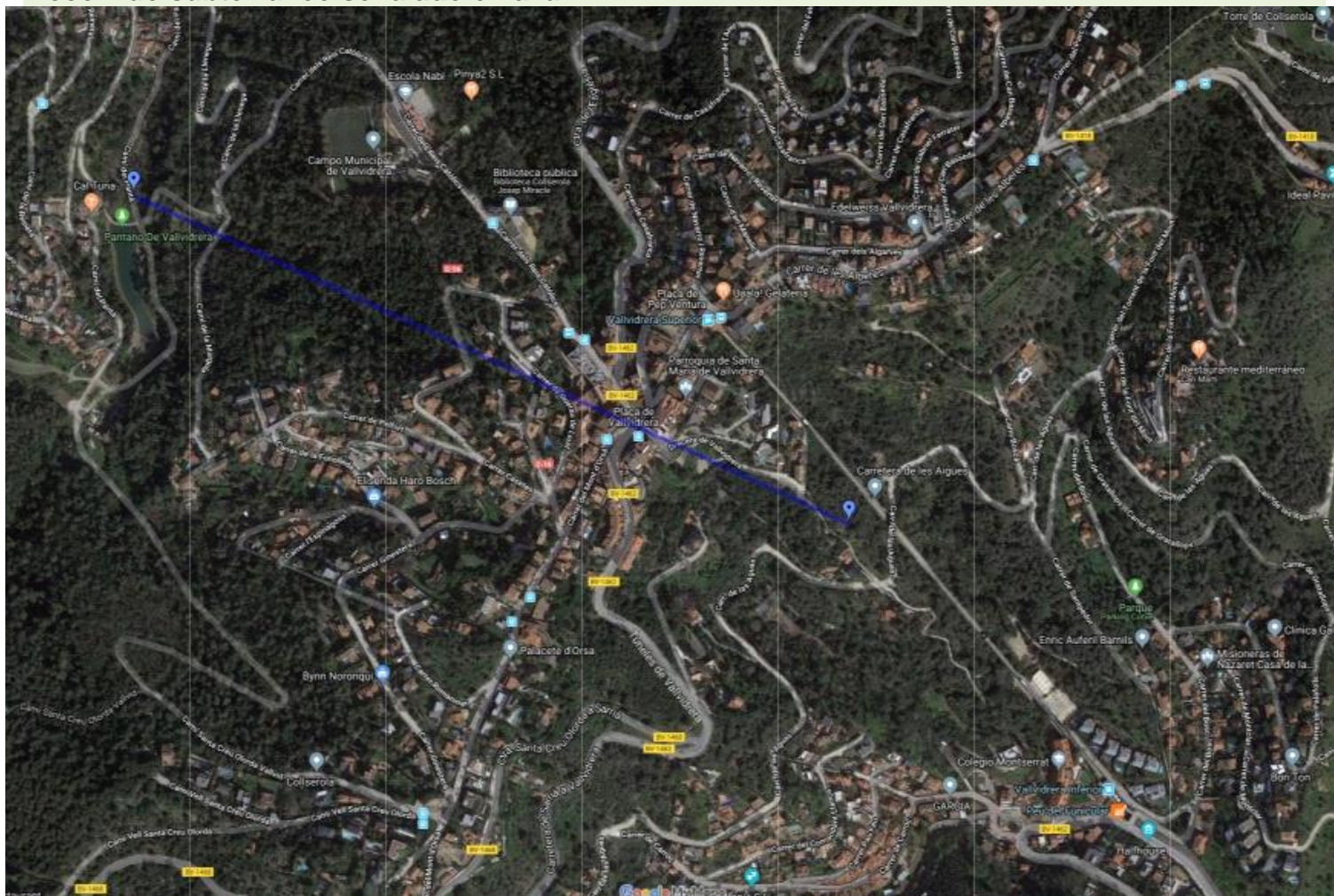
Empresa:  
**Extinguida**

**Mina-Grott**

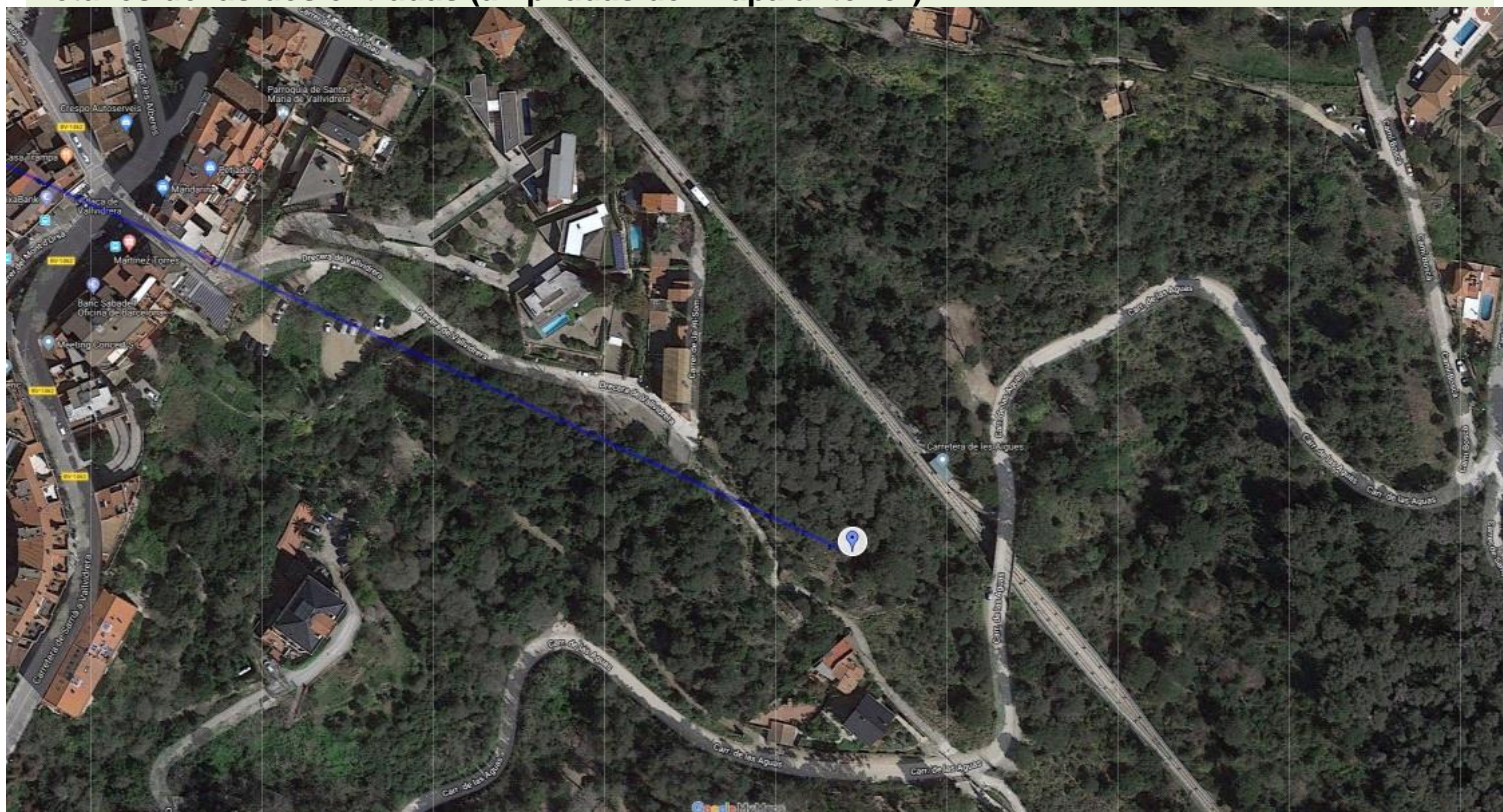
Ubicación:

**Vallvidrera (Barcelona)**

**Recorrido subterráneo señalado en azul:**



**Detalles de las dos entradas (ampliadas del mapa anterior):**







**Recorrido esquemático:**

