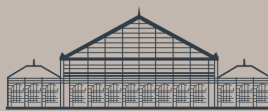


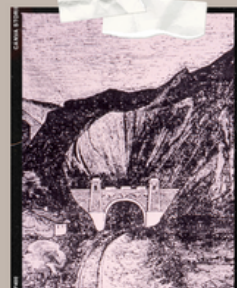
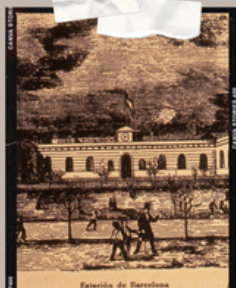


Fundación de los
FERROCARRILES
Españoles



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

175 AÑOS DE
Ferrocarril



2023

175 AÑOS DE
HISTORIA
FERROVIARIA



175 AÑOS DE Ferrocarril

El 28 de octubre de 1848 la ciudadanía de Barcelona y Mataró asistió, por primera vez, a la salida y llegada de un tren formado por diez coches que transportó a más de 400 personas. En el tercer trimestre de 2022 el ferrocarril movilizó en nuestro país a más de 127 millones de viajeros.

Con 175 años de historia, el tren se ha convertido en la modalidad de transporte más sostenible y ha sido protagonista de muchos acontecimientos e historias. Los testimonios documentales de muchas de estas historias se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario y en la Biblioteca Ferroviaria. Las imágenes que ilustran este calendario forman parte del legado que gestiona la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con el cual esperamos que, como los trenes que partieron en 1848, nos conduzca por un fructífero y feliz viaje a lo largo de 2023.

175 AÑOS DE
HISTORIA
FERROVIARIA

2023

SEÑORES PROTECTORES DE LA EMPRESA.

El Excmo. Sr. Capitan General Baron de Meer.
Excmo. Sr. General D. Manuel Pavia.
Excmo. Sr. Baron de la Barre.
Excmo. Sr. Marques de Castellorrius.
Sr. Baron de Segur.

M. I. Sr. Gefe Politico D. Francisco de Paula Lillo.
Sr. Intendente D. Miguel Belza.
M. I. Sr. D. Joaquin Gispert, Tesorero de rentas y hacendado.
M. I. Sr. D. José Bertran y Ros, magistrado y hacendado.
Sr. D. Manuel Pujol de Senillosa, diputado de provincia.
Sr. D. Pedro Dalmases, id.
Sr. D. Manuel Gilbert, id.
Sr. D. Luis Gonzaga Pons y Fuster, idem.
Sr. D. Mariano Noguera, id.
Sr. D. Bruno Martí, id.
Sr. D. Antonio Font y del Sol, id.
Sr. D. Francisco Coll y Jover, id.
Sr. D. Tomas Torredubella, id.
Sr. D. Carlos Martí, id.

Sr. D. José Xifré, hacendado.
Sr. D. Joaquin Castañer, hacendado y del comercio.
Sr. D. Francisco Viñas, id.
Señores Serra y Parladé, del comercio.
Sr. D. Epifanio de Fortuny, hacendado.
Sr. D. Francisco Fontanellas, del comercio.
Sr. D. Pedro Gil, id.
Sr. D. Pedro Ortemberg, id.
Sr. D. Juan Canadell, id.
Sr. D. José María Serra, id.
Sres. D. Juan Casamitjana, y compañía.
Sr. D. Miguel Martorell.
Sr. D. Ramon Martí, id.
Sr. D. Francisco Puigmartí, id.

Director de la empresa D. José María Roca.
Encargado en Barcelona D. Francisco de Uncilla.

SEÑORES ASOCIADOS AL DIRECTOR PARA PROMOVER LA FORMACION DE LA COMPAÑIA.

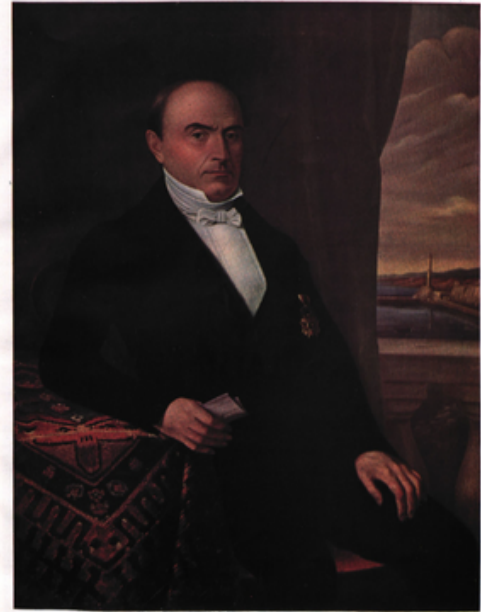
D. Ramon Maresch y Ros.

D. Miguel Biada.

Por tanto en virtud de esta Real Cédula, concedo a la dicha Compañía privilegio exclusivo para que ejecute y explote p...
...el camino de hierro de Barcelona a Mataró, con sujeción a las cláusulas y condiciones precedentes; y para que lo conste en...
...ampla y breve forma, an... por dicha Compañía como po...
...nidad, copias y particular a quienes correspondan, he ma...
...espatchar la presente Real Cédula que va firmada de mi Real...
...llada con mi sello secreto y refrendada de mi infante Minis...
...comercio, Instrucción y Obras públicas, que la comunicará a quien...
...onda y dispondrá su cumplimiento. Dada en Salaz... a veinte...
...bre de mil ochocientos cuarenta y siete. = Yo la Reyna. =
...Ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas, Antonio...
...o = Vd. concede Real cédula de privilegio a la Compañía...
...mino de hierro de Barcelona a Mataró para que lo construi...
...ble de su cuenta por el tiempo de noventa y nueve años.

I.

Esta Sociedad tiene por objeto esclusivo la construccion, conservacion y utilizacion del camino de hierro entre Barcelona y Mataró.



M. BIADA Y ROCA



Anverso de la medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró



ENERO

LUNES

MARTES

MIÉRCOLES

JUEVES

VIERNES

SÁBADO

DOMINGO

						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

notas

[illegible]

AHF-BF

1848-2023

FEBRERO



Las principales características de la línea de Barcelona a Mataró eran las siguientes:

Estaciones: Barcelona (terminal); Badalona; Mongat; Masnou; Ocaña; Premiá de Mar; Vilasar de Mar; Mataró (terminal).

Coste de la línea: Un millón de duros.

Longitud: 101.750 pies de Burgos (26 kilómetros, 600 metros).

Empleados: 87, sin contar el personal de los talleres.

Locomotoras: Cuatro, fabricadas por la casa Jones y Potts, de Inglaterra. Su coste fué de 50.000 duros.

Línea: Amojonada, para conocimiento de las distancias.

Telégrafo: Telégrafo eléctrico conectado en todas las estaciones. En siete minutos puede transmitirse una orden de Barcelona a Mataró.

Puentes: Cuarenta y cuatro. El más largo, el del Besós, construido en madera, que tiene 86 ojos.

Túnel: El de Mongat, primero de los horadados en España. Costó, su construcción, 62.500 duros.

Vigilancia: Hay un inspector de guardia que recorre la línea cada noche y lo mismo al amanecer, antes de la salida del primer tren. Hay también rondas de vigilancia por la noche.

Coches: Consta el material rodado de: Dos coches de lujo; treinta coches de primera clase; treinta coches de segunda clase; diez y ocho coches de tercera clase; doce vagones de carga y dos vagones largos (trucks).

Estación de Mataró: Semejante a la de Barcelona, pero de más reducidas dimensiones. Su estilo es toscano. Anexas tiene cocheras y talleres, con seis plataformas giratorias para los vagones y una para las locomotoras.

Estación de Barcelona: De elegante y sencilla construcción, de orden dórico. En la fachada tiene dos lápidas, que en letras doradas dicen: "Primer ferro-carril inaugurado en España el 28 de octubre de 1848", y "Camino de Hierro de Barcelona a Mataró". Tinglado de hierro, con techo de zinc y cristales. Tiene 420 pies de largo por 90 de ancho. Posee una plataforma giratoria para locomotoras y siete para vagones.

FEBRERO

MARTES

JUEVES

SÁBADO

DOMINGO

		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28					

notas

[illegible]

AHF-BF



Estación de Barcelona del «carril» de Mataró y grupo de ingenieros que proyectaron la línea, fotografiados junto a una de las primeras locomotoras



FELICITACION.

Grato es ver hoy, en verdad,
Cual Comercio, Industria y Artes,
Florecen por todas partes
Y auguran prosperidad!
Puedo, pues, la Navidad
Celebrar la muchedumbre....
Mas a mi la pesadumbre
Temo me aburra en tal día,
Si en V. no hallo hidalguía
Al pedir.... lo de costumbre.

Rues: Imp. y librería de Narciso Roca.

Felicitación navideña, ochocentista, en la que aparece
grafiada la estación de Barcelona del «carril» de Mataró

(Reproducido de un ejemplar de la época)

* * *

Los viajes a Mataró quedaron señalados como sigue:

De Barcelona a Mataró: Seis salidas diarias en verano y cuatro en invierno.

De Mataró a Barcelona: Seis salidas diarias en verano y cuatro en invierno.

* * *

Los precios de los billetes para el recorrido de Barcelona a Mataró o viceversa quedaron establecidas de la siguiente manera:

Primera clase: Doce reales.

Segunda clase: Nueve reales.

Tercera clase: Seis reales.

El público, en general, tachó de elevadas estas tarifas.

MARZO

LUNES

MARTES

MIÉRCOLES

JUEVES

VIERNES

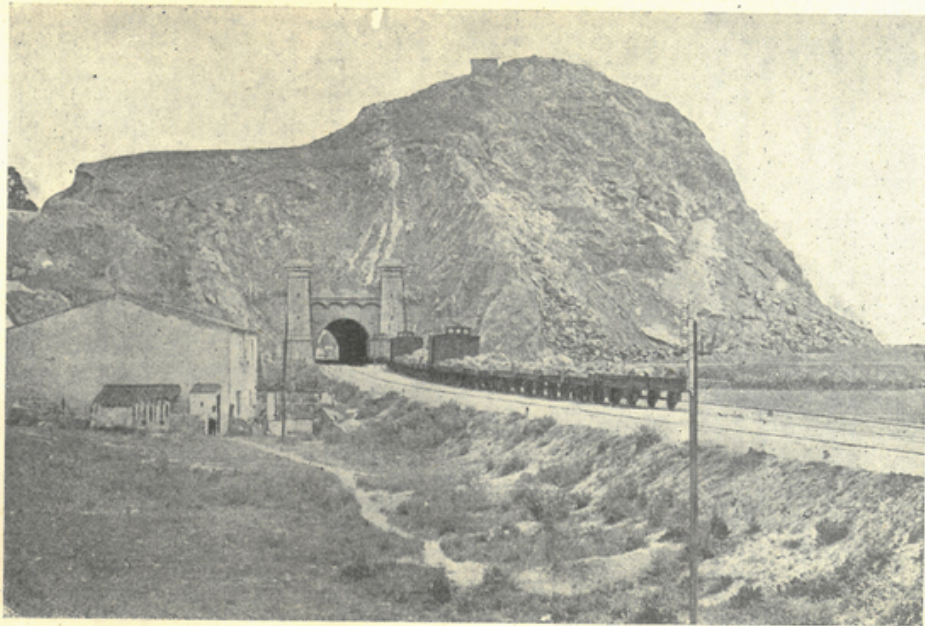
SÁBADO

DOMINGO

		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

notas

[illegible]

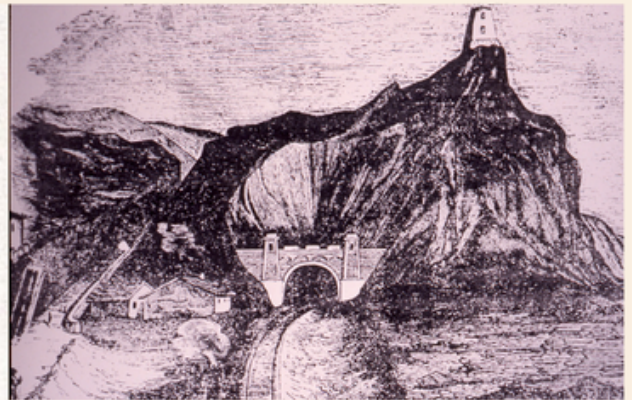


La «foradada» de Mongat
Primer túnel ferroviario que se construyó en España

En un país como el nuestro, alejado de las zonas mineras, el perforar la montaña del Mongat constituyó un acontecimiento. Refiere José Coroláu que a un anciano de la comarca «le ocurrió preguntar al construirse la línea, cómo se las compondrían para salvar el obstáculo de la montaña de Mongat, y como le respondiesen que esto se conseguiría perforándola, replicó el campesino con aire zumbón, cual si lo tomase a baladronada:

«— ¡Qué diablos han de perforar, si ni los franceses pudieron nunca tomarla!»

Lo que los franceses ni siquiera intentaron, por lo visto fué logrado por los ingleses. Y por esta vez los de aquí no lo tomamos a mal, pues según Coroláu y todos los demás cronistas prorrumpían en aclamaciones y aplausos. Pero el que se lleva la palma es Juan Amich, el del citado «Viage a Mataró», quien preso de un lirismo sorprendente le da, como veremos luego con algún detalle, al túnel de Mongat, el emocionante título de «paso del amor».



ABRIL

DOMINGO

					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

notas

[illegible]

BARCELONA-MATARÓ

1848-2023



MAYO



UN MATRIMONIO DICHOSO

6

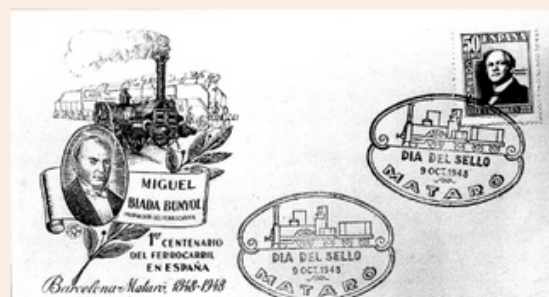
LLEGADA DEL FERRO-CARRIL DE GRANOLLERS.

Para emprender un viaje
Algun día era preciso,
Dar un mes antes aviso
Y arreglar el equipaje.
Metido en un carruaje
Con peligro de tu vida,
Íbas aquí una caída,
Y mas allá un revolcón.
Y el salir con un chichón
Era cosa consabida.

Mas con el ferro-carril
Sin malito el equipaje
El que hacia un viaje
Ahora hace mas de mil.
Ya en un carruaje gentil
Bien cómodo y bien sentado,
Sin recelo, ni cuidado,
Se divierte todo el día
Con su esposa y compañía,
Y á la noche ha regresado.

Dibujo, grabado al boj, alusivo al ferrocarril

(Reproducido de un "centall" de la época)



175 AÑOS DE
FERROCARRIL

MAYO

LUNES

MARTES

MIÉRCOLES

JUEVES

VIERNES

SÁBADO

DOMINGO

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

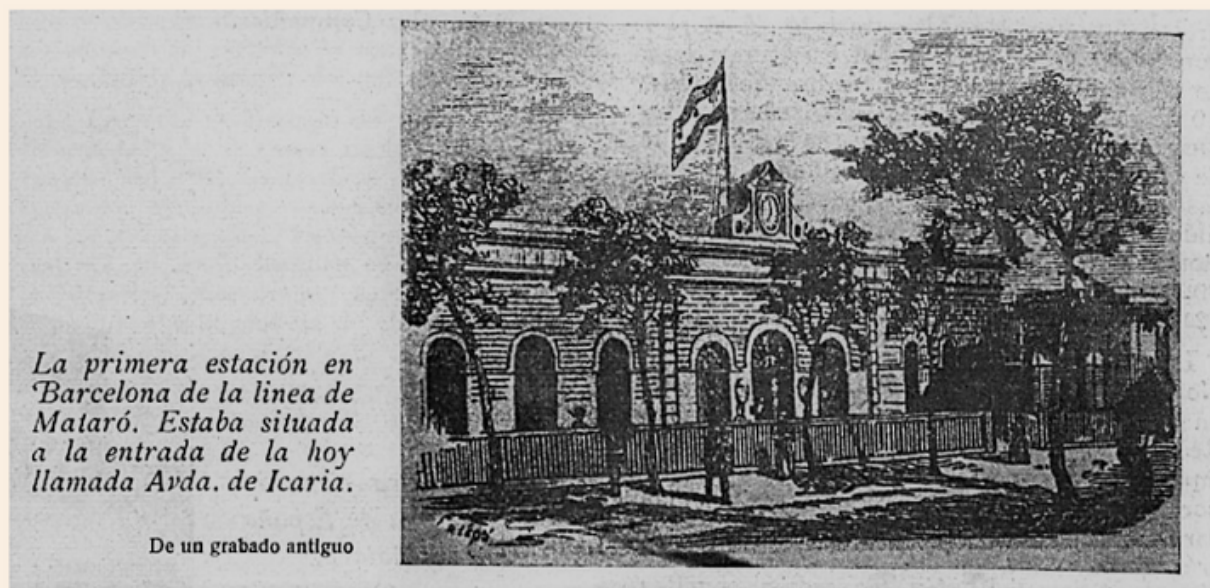
notas

[illegible]

AHF-BF

BARCELONA-MATARÓ

1848-2023



Primitiva Estación de Mataró con la máquina número 1



Fachada de la segunda estación de Barcelona-termino, en el Paseo de la Aduana

175 AÑOS DE
FERROCARRIL

JUNIO

JUNIO

LUNES

MARTES

MIÉRCOLES

JUEVES

VIERNES

SÁBADO

DOMINGO

			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

notas

[illegible]

AHF-BF

1848-2023

FERROCARRIL DE BARCELONA A MATARÓ INAUGURADO EL SÁBADO 28 DE OCTUBRE DE 1848



Estación del Tren de Mataró en el antiguo paseo del Cementerio de Barcelona, posteriormente Avenida Icaria y actualmente Ronda Litoral. Cortesía del Hogar del Jubilado de RENFE de Barcelona.

Estació del Tren de Mataró a l'antic passeig del Cementiri de Barcelona, posteriorment l'avinguda d'Icària i actualment Ronda Litoral. Cortesía de la Llar del Jubilat de la RENFE de Barcelona.

Comencemos, pues, la otra parte de nuestro artículo, el examen somero de la explotación de los primeros años de tren, en cuanto se refiere a la parte económica y social.

El coste total de la instalación de la línea fué, según consta en el Balance verificado el 28 de octubre de 1849, de 1.019.084'920 duros, contados todos los anexos y demás gastos. En el Presupuesto que en fecha 5 de diciembre de 1845 elevó la Compañía al Gobierno para su aprobación, se asignaba un total de 950.000 duros, por lo cual resultó un exceso en contra de 69.084'90 duros.

Para mayor claridad, presentamos una comparación un poco detallada:

La explotación comenzó con un éxito rotundo. En la primera semana viajaron 5.406 personas, con un ingreso de unos 4.500 duros. Esta racha duró, sin embargo, poco tiempo. El tiempo necesario para dejar de constituir una novedad, quedando luego todo normalizado.



Aspecto de la estación de Francia en Barcelona, desde donde partían los ferrocarriles en dirección norte: primero, a Mataró, más adelante, ya hasta la frontera con Francia (obra del artista J. Ferrer Abella, de la segunda mitad de la pasada centuria)



Estación de Barcelona

La Ilustración, 1849

JULIO

LUNES

MARTES

MIÉRCOLES

JUEVES

VIERNES

SÁBADO

DOMINGO

					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

notas

[illegible]

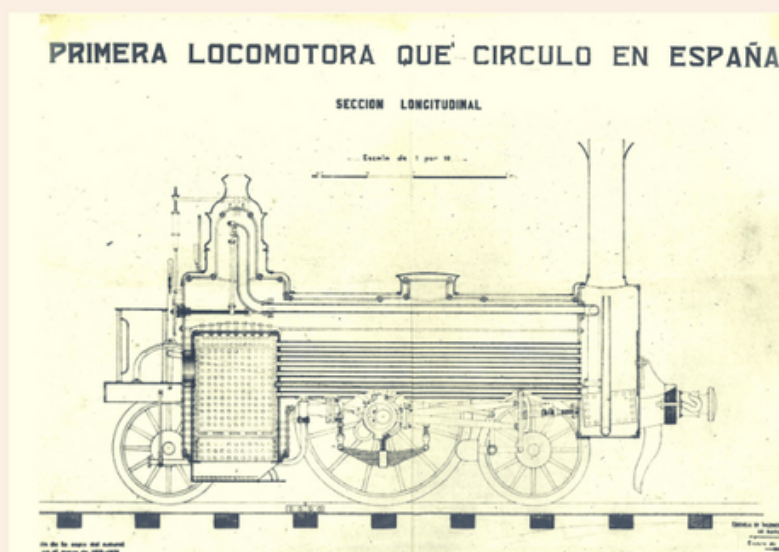
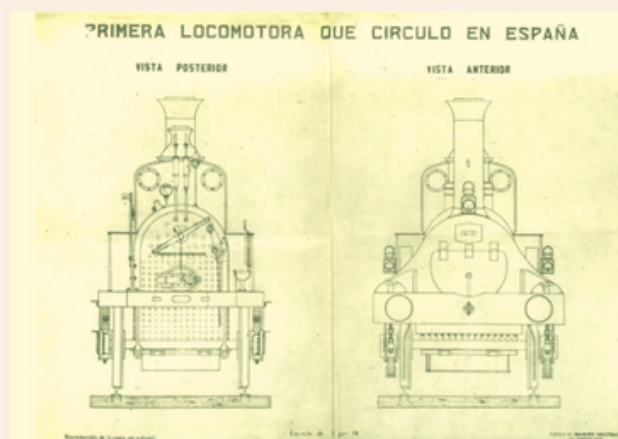
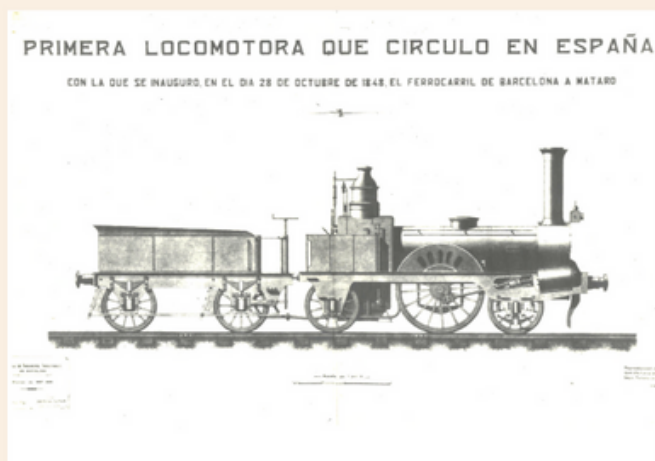
AHF-BF

BARCELONA-MATARÓ

1848-2023



AGOSTO



175 AÑOS DE
FERROCARRIL

AGOSTO

LUNES

MARTES

MIÉRCOLES

JUEVES

VIERNES

SÁBADO

DOMINGO

	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

notas

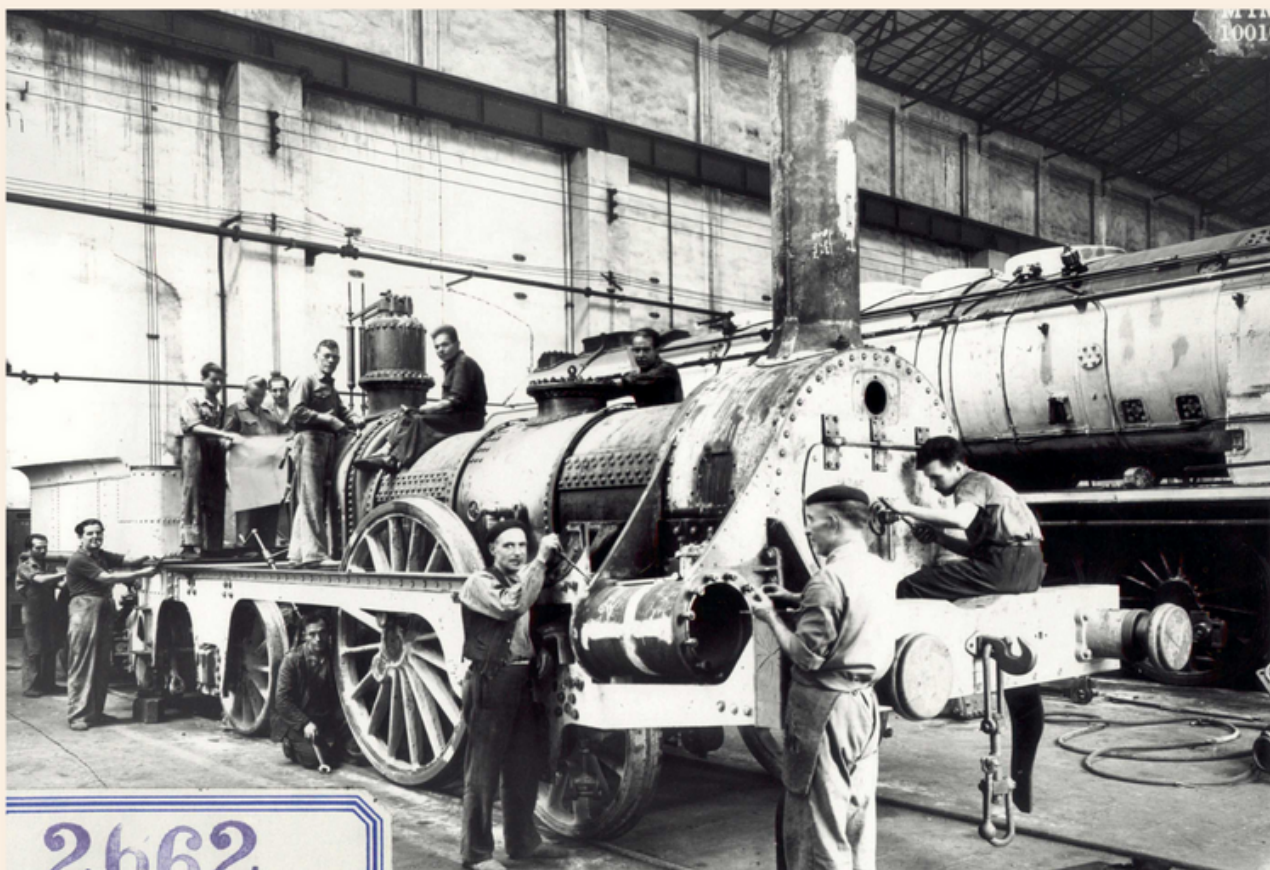
[illegible]

AHF-BF

BARCELONA-MATARÓ

1848-2023

SEPTIEMBRE



175 AÑOS DE
FERROCARRIL

SEPTIEMBRE

DOMINGO

				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

notas

[illegible]

AHF-BF

BARCELONA-MATARÓ

1848-2023



RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

PRIMER CENTENARIO DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

Día 28 de octubre de 1948

HORARIO DEL TREN CENTENARIO BARCELONA-MATARÓ			HORARIO DEL TREN INAUGURAL ELECTRIFICACIÓN	
Llegadas	Salidas		Llegadas	Salidas
—	10.00	Exposición Centenario	—	—
10.29	10.31	Barcelona - Termino	—	11.00
10.38	10.39	Barcelona - Pueblo Nuevo	—	11.06
10.45	10.46	S. Adria del Besòs (Apd.)	—	11.10
10.52	10.53	Badalona	•	11.16
10.59	11.00	Masnou	•	11.21
11.07	11.08	Masnou	•	11.27
11.12	11.13	Olesa (Apd.)	—	11.30
11.20	11.21	Premià	•	11.36
11.28	11.29	Tàrragona	•	11.42
11.40	—	MATARÓ	11.50	—

• Parada momentánea.

OCTUBRE



175 AÑOS DE
FERROCARRIL

OCTUBRE

LUNES

MARTES

MIÉRCOLES

JUEVES

VIERNES

SÁBADO

DOMINGO

						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

notas

[illegible]

AHF-BF

BARCELONA-MATARÓ

1848-2023

NOVIEMBRE



*Centenario del Ferrocarril en España - Línea de Barcelona a Mataró
1848-1948*

175 AÑOS DE
FERROCARRIL

NOVIEMBRE

MARTES

JUEVES

SÁBADO

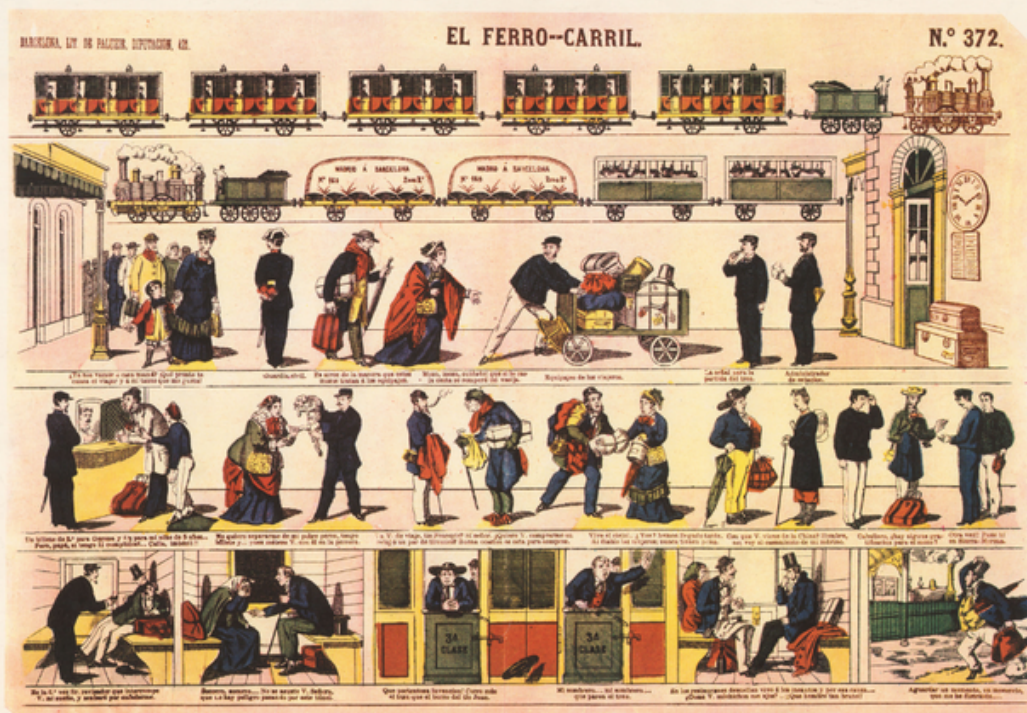
DOMINGO

		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

notas

[illegible]

AHF-BF



D I C I E M B R E

LUNES

MARTES

MIÉRCOLES

JUEVES

VIERNES

SÁBADO

DOMINGO

				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

notas

[illegible]