

*MONOGRAFÍAS FILATÉLICAS 15*



FECHADORES DE LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA  
BARCELONA A FRANCIA  
(1ª PARTE, PROVINCIA DE GIRONA)

Jesús Sitjà  
Abril 2015



*[www.subastaseuropa.com](http://www.subastaseuropa.com) [info@subastaseuropa.com](mailto:info@subastaseuropa.com)*

C/ Balmes 266, ent. 5  
08006-Barcelona  
Tel. 93 127 20 32 - 237 00 15

## LOS FECHADORES DE LAS ESTACIONES DE BARCELONA A GIRONA O DEL “CARRIL”<sup>1</sup>

Muchas cartas de poblaciones con ferrocarril entre Barcelona y Girona, entre los años 1858 a 1873, se encuentran mataselladas o anuladas con unas preciosas marcas redondas de doble círculo, que tradicionalmente se han venido llamando del “CARRIL” o “Carril de Calella”, debido a que las primeras que se tuvo constancia eran de esta población.

Actualmente su significado es bien conocido, no así hace unos años, que se habían efectuado todo tipo de conjeturas, pero gracias a los diversos estudios de Natalio S. Nathan<sup>2</sup>, Josep Badia, Casares y otros, se sabe que las marcas corresponden a la marca utilizada en la anulación de los billetes de tren que se efectuaba en las estaciones. Las cartas que se entregaban en las estaciones, a falta de matasellos ambulantes u otros, se les aplicaba el anulador de billetes.

Algunas estaciones tenían una marca particular que las diferenciaba, asimismo cada tren tenía su número, y además estaba la fecha. Estos tres elementos combinados permitían a los inspectores o revisores de los trenes comprobar rápidamente los billetes sin ningún tipo de problema.



**DISTINTIVO COPA** (Caldes de Malavella)

**1862/NOV/ 10** AÑO/ MES/ DIA

**8** DISTINTIVO IDENTIFICATIVO DEL TREN

Para comprender mejor el sistema utilizado en la anulación de billetes de ferrocarril, vamos a ver la definición señalada en el “Vocabulario descriptivo de Ferro-carriles”<sup>3</sup>, para el billete:

*BILLETE. Especie de tarjeta pequeña ó papel que sirve para designar el asiento que corresponde al portador de él para viajar.*

*Estos billetes son de tres colores generalmente blanco para 1ª clase, rosa para 2ª y azul para 3ª. En una de sus caras van impresas las indicaciones siguientes.*

*Nombre de la estación de salida*

*Nombre de la estación de llegada*

*Número de orden de esta última*

*Designación de la clase a que pertenece*

*Número de la serie empezando por la letra A*

***El timbre que indica la fecha y el número tren***

*.....Los billetes para un tren solo pueden servir para dicho tren. ....En ciertos casos están autorizados los jefes de estación para esponder billetes por la mitad del precio y entonces entrega á aquel á quien se ha dispensado este favor la mitad del billete ordinario. La parte del billete que lleva los nombres de las estaciones se entrega al viajero, la otra se remite á la intervención con el sello de la estación*

<sup>1</sup> Un artículo del autor y más extenso de este tema puede consultarse en ww.rahf.es

<sup>2</sup> Ambulantes. Natalio S. Nathan. Madrid 1979

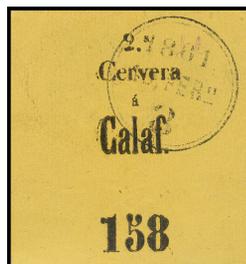
<sup>3</sup> Vocabulario descriptivo de Ferro-carriles. Mariano Matallana. Zaragoza. 1863



20/05/1862. Carta de San Feliu de Guixols a Barcelona, con transito por la estación de Ferrocarril de Caldes de Malavella, con la marca del carril "copa"

Muy pocos billetes de tren con marcas de las estaciones de esta época, han sobrevivido al paso del tiempo. Se conocen los siguientes<sup>4</sup>:

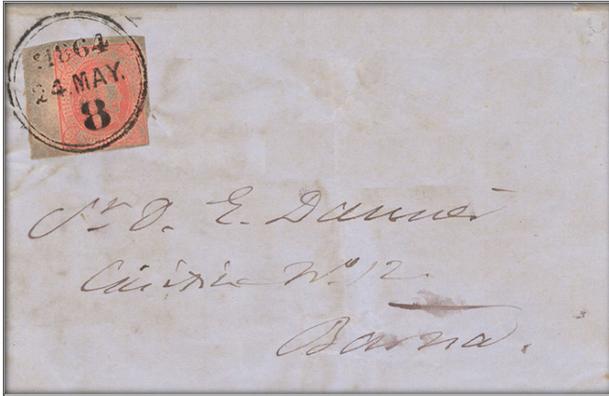
Fecha	Recorrido	Localización del billete
1/2/1849	Masnou a Montgat	Biblioteca Massana
17/6/1849	Barcelona a Masnou	Museo de Masnou
1/7/1849	Montgat a Masnou	Museo de Masnou
18/2/1860	Manresa a Monistrol	Ex colección Sitjà
18/11/1860	Mataró a Tordera	Ex Colección Sitjà
10/2/1861	Cervera a Calaf	Ex Colección Sitjà
23/2/1862	Mataró a Barcelona	Biblioteca de Cataluña



Tres billetes de tren con el fechador del carril. Puede observarse que uno es de 2ª clase (formato cuadrado), y otro es de 3ª clase reducido a la mitad (con un corte en diagonal). (Ex colección Sitjà)

<sup>4</sup> Ambulantes. Natalio S. Nathan.

**CARTAS CON FECHADORES DEL CARRIL**



El estudio de estas marcas es apasionante, tanto por su rareza como por su plasticidad, y más cuando se encuentran aplicadas en las cartas. Se dispone de muy poca información de su utilización: en que años, cuando se inició su empleo, etc. Para tener una visión más amplia de ellas se van a describir las marcas conocidas utilizadas en las estaciones del recorrido de las líneas de Barcelona a Girona, tanto por la costa como por el interior.



Los números en formato mayor indican el tipo de tren, los números pares indican trenes descendentes, o sea con dirección de Barcelona a Girona. Los impares trenes de Girona a Barcelona. En estos primeros años de ferrocarril cada tren tenía su número.

En el horario de trenes a partir de junio de 1863, se tiene constancia de los siguientes números<sup>5</sup>:

TRENES DESCENDENTES.

Nº TREN	SALIDA	LLEGADA	TIPO DE TREN	LINEA
2	Arenys	6:00 Barcelona	7:23	Mixto Litoral
4	Granollers	6:21 Barcelona	7:27	Mixto Interior
6	Empalme	7:00 Barcelona	9:51	Ómnibus Litoral
8	Gerona	6:00 Barcelona	9:17	Omnibus Interior
10	Arenys	10:30 Barcelona	11:45	Omnibus Litoral
12	Granollers	10:29 Barcelona	11:32	Mixto Interior
14	Empalme	12:10 Barcelona	14:47	Omnibus Litoral
16	Gerona	11:25 Barcelona	14:06	Expreso Interior
18	Arenys	15:00 Barcelona	16:15	Mixto Litoral
20	San Andrés	16:30 Barcelona	16:47	Mixto Interior
22	Empalme	17:58 Barcelona	20:43	Omnibus Litoral
24	Gerona	17:00 Barcelona	20:08	Omnibus Interior
26	Empalme	6:23 Barcelona	8:01	Mercancías Litoral
28	Gerona	5:00 Barcelona	10:43	Mercancías Interior

<sup>5</sup> Horario de trenes. Junio 1863. Ambulantes. Natalio S. Nathan. 1978, y recopilación del autor.

TRENES ASCENDENTES.

Nº TREN	SALIDA	LLEGADA	TIPO DE TREN	LINEA	
<b>1</b>	Barcelona 6:00	Empalme	8:46	Ómnibus	Litoral
<b>3</b>	Barcelona				Interior
<b>5</b>	Barcelona 8:30	Arenys	9:45	Ómnibus	Litoral
<b>7</b>	Barcelona				Interior
<b>9</b>	Barcelona 10:30	Arenys	11:15	Omnibus	Litoral
<b>11</b>	Barcelona				Interior
<b>13</b>	Barcelona 12:30	Empalme	15:00	Ómnibus	Litoral
<b>15</b>	Barcelona				Interior
<b>17</b>	Barcelona 15:30	Arenys	17:30	Mixto	Litoral
<b>19</b>	Barcelona				Interior
<b>21</b>	Barcelona 17:30	Empalme	20:11	Ómnibus	Litoral
<b>23</b>	Barcelona				Interior
<b>25</b>	Barcelona 14:00	Empalme	18:37	Mercancias	Litoral
<b>27</b>	Barcelona				Interior

El número del tren cambiaba regularmente, así los números del año 1862 para un mismo tren, son diferentes a los del 1863.

No todas las marcas del carril tienen el distintivo indicador de la estación, son conocidas desde el principio marcas aplicadas en cartas y billetes de tren sin distintivo, la explicación de que algunas estaciones tengan distintivo y otras no, es desconocida hasta la fecha.

### RELACIÓN DE FECHADORES DEL CARRIL CONOCIDOS APLICADOS SOBRE CARTA

El número de cartas conocidas con las marcas de fechaadores FFCC. de Barcelona a Girona aplicadas en ellas es relativamente escaso, y no ha sido posible establecer hasta la fecha la correspondencia entre todas las estaciones y sus marcas. Un resumen de lo conocido hasta la fecha puede verse en el siguiente cuadro:

Estación	Marca de estación	Fechas conocidas
BREDA	-----	
HOSTALRIC	-----	
EMPALME	Signo Empalme	1869/16 OCT/4
BLANES	Signo Pluma	2/ 18 FEBº /1860
SILS	-----	
CALDES DE MALAVELLA	Signo Copa	1862/MAY 20/2; <b>1862/MAY 23/12</b> ; 1862 JUN 11/12; 1862/JUN 16/2 ; <b>1862/JUN 20/2</b> ; 1862/ JUL 13/ 12; 1864/ 18. AGº /8; <b>1865/11 ABR/ 4</b> ; 1866/11 ABR/6 1866/18 ABR./4 ; <b>1867/12 JUN /6</b>
RIUDELLOTS	-----	
FORNELLS	-----	
GIRONA	Signo Cruz grande	1863/JUN 3./8 ; <b>1864/ 9 AGº/ 4</b> ; 1865/22 MAR./10; 1866/17. ABR./4 ; <b>1866/16. MAY/10</b>

## BREDA

En el siglo XIX se conocía como San Salvador de Breda. El Nomenclátor de pueblos de España (1858) define esta población como *lugar*. En el año 1855 contaba con 448 habitantes<sup>6</sup> y pertenecía al partido judicial de Santa Coloma de Farnés.

El correo se recibía por Hostalric y San Celoni. Tenía la categoría postal de Cartería.



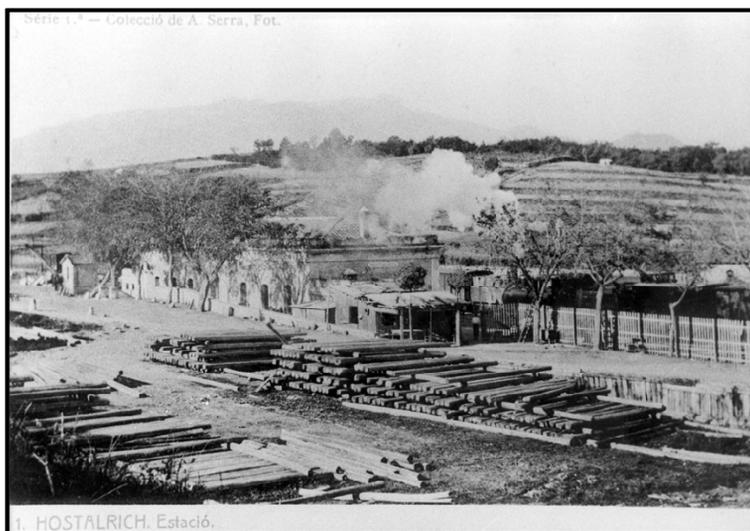
Única marca lineal conocida de la estación de Breda. Obsérvese la leyenda "BREDA 39"  
(Colección José Badia Salvans)

## HOSTALRIC

Villa con 1.377 habitantes en el año 1857, del partido judicial de Santa Coloma de Farnés. La villa con una fortaleza en lo alto de una colina fue desde tiempo inmemorial una plaza militar con varios episodios de batallas, principalmente contra los franceses, con desigual fortuna.

González Ponce indica que se recibía correo por Barcelona, Calella y Gerona. Categoría postal de Administración Subalterna. En el año 1860 se establecían nuevas categorías, y asignaba a Hostalric como Estafeta subalterna de 7ª categoría.

No se le conoce marca distintiva del fechador del carril.



<sup>6</sup> Diccionario geográfico de Correos. Gonzalez Ponce. 1855

## EMPALME (ESTACION DEL)

Actualmente recibe el nombre de estación de Massanet-Massanes, se encuentra situada a cinco Km. en dirección a Girona, de Hostalric, y es la confluencia de las líneas de Barcelona a Girona por el litoral y el interior, junto a la rambla (río pequeño) de Santa Coloma, que es un afluente del río Tordera. El pueblo más cercano es Martorell de la Selva, perteneciente al término municipal de Massanet de la Selva.

Solo tenía servicio de correo por la estación.



Marca del ferrocarril atribuida al Empalme



Carta del 16 de octubre de 1869 dirigida a Barcelona con la marca "tridente", atribuida a la estación de Empalme (Massanet Massanes). Única conocida (Colección José Badia Salvans)

## SILS

En 1855 tenía la denominación de Lugar con Ayuntamiento propio y unas 92 cédulas inscritas, según el Nomenclátor (1857), lo que representaba unos 654 habitantes.

El correo se recibía por Girona y Santa Coloma de Farnés, que era su cabeza de partido judicial y la población más cercana importante.

No se ha descrito ninguna marca de estación de ferrocarril de esta población.



**CALDES DE MALAVELLA**



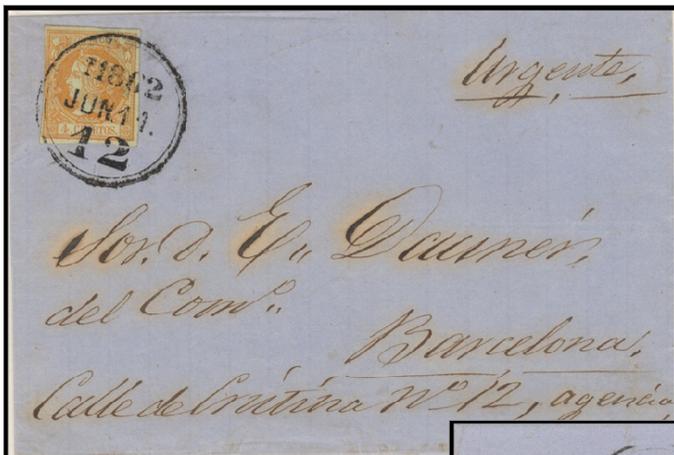
Villa con ayuntamiento, famosa por sus fuentes de aguas medicinales desde la época romana, con varios balnearios para la toma y baños de sus aguas. En esa época, el término municipal comprendía la citada villa de Caldes, así como el lugar de Franciac (en la vía romana) y la parroquia de Santa Ceclina, que en total representaban 350 cédulas inscritas (1857), con unos 1.933 habitantes. Perteneciente asimismo al termino judicial de Santa Coloma de Farnés.

Caldes de Malavella recibía el correo por Girona hasta la llegada del ferrocarril. Tenía categoría de Cartería. Con la llegada el ferrocarril muchas rutas de correos cambiaron de recorrido, así el correo hasta San Feliu de Guixols, en la costa, que era una Administración agregada de 4ª categoría, recibía y expendía correo por la estación de Caldes. Así lo atestiguan todas las cartas con las marcas “Copa” que tienen su origen en la bonita población de la Costa Brava, San Feliu de Guixols.



Estación de Caldes de Malavella a principios del siglo XX





No puede pasar desapercibido que la gran mayoría de cartas con el distintivo “copa” van dirigidas a Enrique Dauner, y que provienen de San Feliu de Guixols. En el “**Consultor. Nueva Guía de Barcelona**” de 1857, se cita a Enrique Dauner como Agente de Aduanas, Calle Cristina, 12.

Se trataría por tanto de cartas comerciales con una relación entre un puerto y la agencia de aduanas



Dos cartas con el 4 cuartos de 1865 y 1867 con las siguientes fechas:

22 de marzo de 1865 /10 y 16 de junio de 1867 /6





Una casi completa exposición de las marcas con distintivo **copa** conocidas, que junto con las indicadas anteriormente forman un conjunto excepcional.

Todas las marcas aquí descritas pertenecen a la colección José Badia Salvans.

## RIUDELLOTS

La denominación completa es Riudellots de la Selva, lugar perteneciente al partido judicial de Santa Coloma de Farnés, contaba el 21 de mayo de 1857 con 160 cédulas inscritas, con 896 habitantes. Está bañado por el río Onyar. Se tiene constancia de que la población se trasladó a otro emplazamiento en el año 1430 a causa de las frecuentes inundaciones de la antigua localización.

El correo se recibía antes del ferrocarril por Girona. El anuario de Correos de 1878 cita a esta población con la categoría postal de Cartería.

No se ha descrito ninguna marca de estación de ferrocarril de esta población.

## FORNELLS

Fornells de la Selva, lugar situado a una legua y cuarto de Girona, fue la última estación del ferrocarril antes de esta capital. En el Nomenclátor de los Pueblos de España se citan 149 cédulas inscritas con 853 habitantes. Perteneciente al partido judicial de Girona, lo cruza el río Onyar.

Gonzalez Ponce cita a esta población como Fornells del Ampurdá (¿?), y que recibía el correo por Girona. El anuario de Correos de 1878 cita a esta población con la categoría postal de Cartería.

No se ha descrito ninguna marca de estación de ferrocarril de esta población.

## GIRONA



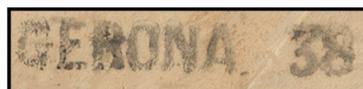
Girona con sus arrabales ( Carmen, Pedret, Puente Mayor, Rutila) y el caserío de Llano, contaba en el año 1857 con 14.615 habitantes. Algunos autores<sup>7</sup> explican la despoblación de la capital por el hecho de que los reyes de Aragón tenían predilección por esta ciudad y otorgaban el título de príncipes de Gerona a sus hijos primogénitos, y cuando estos se refugiaban en esta ciudad, para sus guerras, la exponían a las batallas que diezaban la población.

En la distribución de 1857 se consideró como una Administración principal de 3ª clase.

<sup>7</sup> Francisco P. Mellado. Guía del Viajero en España.



Las estaciones también empleaban marcas lineales para estampar los documentos y mercancías con el nombre de la localidad, y detrás un número de control, Gerona utilizó el siguiente:



Dos cartas con la marca "Cruz Grande" de Gerona, dirigidas a Barcelona. (Colección José Badia Salvans)

## BLANES

Villa del Partido judicial de Santa Coloma de Farnés, en mayo de 1857<sup>8</sup> tenía 5.888 habitantes. Fue Cartería hasta el año 1860, recibía correo<sup>9</sup> por San Feliu de Guixols, Hostalrich y Calella.

En 1860 pasó a ser Estafeta de 7ª clase<sup>10</sup>, y recibía el correo por la estación de Ferrocarril.

Villa marinera, en la Edad Media estaba amurallada y pertenecía a los Vizcondes de Cabrera.

En el siglo XIX se construían embarcaciones de diversos tipos, siendo una de las actividades más importantes de la Villa, con diversos astilleros. Otra ocupación importante era la industria manufacturera del calzado, destacando la confección de alpargatas.



*18 de febrero de 1860. Carta de Blanes a Barcelona con una marca parecida a una pluma (¿?). Es la única pieza conocida y no se puede obtener más información.  
( Colección José Badia Salvans)*

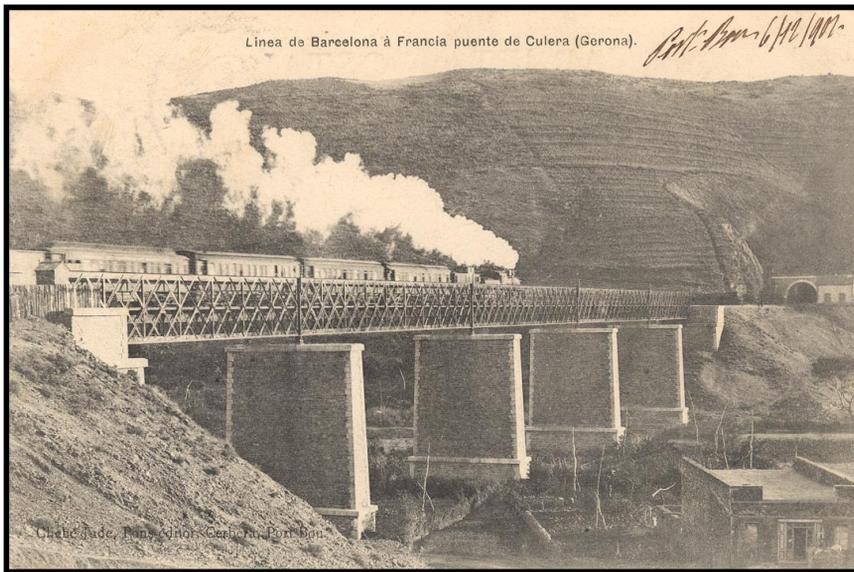
<sup>8</sup> Nomenclátor de los pueblos de España. Madrid 1858

<sup>9</sup> Diccionario Geográfico de Correos. González Ponce 1855

<sup>10</sup> Colección Legislativa de Correos año 1860. Eduardo Capelastegui.

## LA LINEA BARCELONA A FRANCIA. TRAMO GERONA FIGUERES Y PORT-BOU

El tres de marzo de 1862 el ferrocarril llega a Girona, y se paraliza por unos años la construcción del mismo hasta Francia. La compañía propietaria de la línea, el “Ferrocarril de Barcelona á Granollers y Gerona” obtuvo el 27 de julio de 1863 la concesión del ferrocarril de Gerona á Figueres, y del Figueres a Francia el 10 de marzo de 1864. Si bien las obras empezaron en 1864, lo hicieron de forma muy lenta, pues la Compañía esperaba una subvención del Ministerio de Fomento<sup>11</sup> que no llegaba. El presupuesto de 82,9 millones de reales era una cantidad muy importante para la época. Para conseguir más dinero, se intentó doblar el capital de la Compañía, pero sin dar resultado. Las obras fueron languideciendo y al final se pararon. El Estado tuvo que prorrogar la concesión al caducar el tiempo concedido para la construcción, además, se añadió que el Gobierno francés había decidido que el enlace con la frontera española se realizase en el Coll de Balitres, en un punto entre Port-Bou y Cervere, en lugar de La Junquera, y así se tradujo en un acuerdo entre ambos gobiernos, realizado en el año 1864, ello representaba efectuar cinco túneles en las montañas de Port-Bou, Llança y Colera, con una longitud de 4.300 metros, además de viaductos como el de Colera. Otro factor que influyó fue la doble vía que encareció las obras más allá de lo previsto.



Un dato que ilustra la dureza de las obras y su elevado coste, es el derrumbamiento del puente de Colera, a causa de la tramontana, el cinco de noviembre de 1877.

Al final tuvo que recurrirse a un crédito exterior, la compañía francesa Credit Mobilier, aportó el dinero necesario para terminar las obras, entre ellas el túnel del Coll de Belitres de 1200 metros. Gracias a la labor realizada por el empresario **Claudio Planás** en impulsar la terminación de la línea, poco antes de la inauguración, la compañía “Ferrocarril de Barcelona a Tarragona pagó nueve millones y medio de francos para rescatar la línea y se fusionó con ella, formando el “Ferrocarril de Tarragona y Barcelona a Francia”, y abreviadamente “**TBF**”.

En la memoria de 1876, se decía<sup>12</sup> :

*..Conforme con los acuerdos en ellas tomados, en 17 del mismo mes firmamos, con el Sr. Representante-Mandatario de la Sociedad de Credit Mobilier, la escritura de transferencia de la línea de Gerona a la Frontera, satisfaciendo en dicho día el primer plazo de un millón de francos y suscribiendo las aceptaciones de los ocho y medio millones restantes...*

<sup>11</sup> Cent anys del Ferrocarril a Figueres. Revista de Girona. Josep M<sup>o</sup> Bernils. 1977

<sup>12</sup> MEMORIA para la Junta extraordinaria de Accionistas de la Compañía de lo ferro-carriles de Tarragona a Barcelona y Francia. Celebrada el día 22 de enero de 1876.

También se considera interesante destacar de la Memoria del 9 de abril de 1878<sup>13</sup>, lo siguiente:

... Cataluña está ya en directa comunicación con Francia por medio de la vía férrea; el camino de hierro de Gerona á la frontera es un hecho, y el nombre que lleva nuestra Compañía ha venido á ser completamente real y verdadero. Y el sucesos e ha realizado en el tiempo por este Consejo indicado desde el momento en que, en enero d 1876, se hizo cargo de la gestión social; dos años señaló entonces para las realizaciones del objeto que principalmente motivara la fusión de las Compañías de Tarragona y Gerona, y á los dos años nuestras locomotoras han penetrado en la nación vecina. La primera sección, o sea de Gerona a Figueras, fue recorrida en toda su extensión por el primer tren en 30 de septiembre del año que acaba de transcurrir; veintiocho días después, XXIX aniversario de la inauguración de la primera línea férrea de España, la de Mataró, fue oficialmente inaugurada y abierta al público servicio en 17 de diciembre, y no antes del objeto de dejar más expeditas las conducciones .... la inauguración oficial y bendición de toda la línea hasta la frontera en 20 de enero del presente año, y a los tres días quedó toda ella en explotación....

El día 30 de septiembre de 1877 el tramo hasta Figueras quedó terminado y un tren recorrió todo el trayecto. La línea fue inaugurada oficialmente el 17 de diciembre de 1877. Quedaba el tramo hasta Port-Bou, este se inauguró, poco después, el 20 de enero de 1878.



<sup>13</sup> MEMORIA para la Junta General de Accionistas de la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona a Barcelona y Francia, celebrada el día 9 de abril de 1878

**OBLIGACION**  
 COMPANIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO  
**BARCELONA A FRANCIA**  
 POR FIGUERAS.

**OBLIGATIONS DE CETTE COMPAGNIE 476.000**  
 de 1.900 réaux chaque émisant à francs 500.— Intérêt annuel à francs pour cent.

**OBLIGACION AL PORTADOR N.º 58932**  
 Su Valor 1.900 fr. frs. 500.— Intérêt anual 57 frs. frs. 15.

**OBLIGATION AU PORTEUR N.º 58932**  
 1.900 réaux, frs. 500.— Intérêt 57 réaux par an, frs. 15.

Barcelona, 1.º de Octubre de 1884.  
 DIRECTOR CONTADOR. PRESIDENTE. SECRETARIO.

**DE COUPONES AGREGADOS**  
**DE COUPONES**

CAMINOS DE HIERRO 133 BARCELONA A FRANCIA POR FIGUERAS Obligación N.º 058932 Pagadero en 1.º de Julio de 1882	CAMINOS DE HIERRO 135 BARCELONA A FRANCIA POR FIGUERAS Obligación N.º 058932 Pagadero en 2.º de Enero de 1884	CAMINOS DE HIERRO 134 BARCELONA A FRANCIA POR FIGUERAS Obligación N.º 058932 Pagadero en 1.º de Julio de 1881	CAMINOS DE HIERRO 133 BARCELONA A FRANCIA POR FIGUERAS Obligación N.º 058932 Pagadero en 1.º de Enero de 1881	CAMINOS DE HIERRO 132 BARCELONA A FRANCIA POR FIGUERAS Obligación N.º 058932 Pagadero en 1.º de Julio de 1880
CAMINOS DE HIERRO 131	CAMINOS DE HIERRO 130	CAMINOS DE HIERRO 129	CAMINOS DE HIERRO 128	CAMINOS DE HIERRO 127

**OBLIGACION**  
 COMPANIA DE LOS FERRO-CARRILES  
**TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA.**

**OBLIGATION**  
 COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
**TARRAGONE A BARCELONE & FRANCE.**

**OBLIGACION DE NOVECIENTOS REALES VON**  
**Al Portador.**  
 INTERÉS ANUAL: 57 REALES VON.

**OBLIGATION DE CINQ CENTS FRANCS**  
**Au Porteur.**  
 INTERÉT ANNUEL: 15 FRANCS.

N.º 415.566

Barcelona, 20 de Abril de 1878.

EL DIRECTOR GERENTE. EL PRESIDENTE. EL SECRETARIO.

Además de las firmas que preceden las Obligaciones...  
 Cette obligation sera portée, contre les signatures...  
 Les Obligations dont le porteur aura indiqué le rembourse-  
 ment se seront payées que sous la réserve de son représen-  
 tation. — Les coupons se délivrent sans déduction de l'Obligations qu'il y a de Tarragona.

FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA 120 OBLIGACION N.º 415566 120 Cupón de frs. Von 2850 pagadero en Barcelona el 2.º de Enero de 1882.	119 OBLIGACION N.º 415566 119 Cupón de reales von 2850 pagadero en Barcelona el 1.º de Julio de 1882.	118 OBLIGACION N.º 415566 118 Cupón de reales von 2850 pagadero en Barcelona el 2.º de Enero de 1882.	117 OBLIGACION N.º 415566 117 Cupón de reales von 2850 pagadero en Barcelona el 1.º de Julio de 1882.
FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA 116 OBLIGACION N.º 415566 116	FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA 115 OBLIGACION N.º 415566 115	FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA 114 OBLIGACION N.º 415566 114	FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA 113 OBLIGACION N.º 415566 113

Obligaciones de la Compañía de "Caminos de Hierro de Barcelona a Francia" y de la "TBF", emitida el 1/10/1864 y 20/04/1878. En francés y castellano.

## EL AMBULANTE DE BARCELONA A LA JUNQUERA

Las Reales Ordenes del 13 de marzo y 10 de abril de 1862 autorizaban el establecimiento del transporte de correspondencia entre Tordera y Gerona, lo que significaba la creación de un ambulante hasta Gerona.

La primera marca conocida utilizada de este ambulante es el fechador circular de 20 milímetros de diámetro, con la siguiente leyenda:

AMB. ASC<sup>TE</sup> (DESC<sup>TE</sup>) DE BARC<sup>NA</sup>. A LA JUNQ<sup>RA</sup> / DIA – MES -AÑO



El investigador (N. Nathan, en Ambulantes), expresaba su extrañeza por la indicación Barcelona a La Junquera, cuando el tren no llegaba más allá de Girona, y que finalmente la línea de ferrocarril llegó a Port-Bou en lugar de La Junquera, lo que deducía que este fechador tenía un error en su descripción.

Nosotros pensamos que el fechador no está equivocado, dado que cuando se utilizó, año 1872, se conocía perfectamente que el ferrocarril de la línea de Gerona a Francia se uniría a la francesa en el Coll de Balitres, pues el acuerdo con Francia sobre este punto fue en octubre del año 1864, por tanto muy anterior a la confección del ambulante. En realidad, se trataba de que el ambulante Barcelona hasta La Junquera circulaba por ferrocarril hasta Girona, y luego por el camino habitual hasta la frontera en La Junquera, que era la Administración de Cambio con Francia. Hasta que Port-Bou no se comunicó por tren con Francia, no se estableció la oficina de intercambio en esta última población.

### FECHADORES CIRCULARES AMBULANTES BARCELONA A LA JUNQUERA CON FECHA



Colores: Negro y azul  
Periodo: 1872-1873  
Rareza: 6 (0,5%)





Dos cartas con el fechador ambulante, descendente en color azul la primera (pag. anterior), y ascendente en negro la segunda, dirigida a Francia. Ambas del año 1872.

**Ambulante de Barcelona a Portbou.—LÍNEA DEL INTERIOR.**

Distancias parciales.	Distancias al origen.	ADMINISTRACIONES DE CORREOS.	Clase.	HORARIO DESCENDENTE.		ADMINISTRACIONES DE CORREOS.	HORARIO ASCENDENTE.	
				M.	T.		M.	T.
»	»	Barcelona...	A P	5.20	1.05	Portbou...	M	T
3.603	3.603	Cloet...	E	5.27	1.22	Culera...	4.30	1.07
2.008	5.511	Horta...	C	»	»	Llansá...	»	1.18
1.077	6.588	San Andrés...	E	5.36	1.31	Vilajuiga...	»	1.35
9.095	7.583	Santa Coloma...	E	»	»	Perelada...	»	1.48
4.700	12.283	Moncada...	C	5.47	1.41	Figuerras...	»	2.10
6.130	18.413	Mollet...	C	5.58	1.52	Vilamalla...	»	2.21
3.272	21.685	Montmeló...	C	6.06	2.20	Tonya...	»	2.28
7.720	29.475	Granollers...	E	6.28	2.20	San Miguel...	»	2.35
7.105	36.580	Cardener...	C	6.40	2.33	Camallera...	»	2.48
4.315	40.895	Llinás...	C	6.49	2.42	San Jordi...	»	3.00
5.766	46.661	Palautordera...	»	6.59	2.52	Breda...	»	3.10
3.872	50.533	San Celoni...	C	7.06	2.59	Bordils y Juyá...	»	3.19
5.220	55.753	Gualba...	»	7.14	3.07	Celvá...	»	3.28
2.692	58.945	Breda...	C	7.19	3.16	Gerona...	»	3.57
5.857	64.292	Hostalrich...	E	7.28	3.26	Fornells...	»	4.09
5.041	69.243	Empalme...	»	7.40	3.38	Ruidellots...	»	4.20
7.451	76.674	Sils...	C	7.53	»	Caldas de Malab...	»	4.34
5.962	82.636	Caldas de Malab...	C	8.04	»	Sils...	»	4.44
6.245	88.881	Ruidellots...	C	8.15	»	Empalme...	8.15	5.01
4.683	93.564	Fornells...	C	8.24	»	Hostalrich...	8.26	5.11
5.409	98.973	Gerona...	A P	8.48	»	Breda...	8.40	5.24
8.973	107.946	Celvá...	C	9.02	»	Gualba...	8.47	5.31
3.500	111.446	Bordils y Juyá...	C	9.10	»	San Celoni...	8.57	5.41
3.700	115.146	Flaçá...	C	9.19	»	Palautordera...	9.08	5.51
2.400	117.546	San Jordi...	C	9.25	»	Llinás...	9.17	6.01
6.200	123.746	Camallera...	C	9.37	»	Cardener...	9.28	6.12
6.000	129.746	San Miguel...	C	9.48	»	Granollers...	9.56	6.30
1.900	131.646	Tonya...	»	»	»	Montmeló...	10.07	6.41
3.100	134.746	Vilamalla...	C	9.58	»	Mollet...	10.15	6.50
5.300	140.046	Figuerras...	E	10.12	»	Moncada...	10.26	7.00
6.200	146.246	Perelada...	C	10.23	»	Santa Coloma...	»	7.12
5.800	152.046	Vilajuiga...	C	10.33	»	San Andrés...	10.37	7.21
7.300	159.346	Llansá...	C	10.46	»	Horta...	»	7.31
4.500	163.846	Culera...	C	10.56	»	Cloet...	10.48	7.41
2.200	166.146	Portbou...	B	11.16	»	Barcelona...	10.56	7.51
»	»	Corbère...	»	11.20	8.18	»	»	»

El tren que sale de Barcelona a las una y cinco de la tarde enlaza en el Empalme con el que sale del mismo punto a las tres de la tarde por la línea del litoral. Sirven esta ambulante seis administradores y seis ayudantes.

Horario del Ambulante de Barcelona a Port-Bou. Línea del interior. Anuario Oficial de Correos de España. 1879-1880. Madrid. Año II

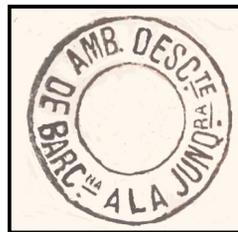
**Ambulante de Barcelona a Portbou.—LÍNEA DEL LITORAL.**

Distancias parciales.	Distancias al origen.	ADMINISTRACIONES DE CORREOS.	Clase.	HORARIO DESCENDENTE.		ADMINISTRACIONES DE CORREOS.	HORARIO ASCENDENTE.	
				M.	T.		M.	T.
»	»	Barcelona...	A P	4.35	3.00	Portbou...	M.	T.
8.768	8.768	Badalona...	C	4.55	3.17	Culera...	4.30	1.00
2.698	11.461	Mongat...	P	5.02	3.23	Llansá...	»	4.36
3.459	14.900	Masnou...	C	5.10	3.30	Vilajuiga...	»	4.47
0.946	15.846	Ocata...	»	5.19	3.35	Figuerras...	»	5.02
3.126	18.972	Fremiá...	C	5.24	3.43	Figuerras...	»	5.14
3.277	22.249	Vilasar...	P	5.34	3.51	Vilamalla...	»	5.34
6.080	28.257	Mataró...	E	5.48	4.04	Tonya...	»	5.45
7.642	35.899	Caldetas...	C	6.02	4.18	San Miguel...	»	»
2.065	37.962	Arenys...	E	6.11	4.27	San Jordi...	»	5.57
3.010	40.972	Canet...	C	6.18	4.34	San Jordi...	»	6.10
3.986	44.952	San Pol...	C	6.26	»	Flaçá...	»	6.21
3.684	48.636	Calella...	C	6.35	4.47	Bordils y Juyá...	»	6.30
2.603	51.139	Pineda...	C	6.42	»	Celrá...	»	6.38
4.845	55.684	Malgrat...	C	6.50	4.59	Gerona...	»	6.46
4.338	60.022	Bianes...	P	6.59	5.08	Fornells...	»	7.15
5.801	65.823	Tordera...	C	7.14	5.22	Ruidellots...	»	»
9.474	75.297	Empalme...	P	7.29	»	Caldas de Malab...	»	7.42
7.431	82.728	Sils...	P	»	»	Sils...	»	7.53
5.962	88.690	Caldas de Malab...	P	»	»	Empalme...	8.11	5.04
6.244	94.935	Ruidellots...	P	»	»	Tordera...	»	5.22
4.683	99.618	Fornells...	P	»	»	Bianes...	»	5.35
5.409	105.027	Gerona...	A P	»	6.18	Malgrat...	»	5.42
8.973	114.000	Celrá...	C	»	»	Pineda...	»	5.52
3.500	117.500	Bordils y Juyá...	P	»	»	Calella...	9.00	6.00
3.700	121.200	Flaçá...	C	»	»	San Pol...	»	6.08
2.400	123.600	San Jordi...	C	»	»	Canet...	»	6.16
6.200	129.800	Camallera...	C	»	»	Arenys...	»	6.26
6.000	135.000	San Miguel...	C	»	6.58	Caldetas...	»	6.32
1.900	137.700	Tonya...	P	»	»	Mataró...	»	6.45
3.100	140.800	Vilamalla...	C	»	»	Vilasar...	»	7.01
5.300	146.100	Figuerras...	E	»	7.20	Fremiá...	»	7.09
6.200	152.300	Perelada...	P	»	»	Ocata...	»	7.16
5.800	158.100	Vilajuiga...	P	»	»	Masnou...	»	7.30
7.300	165.400	Llansá...	C	»	7.47	Mongat...	»	7.38
4.600	170.000	Culera...	P	»	7.53	Badalona...	10.12	7.38
2.200	172.200	Portbou...	E	11.16	8.13	Barcelona...	10.30	7.56
»	»	Corbère...	»	11.20	8.18	»	»	»

El tren que sale de Barcelona a las 4.35 enlaza en el Empalme con el que sale del mismo punto a las 5.20 por la línea del interior. El tren que sale de Portbou a las una de la tarde por la línea del interior, enlaza en el Empalme con el que sale de éste a las 5.04 por la línea del litoral. Sirven esta ambulante cinco ayudantes.

Horario del Ambulante de Barcelona a Port-Bou. Línea del litoral. Anuario Oficial de Correos de España. 1879-1880. Madrid. Año II

## FECHADORES CIRCULARES AMBULANTES BARCELONA A LA JUNQUERA SIN FECHA



Colores: Negro y azul  
Periodo: 1873-1874  
Rareza: 7 (0,35%)



Dos cartas de los años 1873 y 1874, con el fechador ambulante sin centro fechador, descendente y ascendente. Este último mal aplicado.

## LOS MATASELLOS OCTOGONALES DEL AMBULANTE BARCELONA A PORT-BOU

Los fechadores redondos son sustituidos en 1878, por unos octogonales que proporcionaban mucha más información acerca de los ferrocarriles en que estaban establecidas las Administraciones Ambulantes, por ello, en base a una circular de la Dirección General de Correos<sup>14</sup>, se introducen dichos fechadores octogonales, que describen:

- Tipo de Ambulante: Ascendente o Descendente **AMB ASC.** / **AMB DESC**
- Un número en caracteres romanos **I** o **II**. **I** es equivalente a descendente (se aleja de Madrid, y **II** es ascendente, va en dirección a Madrid).
- La fecha, día/ mes /año
- Un número en caracteres arábigos.
- La descripción del ambulante, en nuestro caso Barcelona – Portbou (**BAR- PORT**)

Más tarde se incluyeron otros conceptos como CERTIFICADO, EXPRESO, EXPRES, RAPIDO, MIXTO, OMNIBUS, NOCTURNO, ETC.

### AMBULANTES DESCENDENTES



I-1



I-2



I-3



I-4



I-6



I-7



I-8



I-10



I-11

Aunque la orden es de diciembre de 1878, son conocidos a partir de 1879, obsérvese el I-4, 19 de enero de 1879, sin embargo, pueden existir de diciembre de 1878. Desde aquí, alentamos a su búsqueda.

<sup>14</sup> Anales de las Ordenanzas de Correos. 7 de diciembre de 1878



Tarjeta postal de las llamadas de “Juan Grabulosa” dirigida a Bélgica el 4 de febrero de 1890, con el fechador ambulante Barcelona a Portbou

La Circular de fecha 7 de diciembre de 1878, fijaba las condiciones de los matasellos ambulantes, entre ellas establecía que los números arábigos indicaban el empleado que tenía asignado un determinado matasello.

Este ambulante estaba servido en 1878<sup>15</sup> por 6 administradores y 11 ayudantes, el anuario indicaba además que había dos trenes Correo y un Express.



<sup>15</sup> Anuario Oficial de Correos de España. 1878-1879

## AMBULANTES ASCENDENTES

Estos matasellos se aplicaban en los trenes que iban de Portbou a Barcelona.



II-2



II-3



II-4



II-6

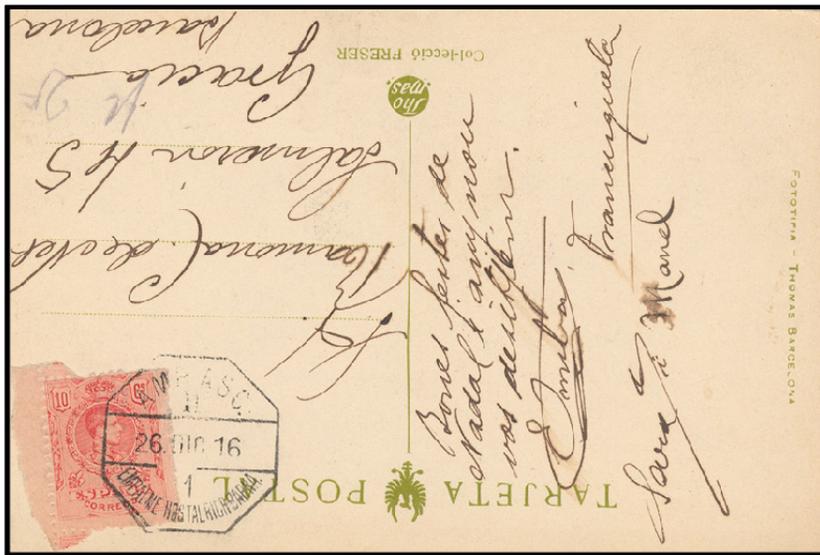
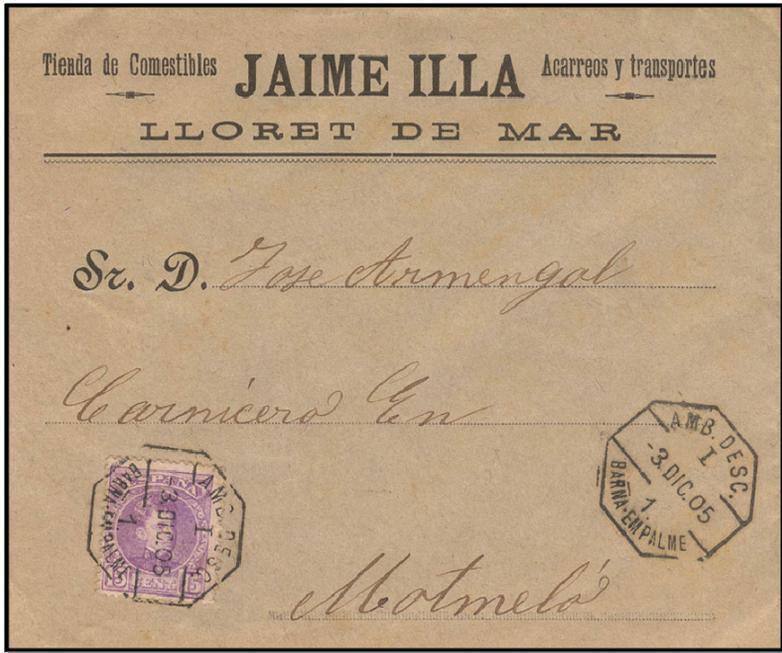


II-10



II-11





Tarjeta postal de Pineda de Mar a Barcelona, enviada por el Ambulante de Empalme Hostalric.

Jesús Sitjà  
Barcelona, mayo del 2005