

## **El transporte del correo por ferrocarril en Cataluña en el siglo XIX.**

*Antonio Aguilar Pérez. Universidad de Barcelona. Gaspar Martínez Lorente. Universidad Complutense de Madrid*

A mediados del siglo XIX se va a crear y a consolidar en pocos años un binomio que perdurará casi 150 años: correo-ferrocarril. La novedosa forma de transportar el correo hizo posible, tanto por el abaratamiento de costes, como por su capacidad de carga y rapidez, las reformas postales de la época. Reformas que multiplicaron exponencialmente el número de envíos postales, racionalizaron y rebajaron las tarifas y pasaron a repartir el correo diariamente a más de 9.000 ayuntamientos de nuestro país. En este trabajo abordamos la creación de las expediciones ambulantes por ferrocarril en el ámbito de Cataluña durante el siglo XIX.

### **La red postal antes del ferrocarril**

Cuando se inaugura en 1848 la primera línea de ferrocarril, Correos se encontraba dentro de un proceso de reforma y modernización, por el que pasaba la creación de una red cada vez más extensa para llegar a todos los territorios. Debemos recordar que el correo era uno de los principales instrumentos de la Administración a la hora de hacer llegar su política al rincón más apartado. Además, en el caso de Cataluña, las continuas insurrecciones carlistas hacían más necesaria esta tupida malla postal, ya que el Gobierno necesitaba una comunicación fluida con las autoridades locales para controlar la situación.

A mediados del siglo XIX, el correo llegaba a Cataluña a través de las carreras de Lleida y Tarragona (que venían de Madrid, transportando la correspondencia del resto de España) y la carrera de Francia (que transportaba la correspondencia del extranjero). Las poblaciones por las que pasaban estas carreras, así como las caballerías que debían tener preparadas y los postillones eran las siguientes:<sup>1</sup>

### ***Carrera de Lleida***

<b>Pueblos<sup>2</sup></b>	<b>Caballerías.</b>	<b>Postillones.</b>
Barcelona	8	2
Sant Feliu de Llobregat	16	3
Martorell	16	3
La Font del Còdol	16	3
Castellolí	16	3
Igualada	16	3
Hostal de Castellví	16	3
Cervera	16	3
Vilagrassa	16	3
Gòlmes	16	3
Bell-lloc d'Urgell	16	3
Lleida	16	3
Alcarràs	16	3

<sup>1</sup> MADDOZ, Pascual. Diccionario Geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Madrid, editado de 1845 a 1850. 16 tomos.

<sup>2</sup> Tanto al enumerar las poblaciones en que se hallaban las casas de postas como posteriormente aquellas donde tenían parada los ambulantes por ferrocarril se han actualizado los nombres.

### *Carrera de Francia*

Pueblos	Caballerías.	Postillones.
Barcelona	8	2
el Masnou	8	2
Arenys de Mar	8	2
Tordera	8	2
Can Tiona	8	2
Girona	8	2
Oriols	8	2
Figueres	8	2
la Jonquera	8	2

### *Carrera de Tarragona*

Pueblos	Caballerías.	Postillones.
Barcelona	8	2
Vallirana	8	2
Vilafranca del Penedès	8	2
Garroferet	8	2
<b>Tarragona</b>	<b>8</b>	<b>2</b>
Cambrils	8	2
l'Hospitalet de l'Infant	8	2
el Perelló	8	2
Amposta	8	2

Cada una de estas poblaciones tenía una casa de postas, donde había un conjunto de caballerías *apostadas* (como vemos, en unos casos eran 8 y en otros 16), para que los correos recorrieran con mayor rapidez el trayecto de una parada (casas de postas) a la siguiente. Al frente de estas paradas se encontraban los maestros de postas, responsables de ésta y que tenían a sus órdenes a los postillones (que en este caso varían entre 2 y 3), que se encargaban de acompañar a los correos y pasajeros hasta el próximo relevo y devolvían los caballos a su parada.

Como veremos los cambios en el sistema de transporte del correo ya se habían iniciado con la llegada de las diligencias. Los maestros de postas se opusieron a ellas al ver peligrar su futuro, y ante esta situación, en julio de 1844 el gobierno promulgó un decreto con el que actualizaba los derechos y obligaciones de los maestros de postas, y se pretendía regularizar y aumentar la frecuencia del correo en las principales líneas radiales.

El citado decreto sólo afecta a las líneas radiales, en nuestro caso la línea de Lleida. Por tanto, la carrera de Francia quedaba servida por la empresa de diligencias, en virtud de una contrata por la que se pagaban 19.000 reales mensuales desde el Masnou a La Jonquera. La carrera de Valencia también estaba contratada con dicha diligencia a razón de 390.000 reales anuales. Y por lo que respecta a los maestros de postas, la asignación anual era de

34.000 a 35.000 reales. Estas cantidades nos permitirán comprobar el ahorro que supuso el transporte del correo por ferrocarril.

Cuando comienza a aparecer el ferrocarril en la Península, Correos perseguía por diversos medios incrementar su velocidad y regularidad. Así, en 1845 se establece el correo diario entre Madrid y Barcelona, habilitando para las principales líneas coches de 4 asientos y de 6 en *“las carreras donde no haya gran concurrencia de empresas particulares”*. En 1849, un año después de inaugurarse la primera línea de ferrocarril, para aumentar la velocidad se asignaban a todas las líneas generales coches o sillas de 2 asientos. Los carruajes usados para el transporte del correo fueron de diversos tipos y variaron a lo largo del tiempo: los “carros de violines”, los coches de dos ruedas o sillas de una o dos plazas, que eran unas cajas de tipo “coupé” a las que se entraba por delante, como en las sillas de manos, por medio de una portezuela llamada “a la tolosana”.<sup>3</sup>

Los libros de viajes del siglo XIX nos muestran no sólo el estado de los caminos sino también los modos de transporte. Así, dos ejemplos nos pueden ilustrar cómo eran los coches utilizados para el transporte del correo en la primera mitad del siglo. Gutier nos dice en su obra *“Voyage...”* *“El correo real en el que salimos de Burgos merece una descripción especial. Imaginaos un vehículo antidiluviano de un modelo desaparecido y que sólo puede encontrarse en la fósil España: con ruedas enormes, anchas, con radios muy delgados y situadas muy detrás de la caja, pintada ésta de un rojo de tiempos de Isabel la Católica; es un cofre extravagante horadado por todo tipo de ventanas deformes y adornado su interior con pequeños almohadones de satén que pudo haber sido rosa en tiempos pasados, todo resaltado con figuras y placeres que nada impedía que hubiera sido de muchos colores. Esta respetable carroza estaba ingenuamente colgada de unas ruedas y atada con bramantes a lugares amenazadores.”*

Por su parte Inglis nos dice en su libro *“Spain in 1830...”* Probablemente sorprenderá si digo que no es posible viajar en toda Europa, tan confortable y rápidamente, como en el correo español. El vehículo es más cómodo y acogedor que un coche privado inglés; gozas de asientos firmes y amortiguados por cojines; las ventanillas están provistas de persianas venecianas por las que entra el aire pero no el sol; asimismo, las cortinillas de seda no dejan pasar el sol; ni siquiera cuando los cristales de las ventanas están cerrados. Sólo admite, en su interior, a dos pasajeros y a un tercero en el cabriolet colocado entre los guardias. El coche es tirado por cuatro mulas que van al galope durante todo el camino, tanto cuesta arriba como cuesta abajo; (...) Me cercioré que la velocidad superaba las doce millas por hora. No se pierde tiempo en las paradas; las mulas son cambiadas con tanta rapidez como en Inglaterra; al viajero se le deja satisfecho con pocas comidas, y si le asalta la sed, los guardias le ofrecen una bota llena de vino que ellos nunca tocan sin antes ofrecérsela a los viajeros, que están prestos a aceptar tal delicadeza”

Indudablemente un factor que influyó de forma decisiva en el tiempo empleado en los viajes fue el estado de los caminos, que también repercutía en una mayor seguridad y comodidad, y en un menor deterioro de los vehículos y sufrimiento de los animales. A lo largo del siglo XIX las inversiones en reparación y mantenimiento de la red caminera la hicieron más transitable. De las sendas y caminos de ruedas que se cerraban fácilmente al tráfico durante el invierno se fue pasando a carreteras y caminos pavimentados. Sin embargo, a pesar de estas mejoras, las ventajas que ofrecía el ferrocarril hicieron que Correos sustituyera las carreras generales por los caminos de hierro, aunque también es cierto que aumentaron de forma extraordinaria las carreras transversales por caminos secundarios (tanto a caballo como en carruaje) y las conducciones a pie por sendas y veredas.

### Los orígenes del ferrocarril

En el invierno de 1804, el ingeniero británico Richard Trevithick, a sus treinta y tres años, conseguía materializar su sueño al ver como seis vagones enganchados y acoplados sobre raíles se desplazaban 15 kilómetros acarreado 10 toneladas de hierro y 70 hombres sobre los terrenos de las minas de carbón de Pen-y-Darren, al sur de Gales.

No obstante, no era la primera vez que se aplicaba la máquina de vapor para el transporte, ya a mediados del siglo XVIII se habían hecho diversos intentos tanto en barcos como en vehículos de ruedas. Era un camino iniciado por Danis Papin, Thomas Newcomen, Nicolas Cugnot, William Murdock y otros muchos, entre los que cabe destacar la importante aportación del escocés James Watt.

Herederos de todos los anteriores, George Stephenson construyó en 1814 su primera locomotora de vapor, la *Blücher*, con la que consiguió arrastrar 8 vagones con 30 toneladas de carbón a una velocidad de 20 km/h. Once años después, el 27 de septiembre de 1825, se inauguró en Inglaterra la línea entre Stockton y Darlington, que marca tradicionalmente el origen del transporte ferroviario. La locomotora construida por Stephenson para esta ocasión tenía por objeto transportar el carbón de las minas de Darlington, pero también se empleó para el transporte de personas. Cuatro años más tarde, en 1829, Stephenson junto a su hijo Robert y Henry Booth construyeron la locomotora *Rocket*, que el 15 de septiembre de 1830 arrastró los coches y vagones que unieron la interior e industrial ciudad de Manchester con el importante puerto de Liverpool (figura 1).

A partir de esta primera línea entre Liverpool y Manchester comienza la construcción de la red ferroviaria en Europa, que en 1840 ya tenía 3.800 kilómetros de vías y en 1860 alcanzaba los 50.600 kilómetros. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX los carriles de hierro permitieron mejorar el transporte de mercancías y personas, pero también de nuevas ideas, conocimientos, información y sentimientos que viajaron en el ferrocarril con el Correo.



**Figura 1: Grabado que representa uno de los primeros trenes de la historia, en 1830 entre Liverpool y Manchester, con su correspondiente coche correo.** L'ILLUSTRATION. 25 de junio de 1887, nº 2313, pág. 457.

### El ferrocarril en Cataluña

Los orígenes del ferrocarril en España van ligados a Cataluña, puesto que fue en ella donde se estableció la primera línea en 1848. Es cierto que antes hubo otros intentos y propuestas de construcción de un ferrocarril, como la del gaditano José Díez Imbrechts, en la temprana fecha de 1829; la del sevillano Marcelino Calero o la del catalán Francisco Fasio entre otros muchos, pero ninguna obtuvo una respuesta positiva.

El dinamismo económico y social que se produce en Cataluña desde mediados del siglo XVIII, y que continuará en mayor medida durante todo el XIX, necesitaba de unas comunicaciones cada vez más rápidas y seguras, tanto para el transporte de mercancías,

como de viajeros o de información. Unas necesidades que obligaron a que surgieran iniciativas y proyectos privados, que no se dieron en otros lugares de España en los que no se resentían tanto del déficit de comunicaciones.

Así, a finales del siglo XVIII surgen en Cataluña diversos intentos de constituir empresas de transportes de viajeros, que no se materializaron hasta que en la madrugada del día 1 de marzo de 1816 partía de Reus<sup>4</sup> la primera diligencia de la Sociedad de Diligencias de Cataluña con destino a Barcelona, a la que llegó en once horas y media, a un promedio de 10 km. por hora.

El proyecto de crear unos servicios regulares de diligencias a través de la que sería la Sociedad de Diligencias de Cataluña partió del que más tarde sería Director General del Tesoro Real de la reina María Cristina, Gaspar de Remisa, y un grupo de financieros y hombres de negocios de Barcelona. Siempre con la intención final de unir Barcelona y Madrid, el 3 de agosto de 1817 inauguraban el trayecto Barcelona-Valencia, que se ampliaría poco después con el de Valencia-Madrid, por la ruta del puerto de Almansa y Albacete. La Sociedad tuvo unos principios difíciles debido a los enormes gastos en infraestructuras (carruajes, caballos, hostales, etc) que el Estado intentó paliar concediéndole el transporte del correo, lo que supuso el inicio de la desaparición del gremio de los maestros de postas que acabaría materializada con la llegada del ferrocarril.

Las ventajas que ofrecía el ferrocarril frente a otros medios de transporte de la época quedaron patentes al poco de su aparición. Sin embargo, hubo que esperar hasta el sábado 28 de octubre de 1848, es decir, 18 años después del trayecto de Liverpool a Manchester, para que se inaugurara la primera línea de ferrocarril de la Península, que uniría Barcelona y Mataró.

La iniciativa de esta primera línea fue obra de Miquel Biada y la financiación de la misma, como ocurrió con la mayor parte de la red ferroviaria catalana (excepto la línea de Barcelona a Lleida por Manresa) fue con capital local. Este hecho la diferenció de la del resto de España, que estuvo vinculada a capital exterior, en su mayor parte francés, pero también belga e inglés.

El éxito de la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Mataró alentó a los financieros catalanes a invertir en otras líneas, creando pequeñas compañías que construirían trayectos cortos y que finalmente acabaron fusionándose entre ellas o adquiridas por compañías más potentes. En este proceso de absorción y concentración se formó la Cía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras al juntarse en 1862 la Cía Barcelona-Mataró y la Cía de los Caminos de Hierro del Norte; la Cía de los Ferrocarriles de Tarragona, Martorell y Barcelona, nacida en 1859; la Sociedad del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona, fundada en 1855, y otras muchas. Todas ellas acabaron integradas a finales de siglo en dos grandes compañías que operaban en la red del resto de España: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA).<sup>5</sup>

Con la excepción del tramo de Barcelona a Mataró, la implantación de la red ferroviaria en Cataluña tuvo dos periodos. El primero entre 1853/55 y 1865/67 y el segundo entre 1876 y 1892. En la primera etapa, durante la que se construyó mucho más que en la segunda, se establecieron las líneas de Barcelona a Lleida y Zaragoza y la de Valencia a Barcelona, y se iniciaron las líneas de Barcelona a Girona, la de Tarragona a Lleida (por Reus y Montblanc) y la de Granollers a Sant Joan de les Abadesses. En la segunda etapa se completaron líneas que se habían iniciado anteriormente y se construyeron las líneas de Barcelona a Valls (por el Garraf) y de Barcelona a Reus y Zaragoza (por Móra d'Ebre).

---

<sup>4</sup> Reus en ese momento es la segunda ciudad del Principado por su población y dinamismo económico.

<sup>5</sup> FONT, Jaume. *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Vilassar de Mar. Oikos-Tau, 1999.

Así, a finales del siglo XIX, la red ferroviaria de Cataluña prácticamente había alcanzado su estado actual.

### **Los ambulantes por ferrocarril**

La utilización del ferrocarril para el transporte del correo se hace desde los primeros momentos de su aparición. Ya en la década de 1830, se comienza a utilizar el ferrocarril para el transporte del correo entre Manchester y Liverpool y en las décadas siguientes se incorporará en otra serie de países europeos. En la década de 1840 en Francia y Alemania; en la de 1850 en Rusia y Dinamarca, y así se irá extendiendo por todos los países de Europa y América, en la que llegará a sustituir al famoso pony exprés.

En España la real orden de 31 de diciembre de 1844, que autorizaba la creación de empresas de caminos de hierro, recogía que: “las cartas y pliegos, así como sus Conductores y Agentes necesarios al servicio del Correo, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la Compañía en toda la extensión de la línea”. De este modo, cuando empezaron a operar las diferentes compañías, establecieron convenios con el Estado que pasaron por la gratuidad o por unas tarifas preferenciales para el arrastre de los vagones-correo, lo que supuso un ahorro importantísimo para Correos.<sup>6</sup>

La citada real orden establecía que: “*la Compañía reservará en cada convoy de viajeros o mercaderías una sección especial de carruaje. La forma y dimensiones de esta sección serán determinadas por la Dirección de Correos*”. Efectivamente, durante los primeros años las expediciones ambulantes se instalaron en los coches de viajeros, aunque en la real orden ya se recogía que “*La Dirección de Correos hará construir y conservará a sus expensas los carruajes propios al transporte de las cartas y convoyes especiales*”. En este sentido, en 1854 en otra real orden se autorizaba la construcción de dos vagones para las administraciones ambulantes de Correos en la línea del ferrocarril de Madrid al Mediterráneo, pero, de hecho, Correos no contó con vagones exclusivos para su servicio hasta que en 1859 se compraron dos “vagones” a una empresa belga.

---

<sup>6</sup> En 1859 el kilómetro en las líneas generales de posta costaba 3,27 reales, mientras que el ferrocarril costaba 0,50 reales.



**Figura 2: Ambulantes trabajando en el interior de un coche correo francés.** L'ILLUSTRATION. 23 de septiembre de 1848, nº 291, pág. 58.

Los vagones constituían oficinas de Correos *ambulantes*<sup>7</sup>, que junto con las administraciones principales, establecidas en las capitales de provincia; y las estafetas y carterías, eran también centros de recepción y distribución de la correspondencia. Con ellos se solucionaba el problema de capacidad de los carruajes que, desde la década de 1840, resultaban insuficientes ante el aumento del volumen de la correspondencia, especialmente de impresos y periódicos. La carga que podían arrastrar los carruajes de la época era variable y dependía del estado de la carretera y del tipo de vehículo. Con la llegada del ferrocarril la capacidad de carga se multiplicó por diez respecto a los vehículos de tracción animal. Se pasaba así de poder acarrear unas cuantas arrobas de correspondencia en las sillas de postas y diligencias, a transportar dos toneladas en las primeras versiones de coches-correo.

Además, en los ambulantes el personal de Correos clasificaba durante el viaje la correspondencia para poderla entregar con mayor rapidez en las estaciones intermedias (figura 2). El trabajo de los ambulantes era especialmente duro, como mostraba la “Revista de Correos” en 1883 que decía: “*El campo de batalla de las oficinas ambulantes no es extenso: se reduce a un vagón de 6 a 7 metros de largo por 3 de ancho, en cuyo espacio es necesario luchar y vencer (...) Cada empleado de pie, delante de su mesa, y sacudido furiosamente a cada vaivén del vagón, abre los paquetes, y con incansable mano dirige la*

---

<sup>7</sup> A los empleados de Correos que se encargaron de este servicio se les llamó ambulantes. Su misión era la de recibir, clasificar y entregar la correspondencia que intercambiaban con otras oficinas fijas de su trayecto. A la oficina postal en la que realizaban su trabajo, es decir, al vagón de tren, se la denominó ambulancia y eran oficinas móviles de Correos, en las que, a excepción de la correspondencia urgente, no se atendía directamente al público, pero donde sí se podía depositar correspondencia en los buzones instalados en dichos vagones. Otras modalidades de transporte de correo se hizo en los trenes postales, que eran composiciones postales que únicamente llevaban correspondencia, y en los vagones despacho, que transportaban correspondencia no epistolar, circulando cerrados y precintados.

*correspondencia, lanzándola rápidamente al casillero en que deba alojarse, atando y empaquetando de nuevo. En arco las piernas, y buscando a costa de violentos esfuerzos el equilibrio a cada instante comprometido, cada uno trabaja con loca actividad.”*

Asimismo, otra de las repercusiones del transporte del correo por ferrocarril fue el aumento de velocidad en los itinerarios principales de Correos que, naturalmente, repercutían en el resto de la red postal. Se calcula que se pasó de los 10-12 km/h de las diligencias más rápidas a los 40-50 km/h de los ferrocarriles. Por ejemplo, el trayecto Barcelona-Mataró, que era de unos treinta kilómetros, con un carruaje rápido de pasajeros era excepcional poderlo realizar en menos de tres horas, mientras que con el ferrocarril, en sus primeros años de funcionamiento, por término medio se cubría en una hora.

En Cataluña, como hemos visto, el ferrocarril comienza en 1848 con la línea Barcelona-Mataró. Hasta el mes de febrero de 1849 únicamente se utilizó para el transporte de personas y a partir de este momento también para el transporte de mercancías.<sup>8</sup> Todavía se tendría que esperar cinco años más para emplearlo en el transporte del correo, que se continuó realizando por la conducción vista anteriormente de Barcelona a La Jonquera. No obstante, el maestro de postas de Barcelona, Pedro Estrany y Gabriel, que era el encargado de transportar la correspondencia de Barcelona a el Masnou, donde enlazaba con la diligencia, ya veía que el nuevo medio de transporte sería el fin de este gremio y lo expresaba de esta forma tan trágica en su dietario: “...tengo la convicción de que este tren nos ha de matar. Aquí hemos de ver el final de nuestro oficio, al que tengo cariño, pues desde que tengo uso de razón me he visto con él ligado. Quiera Dios no vea su futuro fin, pues me moriría de pena.”<sup>9</sup>

Finalmente, el transporte del correo por ferrocarril comienza en Cataluña con la real orden de 10 de diciembre de 1853 que disponía que la conducción diaria de la correspondencia de Barcelona a Mataró se hiciera por este medio. Como consecuencia se suprimía la parada de postas de el Masnou, así como dos caballerías de la posta de Barcelona. En la nueva reorganización, el maestro de postas de Barcelona quedaba obligado a servir el Correo y extraordinarios que pudieran ocurrir para la línea de Francia entre Barcelona y Mataró, o viceversa, en las horas que no hubiese tren. Igualmente la real orden establecía el abono a la empresa del ferrocarril de 10.585 reales anuales, que suponía según ésta un ahorro de 22.415 reales al año.

La construcción del ferrocarril en Cataluña continuó avanzando, especialmente en el periodo 1853/55 y 1865/67. A medida que éste extendía su red, Correos lo fue incorporando como medio de transporte, llegando a tener tal éxito que desde la década de 1870 uno de los dos modelos de trenes de viajeros que existían en aquel momento recibió el nombre de *tren correo*.

Al llegar a las dos últimas décadas del siglo XIX, la construcción del ferrocarril en España ya estaba muy avanzada, quedando la organización general de la conducción de la correspondencia configurada en siete líneas férreas que tenían como origen Madrid. Se denominaban descendentes a los ambulantes que partían de Madrid y ascendentes a los que regresaban a Madrid. Aunque las Compañías los llamaban de otro modo y parte de su

---

<sup>8</sup> El correo, aunque como vemos no se comenzó a transportar por ferrocarril hasta 1853, sí aprovechó alguna ventaja de la construcción de la línea férrea ya que con ella se había construido un puente sobre el río Besòs, lugar donde con frecuencia se atascaban los carruajes y como decía en su dietario el maestro de postas de Barcelona, Pedro Estrany y Gabriel, en noviembre de 1849: “Desde que se ha inaugurado el ferrocarril de Mataró tomamos una de las caballerías, la cargamos con la balija del correo y con ella pasamos por el puente de la vía férrea levantado sobre dicho río”.

<sup>9</sup> CARRERAS i Candi, Francisco. *Las casas de postas de Cataluña*. Barcelona. Biblioteca de la Sociedad de Filatelistas de Barcelona, 1921.

trayecto era de diferentes empresas, para el servicio de Correos se los denominaba como el ambulante que las sirve que eran<sup>10</sup>:

- 1ª.- Ambulante del Norte, de Madrid a Irún, con un trayecto de 631 km.
- 2ª.- Ambulante del Noroeste, de Madrid a la Coruña, con un trayecto de 831 km.
- 3ª.- Ambulante del Mediterráneo, de Madrid a Valencia, con un trayecto de 490 km.
- 4ª.- Ambulante de Aragón, de Madrid a Barcelona, con un trayecto de 707 km.
- 5ª.- Ambulante de Extremadura, de Madrid a Badajoz, con un trayecto de 507 km.
- 6ª.- Ambulante de Andalucía, de Madrid a Cádiz, con un trayecto de 732 km.
- 7ª.- Ambulante del Tajo, de Madrid a Valencia de Alcántara, con un trayecto de 402 km.

De este modo, encontramos que a finales del siglo XIX la red postal del transporte de la correspondencia estaba formada por: ambulantes por ferrocarril y conducciones a caballo, en carruaje y a pie. Estas últimas aumentaron extraordinariamente con la llegada del ferrocarril, pasando de representar en 1858 el 40 por ciento de la red postal española, con 19.200 kilómetros, al 65 por ciento de la red en 1867, con 78.954 kilómetros. Así vemos como la red estaba constituida por unas grandes arterias formadas por los ambulantes y una extraordinaria capilaridad que, formada especialmente por peatones, la hacía llegar hasta pequeñas aldeas.

A continuación se detallan los ambulantes por ferrocarril que a finales del siglo XIX transportaban la correspondencia en Cataluña:

### **Ambulante de Aragón**<sup>11</sup>

Estaba servido por la línea de ferrocarril de Madrid a Barcelona, por Zaragoza y Lleida. El primer tramo de esta línea fue el ferrocarril de Montcada a Sabadell, considerado en un principio como una rama del ferrocarril de Barcelona a Granollers de la que tenían la concesión la empresa *Girona Hermanos Clavé y Compañía*. Con objeto de alargar la línea de Montcada a Zaragoza se constituyó la *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Barcelona y Pamplona*, en la que tenía una gran participación la compañía de los hermanos Girona. La construcción de la línea fue avanzando y en 1855 llegó a Sabadell, en 1859 a Manresa y en 1860 a Lleida, quedando en 1861 unidas Barcelona y Zaragoza. En 1878 esta línea quedaría integrada en la red de la *Compañía del Norte*.

El ambulante general que, desde Madrid, transportaba la correspondencia con destino a Cataluña o que llevaba de regreso la correspondencia que ésta generaba fue el ambulante de Aragón. En 23 horas 30 minutos el tren correo que se empleaba en este ambulante el año 1889 unía Madrid y Barcelona, transportando la correspondencia de y para las provincias de Barcelona, Tarragona, Lleida, Girona, Zaragoza, Huesca, Teruel, Logroño, Guadalajara, Soria y Pamplona.

En Cataluña el ambulante de Aragón dejaba y recogía correspondencia en la provincia de Lleida en las estaciones de Almacelles, estación y pueblo de Raïmat, Lleida (donde empalmaba con la línea férrea de Tarragona, es decir, con el ambulante de Reus a Tarragona, y con las conducciones a caballo o en carruaje a Flix, a Alcarràs y Fraga y a Artesa de Segre), Bell-lloc d'Urgell, Mollerussa, Bellpuig, Tàrraga (Agramunt y la estafeta de Artesa de Segre)<sup>12</sup>, Cervera (empalmado con la conducción en carruaje a Igualada y Martorell), y estación y pueblo de Sant Guim de Freixenet. En la provincia de Barcelona en las estaciones de Calaf, Seguers, Rajadell, Manresa (donde empalmaba con el ambulante de Olvan y la conducción a caballo o en carruaje que iba a Solsona, Berga y Cardona), Sant

---

<sup>10</sup> BAS, Federico. *El auxiliar del empleado de Correos*. Madrid. Imprenta de los hijos de J.A. García, 1889.

<sup>11</sup> BAS, Federico. idem nota 10.

<sup>12</sup> Las poblaciones entre paréntesis recibían la correspondencia a través de la primera, en la que la depositaba el ambulante.

Vicenç de Castellet, Monistrol de Montserrat (Munerrac y Castellbell), estación y pueblo de Olesa de Montserrat, Viladecavalls, Terrassa, Sabadell, Cerdanyola del Vallès, Montcada y Barcelona.

Como veremos, la incorporación del ferrocarril supuso variaciones respecto a los antiguos itinerarios de postas. El itinerario que seguía el ambulante de Aragón produjo dos modificaciones importantes. La primera fue que la línea férrea pasaba por Manresa y Calaf, para enlazar en Cervera con el itinerario de la antigua ruta de postas (paralelo a la actual N-II). Por tanto, dejaba en segundo término la ruta postal que pasando por Igualada llegaba a Cervera, que continuó existiendo como una ruta secundaria del transporte postal en carruaje. La segunda fue la desviación de la red de ferrocarril en dirección Monzón y Binefar, a partir de Lleida, disminuyendo la importancia de la ruta postal que pasando por Alcarràs se dirigía hacia Fraga.

### **Ambulante de Valencia a Barcelona.**

Esta línea la construyeron dos compañías de ferrocarril diferentes. Por un parte el tramo Valencia-Tarragona lo construyó la *Compañía de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona* y por otra el tramo Barcelona-Tarragona lo construyó la *Compañía de los Caminos de Hierro del Centro de Cataluña*. En 1862 el tramo Valencia-Tarragona ya estaba prácticamente construido, pero quedó paralizado durante cinco años a un lado y otro del río Ebro porque la Compañía pretendía cruzar el río por Amposta, a lo que la ciudad de Tortosa se opuso interponiendo un pleito, que finalmente ganó. La línea se inauguró finalmente en 1867 y quedó integrada en la *Compañía del Norte* en 1892. En la línea de Barcelona a Tarragona la Compañía fue obteniendo paulatinamente concesiones y construyendo dichos tramos. En 1853 inauguraba Barcelona-Molins de Rei, en 1856 llegaba a Castellbisbal y en 1859 a Martorell, desde el que continuó hacia Tarragona, a la que llegó en 1865. Esta última línea quedó integrada en la red de la compañía MZA en 1891.

El ambulante de Valencia a Barcelona formaba parte de las líneas transversales, que eran aquellas que enlazaban con un ambulante general (en este caso el ambulante del Mediterráneo). Por tanto, el tren correo que unía Valencia y Barcelona, transportaba la correspondencia que recibía del ambulante del Mediterráneo desde Madrid y la que este último tomaba en los enlaces de los ambulantes de Andalucía y Extremadura, así como la que en Sant Vicenç de Calders cogía de los ambulantes de Picamoixons, Reus y Barcelona (por Vilafranca del Penedès).

En la provincia de Tarragona dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Ulldecona (Alcanar), Santa Bàrbara, Tortosa (donde empalmaba con la conducción a caballo o en carruaje a Gandesa), Amposta (un peaton trasladaba la correspondencia hasta la cartería de dicha localidad), l'Ampolla (el Perelló), l'Ametlla de Mar, l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils, Salou, Tarragona (en este punto empalmaba con la línea de Lleida), Altafulla, Torredembarra, Sant Vicenç de Calders (corta esta línea la de Barcelona a Roda de Barà, donde se bifurca para Reus y para Picamoixons, cuya línea seguía el exprés que conducía la correspondencia desde Valencia y el correo de Barcelona a Valencia, dejando al correo en el tren mixto el servir la otra línea), el Vendrell y l'Arboç. En la provincia de Barcelona dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de els Monjos (un peatón la llevaba a la cartería de Santa Margarida), Vilafranca del Panedès (Sant Quintí de Mediona), la Granada, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell (donde empalma con las conducciones a Capellades e Igualada y Cervera), el Papiol, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Cornellà de Llobregat (Sant Boi de Llobregat), l'Hospitalet de Llobregat, Sants y Barcelona.

El ambulante de Valencia a Barcelona sustituyó las carreras de postas de Lleida y de Tarragona, con las que coincidía en gran parte de su itinerario. Como la carrera de Lleida, el ferrocarril seguía el margen derecho del río Llobregat hasta cruzarlo en Martorell. En este punto la carrera seguía hacía Igualada y Cervera (que como vemos continúan servidas por carruajes) y, en cambio, el ferrocarril, siguiendo el río Anoia, se adentraba en la comarca del Alt Penedès para llegar a Vilafranca. Aquí se produce una de las dos importantes modificaciones que produjo este ambulante, ya que en este último tramo abandonaba el itinerario de la ruta de postas que desde Vilafranca se dirigía a Barcelona por Vallirana (actual N-340) para hacerla pasar por Gelida y Sant Sadurní d'Anoia, que tomaban mayor importancia postal. La segunda modificación afectó a el Perelló, que al continuar el ferrocarril por la línea de la costa pasaba a un segundo plano, y a Amposta, que perdió relevancia postal que ganaría Tortosa. Por otra parte, Sant Vicenç de Calders se convertía en un importante nudo postal.

### **Ambulante de Tarragona a Lleida**

El origen de este ferrocarril parte de la vieja idea de unir las ciudades de Reus y Tarragona que ya en los años treinta había planteado, e incluso obtenido una de las primeras concesiones, Francisco Fasio. Finalmente, como hemos visto anteriormente, no se pudo llevar a término el proyecto de Fasio y hubo que esperar hasta 1856 para que Reus y Tarragona quedaran unidas por ferrocarril. Posteriormente se formó la *Compañía de Reus a Montblanc*, que hizo llegar el ferrocarril a esta última población en 1863. La crisis que atravesó el país en estos años hizo que, aunque en 1867 se fusionaron las dos compañías constituyendo la *Compañía de Lérida a Reus y Tarragona* con la intención de construir la línea de Lleida a Tarragona, el proyecto no se completó hasta los años ochenta. En el año 1884 la Compañía fue absorbida por la *Compañía del Norte*.

El ambulante Tarragona-Lleida era una ambulante transversal del ambulante de Aragón, en el que tenía su origen.

En la provincia de Lleida dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Juneda, les Borges Blanques, la Floresta y Vinaixa. En la provincia de Tarragona dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Vimbodí, l'Espluga de Francolí, Montblanc (enlaza con la conducción a caballo o en carruaje a Santa Coloma de Queralt), Vilaverd, la Riba, Plana d'en Berga, estación de Picamoixons (donde empalma con el ambulante a Barcelona), Alcover, la Selva del Camp, Reus (donde empalma con el ambulante a Barcelona y las conducciones a caballo o en carruaje a Poboleda, Porrera y Gadesa), Vila-seca y Tarragona.

Entre Tarragona y Lleida no existía ninguna carrera general de postas, por tanto, en este caso supuso una mejora postal todavía mayor al unir ambas ciudades. Asimismo, hay que destacar la importancia que toman como nudos postales las poblaciones de Picamoixons y Reus.

### **Ambulante de Barcelona a Reus**

En la provincia de Barcelona servía las mismas poblaciones que el ambulante Barcelona-Valencia. En Tarragona cambiaba de itinerario en Sant Vicenç de Calders y dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Roda de Barà, la Pobla de Montornès, la Riera de Gaià, el Catllar, la Secuita, el Morell y Reus.

### **Ambulante de Barcelona a Picamoixons**

La línea de Barcelona a Valls por Vilanova i la Geltrú era un proyecto que ya aparece en los primeros momentos de la implantación del ferrocarril. Sin embargo, no se comenzó a construir hasta que en 1878 se constituye la *Compañía de Valls y Vilanova a Barcelona*,

encabezada por Francesc Gumà i Ferran. El trazado de esta línea presentaba serias dificultades al tener que atravesar en su recorrido el macizo del Garraf pero, finalmente, el ferrocarril llegó a Vilanova en 1881, alargándose hasta Valls y Picamoixons en 1883. La Compañía fue absorbida por MZA en 1887.

El ambulante de Barcelona a Picamoixons en la provincia de Barcelona dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Sants (enviaba un peatón desde la Bordeta), Prat de Llobregat, Gavà, Castelldefels, Sitges (Sant Pere de Ribes), Vilanova i la Geltrú y Cubelles. En la provincia de Tarragona dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Calafell, Sant Vicens de Calders (nudo común con la línea interior), Roda de Barà (enlazaba con el ferrocarril a Reus), Salomó, Vilabella, Nulles, Valls y Picamoixons (donde empalmaba con la línea de Lleida a Tarragona).

La mejora postal que supuso el transporte del correo por ferrocarril para las poblaciones de las comarcas del Garraf (Vilanova i la Geltrú, Sitges, Cubelles) fue muy importante. Hasta la incorporación de este nuevo medio de transporte del correo, estas poblaciones recibían la correspondencia por medio de una conducción montada desde Vilafranca del Penedès, debido a la dificultad que ofrecía atravesar el macizo del Garraf desde Barcelona.

### **Ambulante de Manresa a Olvan**

Esta línea pertenece a la red de ferrocarriles de vía estrecha de Cataluña. El objetivo de este ferrocarril era fundamentalmente industrial, dar salida a los hilados y tejidos de las colonias instaladas a orillas del río Llobregat, así como a los minerales de las cuencas mineras del Llobregat. En Manresa estas mercancías se trasladaban a los vagones del ferrocarril de la línea de Madrid a Barcelona, por la que se hacían llegar hasta el puerto de esta última. La red de ferrocarriles de vía estrecha se planteó con una función complementaria a la red de vía ancha, con ferrocarriles económicos y con un trazado que no requería grandes requisitos (curvas de poco radio y sin grandes obras de fábrica). De este modo, el 9 de abril de 1887 se inauguraba el ferrocarril Manresa-Olvan, que seguía el trazado de la carretera con objeto de abaratar los costos en infraestructura.

Este ambulante circulaba íntegramente por la provincia de Barcelona, dejando y recogiendo correspondencia en las estaciones de Sant Iscle de Bages (que lo servía un peatón), Santpedor, Sallent, Balsareny, estaciones y peatones de Navàs y l'Ametlla de Merola, Puig-reig, estaciones y peatones de Prat y Viladomiu, Gironella (Prats de Llusanes) y Olvan (donde enlaza con la conducción a Berga).

### **Ambulante de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses**

Desde los inicios del ferrocarril se pensó en esta línea para poder transportar los recursos carboníferos de Sant Joan de les Abadesses. La primera concesión se otorgó en 1847 y, aunque su construcción se inició en 1863, sin embargo, no comenzó realmente hasta 1871. Cinco años después, en 1876, llegaba el primer tren a Vic y en cuatro más, en 1880, llegaba a Sant Joan de les Abadesses. La línea se construyó en un principio desde Granollers ya que la *Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia* controlaba el itinerario de Barcelona a Granollers. Finalmente, en 1887 se construyó un enlace entre Granollers y Montcada al quedar integrada dicha Compañía en la *Compañía del Norte*.

En la provincia de Barcelona el ambulante de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Sant Martí de Provençals, Sant Andreu de Palomar, Montcada, Mollet, Parets, Granollers (estas cinco estaciones, excepto la penúltima, eran comunes con la línea del interior para Francia), Les Franqueses, la

Garriga, Sant Martí de Centelles (Aiguafreda)<sup>13</sup>, Centelles, Balenyà (Tona y Taradell), Vic (Olot, Prats de Lluçanès, Gironella, Roda de Ter, Santa María de Corcó y Sant Esteve de Bas), Manlleu, Torelló (Sant Pere de Torelló) y Sant Quirze de Besora. En la provincia de Girona dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Ripoll (en el que enlaza con una conducción a Olot) y San Juan de las Abadesas (Camprodon y también empalma con una conducción a Olot).

### **Ambulante de Barcelona a Portbou**

La línea de ferrocarril de Barcelona a Portbou comienza en 1848 al inaugurarse el tramo de Barcelona a Mataró y concluyó al cabo de treinta años, en 1878, cuando llega a Portbou.<sup>14</sup>

Se construyeron dos líneas, una por la costa, a iniciativa de la *Compañía de Barcelona a Mataró*, y otra por el interior, la línea Barcelona-Granollers, iniciativa de la *Compañía del Norte*. En 1860 ambas compañías acabaron fusionándose, constituyendo la *Compañía de Barcelona a Gerona* y, ya juntas, construyeron una sola línea a partir del enlace de Maçanet de la Selva hasta Portbou. En 1875 fueron absorbidas por la *Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia* que, finalmente, en 1891 acabó integrada en la red de MZA.

El ambulante de Barcelona a Portbou tenía una línea por el interior y otra por el litoral, que empalmaba en Maçanet de la Selva donde se unían para formar un solo itinerario hasta Portbou.

En la provincia de Barcelona dejaba y recogía correspondencia el ambulante litoral en las estaciones de Poble Nou, Badalona, estación de Montgat (Tiana), el Masnou, Ocata, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Mataró, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, San Pol de Mar, Calella, Pineda de Mar y Malgrat de Mar. En la provincia de Girona dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Blanes (Lloret de Mar), Tordera y empalma con el ambulante de Barcelona a Portbou interior, sirviendo las mismas poblaciones.

El ambulante de Barcelona a Portbou interior dejaba y recogía correspondencia en la provincia de Barcelona en las estaciones de Clot, Horta, Sant Andreu de Palomar, Santa Coloma de Gramenet, Montcada, Mollet (punto de partida del ferrocarril y ambulante de Caldes de Montbui que servía en su trayecto a Santa Perpètua de Mogoda y Palau-solità), Montmeló, Granollers (Canovelles) (de Granollers arranca la línea a Sant Joan de las Abadesas), Cardedeu, Llinars del Vallès, Santa Maria de Palautordera, Sant Celoni y Gualba (la Batllòria). En la provincia de Girona dejaba y recogía correspondencia en las estaciones de Breda, Hostalric (Arbúcies y Sant Hilari Sacalm), empalme Maçanet de la Selva, Sils (Santa Coloma de Farners), Caldes de Malavella, Riudellots de la Selva, Fornells de la Selva, Girona (Anglès, Amer y conducciones a Olot y Sant Feliu de Guíxols), Celrà, Bordils, Flaçà (enlaza con conducciones a Palamós y Torroella de Montgrí), Sant Jordi Desvalls, Camallera, Sant Miquel de Fluvià, Tonyà, Vilamalla, Figueres (empalma con las conducciones a Cadaqués y la Jonquera), Perelada, Vilajuiga, Llançà (la Selva de Mar), Colera y Portbou.

El ambulante de Barcelona a Portbou tenía dos expediciones a Francia y en cada una de ellas separaba la correspondencia para entregarla en Cerbère al ambulante de Francia como se enumera a continuación:

---

<sup>13</sup> Evidentemente debe ser un error porque la población que tenía estación de ferrocarril era Aiguafreda y San Martí de Centelles queda alejado del ferrocarril. Por tanto, la correspondencia para este último se debía dejar en Aiguafreda y no al revés.

<sup>14</sup> El hacer pasar el ferrocarril por Portbou, que era la opción que más dificultades orográficas presentaba, parece que fue una decisión política del gobierno francés, con el consentimiento del gobierno español, motivada por la importancia que tenía en aquellos momentos el puerto de Port-Vendres.

Primera expedición: Para Francia: Cerbère, Port-vendres, ambulante Marsella-Lyon II, ambulante Burdeos-Cette I, Cette-Burdeos II, Perpiñan, Narbona, Banyuls sur mer. Para Alemania, ambulante Verviers-Cologne, ambulante Papny-Metz, ambulante Altmunsterol-Mulhouse. Para Inglaterra, Londres. Para Italia, ambulante Modano-Bolagna I.

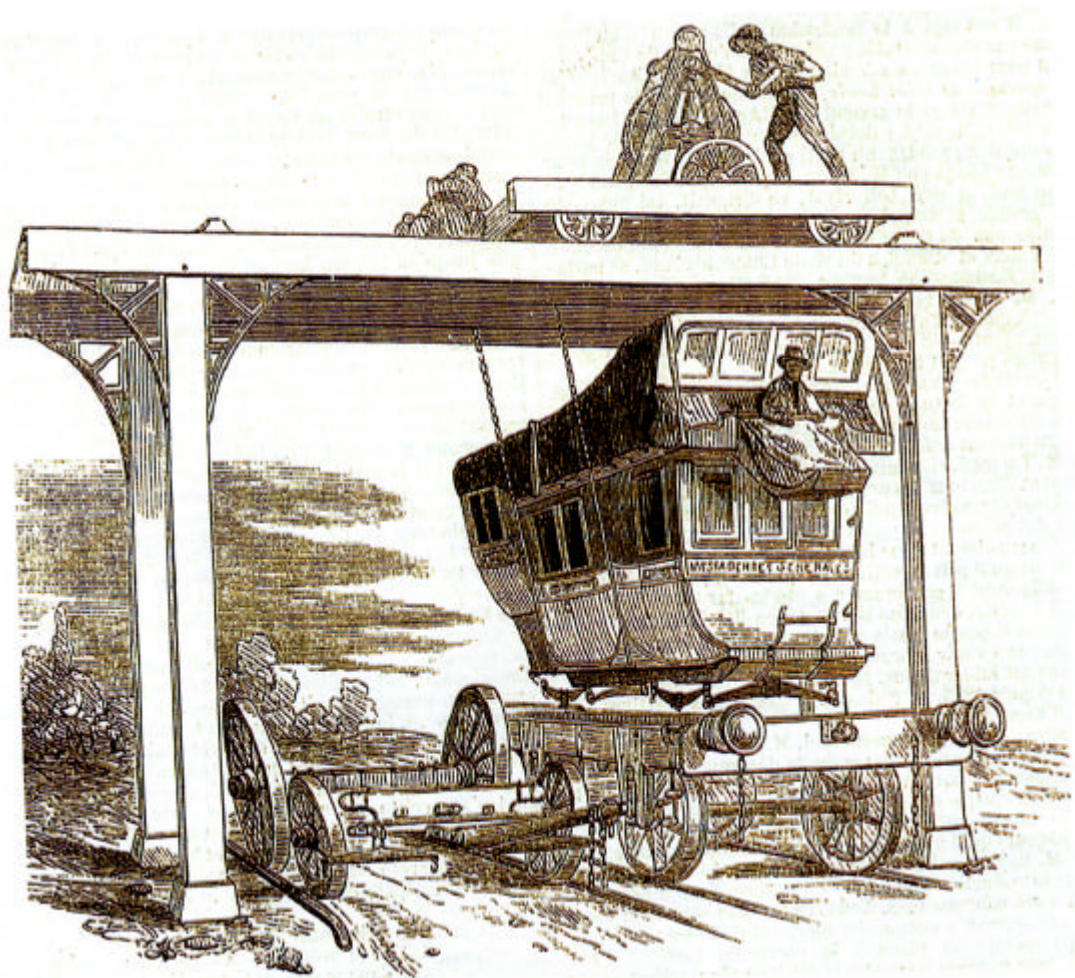
Segunda expedición: Para Francia, ambulante Bordeaux-París II, ambulante Cette-Bordeaux (rapide), ambulante Bordeaux-Cette (rapide), Marsella, Perpiñan, Cerbère, Narbona. Para Italia, Ventimiglia. Para Inglaterra, Londres. Para Alemania, ambulante Verviers.Cologne, Metz, Bingerbrük, Avricourt-Strasbourg.

Las carreras de postas que llegaban a Francia, para a través del correo francés intercambiar la correspondencia de y para los países europeos, fueron variando su itinerario. A principios del siglo XVIII encontramos que siguen la ruta interior (Montcada, Sant Celoni, Hostalric, etc) y después, como hemos visto a mediados del siglo XIX, cambian y siguen la ruta litoral (el Masnou, Arenys de Mar, etc), pero en todo momento cruzaron la frontera por la Jonquera y el paso del Portús. Por tanto, el cambio más importante que supuso el trazado del ambulante fue el nuevo itinerario que desde Figueres se dirigía a la frontera a través de Portbou, dejando en un segundo plano a la Jonquera que a partir de la incorporación del ferrocarril quedaba enlazada con Figueres por una conducción en carruaje.

### **El material móvil de los ambulantes por ferrocarril.**

Como hemos apuntado anteriormente, el correo en Cataluña comienza a transportarse por ferrocarril en el tramo Barcelona-Mataró en 1853, utilizando el servicio de diligencias sobre plataformas. El “*encastrado*” de las diligencias permitía combinar el viaje por caminos o carreteras y por ferrocarril, sin tener que transbordar la carga del correo (Figura 3).

Este fue el sistema utilizado en España durante la década de 1850, si bien en 1855 se inauguró la primera de estas expediciones en el tramo Madrid-Albacete, ya como oficina ambulante aprovechando algunos de los departamentos de un coche de viajeros. Pero no sería hasta 1859, cuando se empezaron a utilizar coches correos para estas expediciones ambulantes, coches fabricados ex-profeso, con espacios dedicados a oficinas y el resto a almacén de la correspondencia. La falta de desarrollo de la industria de material ferroviario en España, hizo, que como con el resto del material remolcado se tuvieran que importar del extranjero. Los dos primeros coches encargados por la Dirección General de Correos a un fabricante belga, sirvieron de acicate para que, tanto el correo público como las empresas de ferrocarriles encargaran a partir de 1860 numerosos coches correo, además de adecuar parte de los coches de viajeros, para oficinas ambulantes en líneas transversales o secundarias con menor volumen de correspondencia.



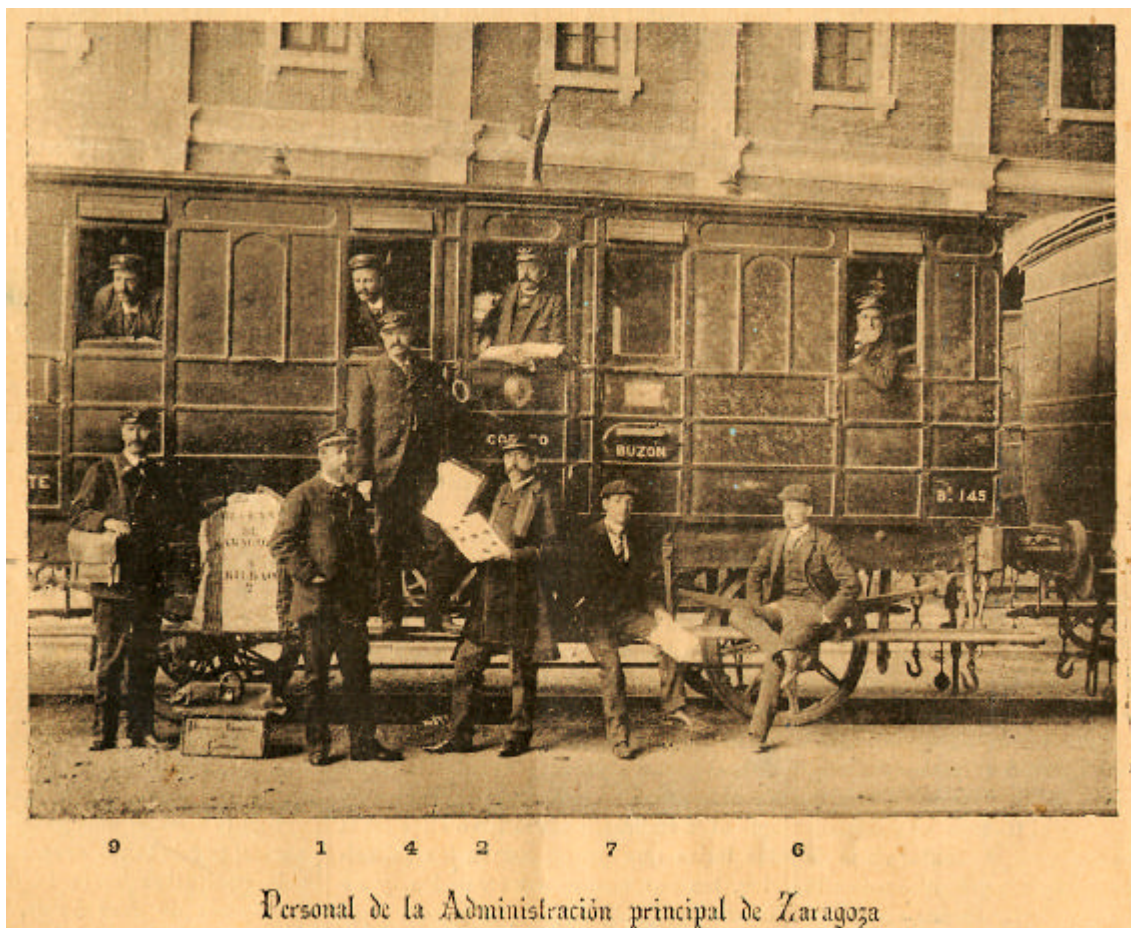
**Figura 3: Mecanismo para el encastrado y transporte de diligencias en el ferrocarril.**  
L'ILLUSTRATION. 24 de junio de 1843, n° 17 pág. 269.

En Cataluña, como en el resto del Estado, se fueron aprovechando la apertura de los tramos del ferrocarril para el transporte de la correspondencia.<sup>15</sup> Al no existir expediciones ambulantes el correo se acarrea bien en las propias diligencias sobre plataformas o transbordando la carga a vagones o coches habilitados en parte para esta tarea. La primera expedición ambulante catalana no comenzó hasta 1861, entre Barcelona y Zaragoza, al abrirse el tramo entre la capital aragonesa y Lleida.<sup>16</sup> Se constituyeron entonces dos expediciones ambulantes, una primera entre Barcelona y Zaragoza, que servían cinco Administradores de 1ª clase y siete ayudantes y una segunda expedición entre Lleida y Zaragoza servida exclusivamente por los ayudantes de ambulante. Dos años después, en 1863, al concluirse el tramo entre Alhama y Zaragoza, se enlazarían la capital catalana con Madrid directamente, a través de dos expediciones diarias.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> Real orden disponiendo vaya la correspondencia por ferrocarril de Arenys de Mar a Tordera. Madrid, 31 de diciembre de 1859.

<sup>16</sup> Real orden autorizando para que se establezcan las reformas necesarias con el fin de utilizar el ferrocarril de Zaragoza a Lérida para la conducción de la correspondencia. Madrid, 16 de octubre de 1861.

<sup>17</sup> Nota de las reformas que deben efectuarse en el servicio del correo por la línea de Aragón, cuando pueda aprovecharse el ferrocarril de Alhama a Zaragoza, según Real orden de esta fecha. Ministerio de la Gobernación. Correos. Madrid, 2 de mayo de 1863.



**Figura 4: Personal de la Administración principal de Correos de Zaragoza ante el coche correo Norte Bb 145. LA ESPAÑA POSTAL, 1 de junio de 1990, nº 9.**

Estas primera expediciones catalanas se realizaron ya con coches correo, fabricados a partir de 1860 para la Dirección General de Correos, con lo que la numeración de esta primera serie de coches llevaba las siglas DGDC. Se construyeron sesenta unidades entre los años 1860 y 1891, la mitad de ellos antes de 1881. Eran coches de nueve toneladas y media, de dos ejes y con una longitud entre topes, que variaba entre los 7,5 y los 8,3 metros. Con el bastidor de hierro y la caja de madera, con 4, 7 ó 14 ventanas según los modelos, algunos de los cuales tenían una claraboya en el techo y otros una azotea en uno de los testeros. La mayor parte de esta serie de coches correo, conocida como la GGDC, se construyeron con materiales extranjeros, siendo montados algunos de ellos en las incipientes fábricas españolas de material ferroviario, como en el caso de la fábrica de los Hermanos Girona de Terrassa. Las empresas ferroviarias transformaron coches de viajeros en coches mixtos, dedicando la mitad de ellos al servicio de correos, pero también mandaron construir coches correos completos. Concretamente la Compañía de los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, construyó varias series, ZB, ZCFV, ZCIV, ZBIV y ZCFV, durante la segunda mitad del siglo XIX y las dos primeras décadas del siglo XX. A veces estos coches eran vendidos a otras compañías como pasó con el que muestra la figura 4. Este coche provenía de la serie ZB y fue vendido a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte. Fabricado o mejor montado en 1860 en los citados talleres de los Hermanos Girona, el coche Bb 145 tenía, tanto el bastidor como la caja de madera, con un peso de 6.100 kilos y una longitud entre los topes de 7,130 metros.



**Figura 5: Coche correo A 12, construido en 1892, en una imagen de 1903.** Museo Postal y Telegráfico de Madrid.

Durante el siglo XIX se fabricaron para Correos otras dos series de coches, ambas por la misma empresa la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones de Barcelona.. Entre 1892 y 1902, se construyeron 30 unidades de la denominada serie A, con un precio por unidad de 12.000 pesetas, un peso de 15.250 kilos y que tenían la particularidad de tener tres ejes. Dotados de un bastidor de hierro, caja de madera, 4 ventanas y una longitud entre topes de 11,520 metros, llevaban también un lucernario que fue posteriormente suprimido (figura 5). La otra serie, construida entre 1892 y 1893, que se conoce como la serie B, eran algo más pequeños que los anteriores y de dos ejes. Con un peso cercano a las 12 toneladas, bastidor de hierro y caja de madera, tenía una longitud entre topes de 9,690 metros y se construyeron 36 unidades. Algunos coches de estas tres series, tras varias transformaciones, continuaron circulando en las décadas de 1940 y 1950.

Por último, recordar que a finales de la década de los ochenta se comenzaron a eliminar progresivamente los ambulantes por ferrocarril. Poco a poco fueron desapareciendo del paisaje habitual de las estaciones los coches-correo, los trenes postales y los vagones despacho con los que Correos transportó durante siglo y medio la correspondencia (figura 6). Los últimos trenes correo que circularon en España fueron: El Madrid-Zaragoza-Barcelona; el Madrid-Irún-Hendaya, con ramales a Miranda de Ebro y Bilbao; el Madrid-Galicia-Asturias, con ramales a León- Gijón y Monforte de Lemos-La Coruña y Vigo, el Madrid-Levante, con ramales desde La Encina a Cartagena, Murcia, Alicante y Valencia, el Madrid-Cádiz, con ramales desde Baeza a Cádiz, Málaga y Granada-Almería. Finalmente, el 30 de junio de 1993, salió de la madrileña estación de Chamartín la última expedición ambulante, el tren expreso Madrid-Málaga, con ella acababa una modalidad de transporte postal con casi un siglo y medio de antigüedad.



**Figura 6: Sobre con el matasellos de la oficina ambulante Barcelona-Portbou, el día de su última expedición.**

### **Bibliografía**

- BAHAMONDE, Ángel; MARTÍNEZ, Gaspar y OTERO, Luis Enrique. *Historia gráfica de las comunicaciones*. Madrid.
- BAHAMONDE, Ángel; MARTÍNEZ, Gaspar y OTERO, Luis Enrique. *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España: 1700-1936*. Madrid. Secretaría General de Comunicaciones, 1993.
- BAS, Federico. *El auxiliar del empleado de Correos*. Madrid. Imprenta de los hijos de J.A. García, 1889.
- CARRERAS i Candi, Francisco. *Las casas de postas de Cataluña*. Barcelona. Biblioteca de la Sociedad de Filatelistas de Barcelona, 1921.
- FONT, Jaume. *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. Vilassar de Mar. Oikos-Tau, 1999.
- GÓMEZ, Antonio. *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid. Espasa-Calpe, 1989.
- La industria de material ferroviario en España*. Madrid, Altamira, 1961. 2 tomos.
- MADOZ, P. *Diccionario Geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, editado de 1845 a 1850. 16 tomos.
- MADRAZO, Santos. *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*. Madrid. Turner, 1984.
- MORENO, Amparo. *Redes de comunicación en Cataluña. Pasado, presente y futuro*. (CD-Rom). Servicio de publicaciones de la Universidad Autónoma de Barcelona, 1999.
- MORENO, Amparo (coord). *Un paseo por las redes de comunicación desde ...Cataluña*. Barcelona. Servei de Publicacions Universitat Autònoma de Barcelona (<http://www.oaid.uab.es/passeig>)
- PRIMO DE RIVERA, José. *Itinerarios de los trenes que conducen correspondencia de y para Barcelona*. Barcelona. Balmás Casamajó y Comp<sup>a</sup>, 1898.
- RODRÍGUEZ, Francisco Javier. *Los primeros ferrocarriles españoles*. Madrid. Akal, 2000.

