

MONOGRAFÍAS FILATÉLICAS 44



EL FERROCARRIL Y EL CORREO EN LA GALICIA DEL SIGLO XIX

Andrés García Pascual

Junio 2022

Subastas Europa

www.subastaseuropa.com info@subastaseuropa.com

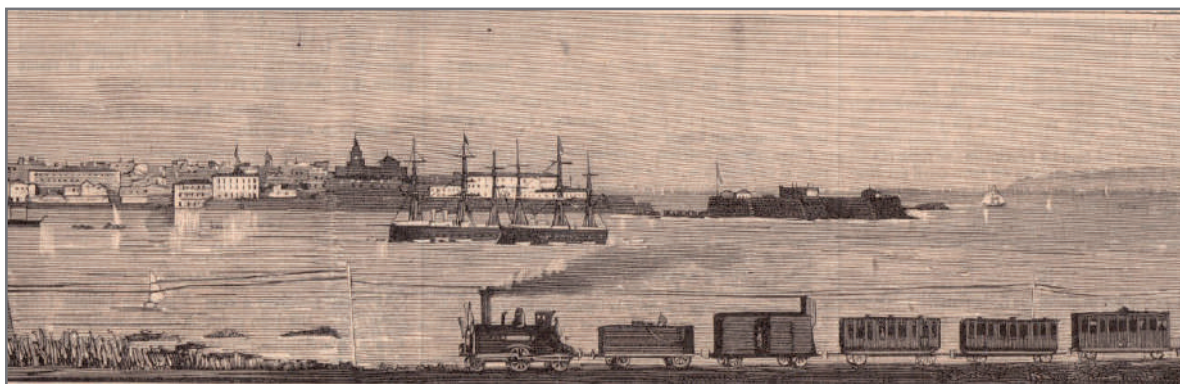
EL FERROCARRIL Y EL CORREO EN LA GALICIA DEL SIGLO XIX

La historia del ferrocarril en Galicia estuvo marcada por un importante retraso con respecto al resto de España. Mientras que entre 1855 y 1865 ya se habían construido la mayoría de las líneas radiales, en Galicia no se encontraba ni un kilómetro en funcionamiento. Al olvido y desidia de los diferentes Gobiernos se unía la falta de interés del capital gallego en invertir en el futuro de unas comunicaciones que ni el Gobierno apoyaba, pero la mayor dificultad era la orografía y el alto coste que suponía salvar los accidentes naturales. Lo cierto es que las primeras Compañías que se constituyeron lo hicieron con una importante aportación de capital foráneo.

Ha pasado el tiempo y mejorado mucho la tecnología, pero Galicia sigue siendo uno de los territorios españoles donde más tarde llegan las mejoras en las comunicaciones y con ellas el progreso. Esto no quiere decir que en los últimos años no haya mejorado el transporte ferroviario en este Finisterre, “*O tren que me leva pola beira do Miño*” que cantaba Andrés do Barro allá por 1969, evidentemente hoy no es el mismo, faltaría más, ahora es más rápido y confortable.

En este modesto trabajo trataré de dar unos trazos en un boceto que permita comprender las dificultades que se superaron para que pudiese llegar el ferrocarril a Galicia y así poder transportarse la correspondencia por este medio. Gracias a un pequeño grupo de hombres emprendedores que querían para su tierra un futuro mejor, al capital y a técnicos de otros países y a una mano de obra local, siempre esforzada, se hizo posible la llegada de las primeras traviesas y raíles a esta tierra, y con ellas Galicia quedó unida de una manera más rápida y regular con el resto de España.

(Todas las imágenes de cartas, documentos, grabados y fotos que se presentan en esta monografía corresponden a piezas de mis colecciones, salvo una que está indicada). Mi agradecimiento a José Luis Rey Barreiro por su ayuda con los dibujos.

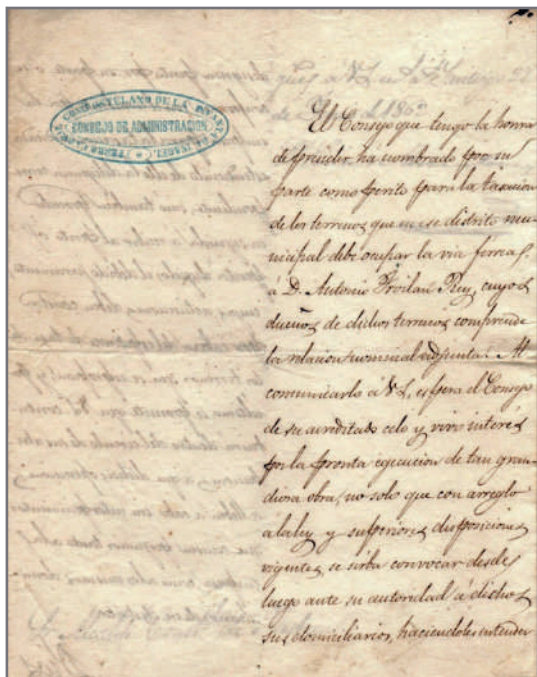


DE MADRID A LA CORUÑA. – INAUGURACIÓN OFICIAL DEL TREN DIRECTO.
“*La ilustración Española y Americana*”. 1 de septiembre de 1883.

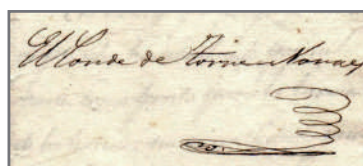
PROYECTOS Y COMPAÑÍAS

“EL COMPOSTELANO”

Impulsado por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, el proyecto para llevar el ferrocarril de Santiago al puerto de Carril arrancó el 7 de abril de 1861 con la concesión de la obra a la sociedad formada por Joaquín Caballero, Ignacio Villardebó y Domingo Fontan. Se confirmó por R.O. el 3 de enero de 1862.



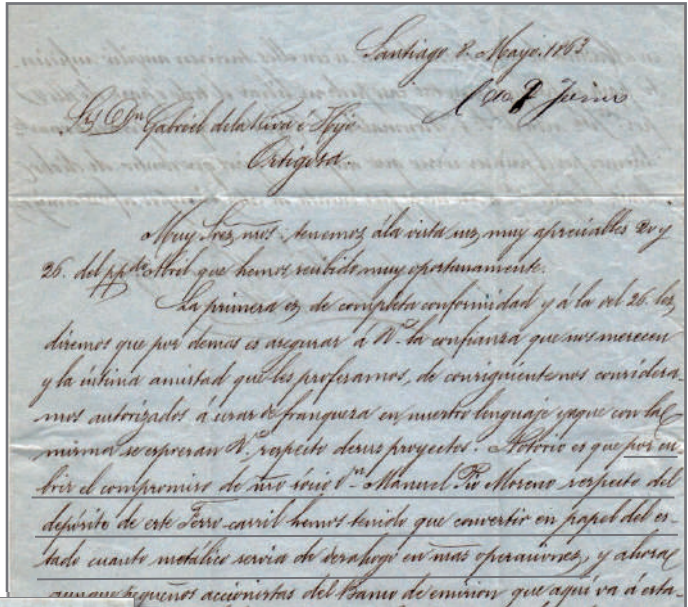
Carta de Santiago a Padrón, 29-6-1862. Sobre las expropiaciones de terrenos para la vía férrea. Firmada por el Conde de Torres Novaes como Presidente del Consejo de Administración del “Ferrocarril Compostelano de la Infanta D^a Isabel”



Carta de Villagaría a Santiago, 30-1-1861. El texto trata sobre la venta de suscripciones del ferrocarril. Dirigida a José Sánchez Villamarín (1), secretario de la “Junta del Ferrocarril de Santiago”.

(1). José Sánchez Villamarín (Santiago 1819-1892). Ingeniero, abogado, escritor y político. En 1860 era miembro de la “Junta encargada del proyecto de la vía férrea de Santiago a la Ría de Padrón”. Fue un gran impulsor del ferrocarril y cuando se inauguró “El Compostelano”, en 1873, era Alcalde de Santiago y vocal del Consejo de Administración de la “West Galicia C^o”.

Carta de Santiago a Ortigosa, 8-5-1863. Remitida por "Silverio Moreno e hijo": "**por cubrir el compromiso de nuestro socio D.Manuel Pio Moreno respecto del depósito de este Ferro-carril hemos tenido que convertir en papel del estado cuanto metálico servía de desahogo en nuestras operaciones**", con el fin de poder adquirir las acciones del Ferro-carril "El Compostelano" que se emitían en agosto de ese mismo año.



Hubo algunos comerciantes y banqueros que trabajaban en Galicia que invirtieron en el futuro ferrocarril de Santiago a Carril, como es el caso de Silverio Moreno y Manuel Pio Moreno (2).

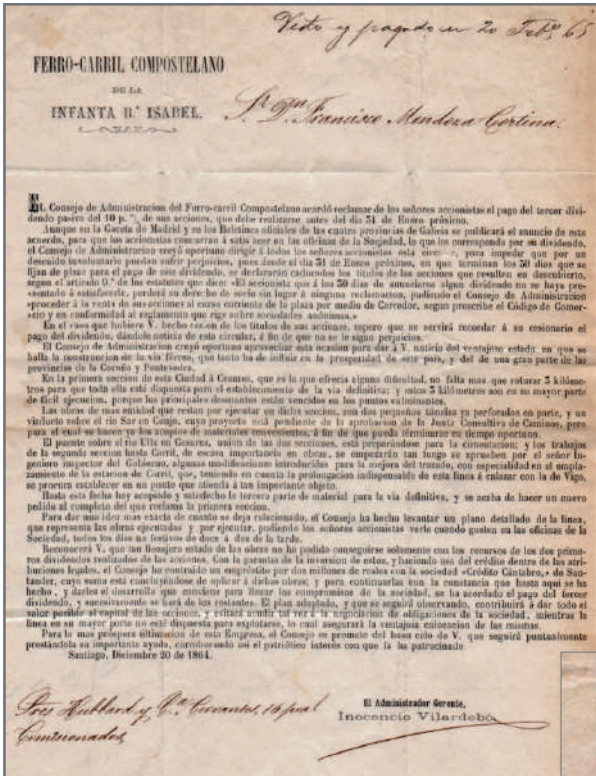
Faja circulada de Santiago a Pontevedra, con marca de franqueo de Santiago, usada de 1859 a 1862.

Membrete de la empresa del **FERRO-CARRIL COMPOSTELANO.**



(2). Manuel Pio Moreno se hizo cargo, en 1864, de la firma de Silverio Moreno, aportando capital y asociándose con su sobrino. También en el mismo año fue uno de los fundadores del Banco de Emisión de Santiago.

Por R.O. de 8 de agosto de 1863, la concesión se transfirió a la refundada **“Real Sociedad del Ferro-carril Compostelano de la Infanta D^a Isabel de Santiago al Puerto de Carril”**, conocido popularmente como **“El Compostelano”**, por un período de 99 años. La sociedad se constituyó con capital mayoritariamente inglés y con una menor participación de la emigración en Cuba y de inversionistas de Santiago y Carril.



Carta en el correo interior de Madrid, enero 1865. Sello de 2 cuartos emisión 1865 como cierre. Circular enviada por la Administración del “Ferro-carril Compostelano”, reclamando el pago del tercer dividendo e informando del estado de las obras. Santiago, 20-12-1864. Dirigida a Francisco Mendoza Cortina (3).



En 1866, la retirada de los accionistas gallegos llevó a la paralización de la obra y la venta de la concesión a la empresa inglesa **“West Galicia C^o”**. Su principal accionista Mr. John S. Mould, consiguió en Inglaterra un nuevo crédito para reanudar las obras.

(3). Francisco Mendoza Cortina (Pendueles 1815-1880). Capitalista asturiano, emigró a Méjico en 1835, donde hizo fortuna con el comercio y explotaciones agrícolas. Regresó a Madrid en 1859, dedicándose a los negocios y la política. Fue Diputado por Infiesto (1859-1864) y por Llanes (1871-1872). También fue Senador Vitalicio del Reino.

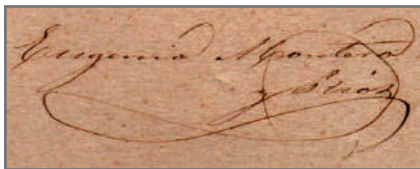


Carta de Santiago a Pontevedra, 22-8-1865. Cuño empresarial del FERRO CARRIL COMPOSTELANO DE LA YNFANTA DOÑA YSABEL

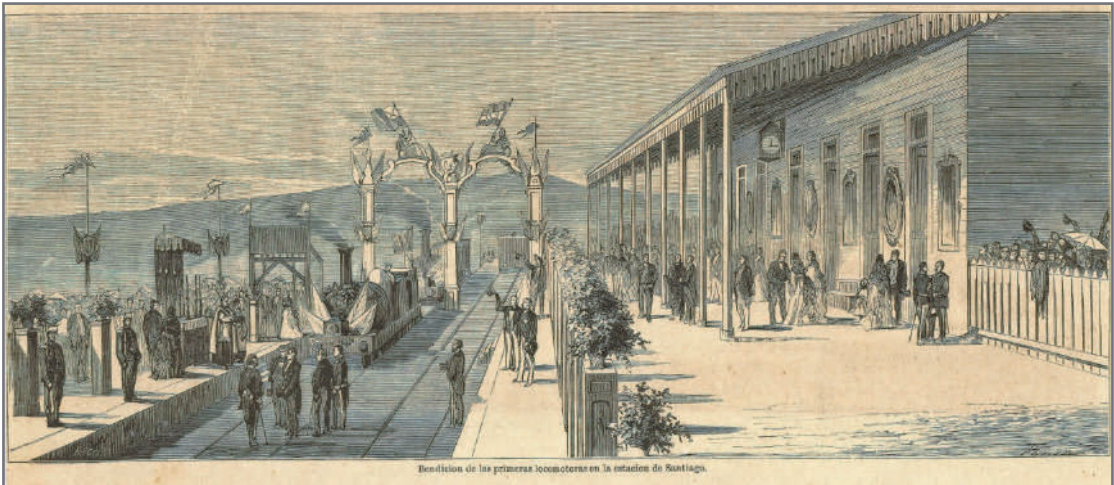
El 15 de agosto de 1873 la primera locomotora llegó a la estación de Cornes, el 20 del mismo mes se hicieron las pruebas de resistencia y carga del puente de Insua sobre el río Ulla. Eran 42 km. de recorrido, bordeando la ría de Arosa, entre las estaciones de Carril-Vilagarcía y Cornes (Santiago), con seis estaciones intermedias: Catoira, Cesures, Padrón, Esclavitud, Osebe y Casal. Con las obras concluidas, se inauguró el 15 de septiembre de 1873, siendo presidente de la Real Sociedad, Eugenio Montero Ríos. Esta fue la primera línea de ferrocarril terminada en Galicia (4).

EUGENIO MONTERO RÍOS (Santiago 1832-Madrid 1914)
Jurista y político gallego que ocupó diferentes cargos en los gobiernos de España.

- Ministro de Gracia y Justicia (1870), (1871-72), (1892-93)
- Ministro de Fomento (1885)
- Presidente del Senado (1898), (1911-13)
- Presidente del Tribunal Supremo (1905)
- Presidente del Consejo de Ministros (1905)



(4). En 1880 se hizo cargo de la gerencia de la "West Galicia Cª", el ciudadano inglés John Trulock. Su nieto Camilo José Cela Trulock, recibió el Premio Nobel de Literatura en 1989.



Bendición de las primeras locomotoras en la estación de Santiago el 15 de septiembre de 1873.
"La Ilustración Española y Americana". 1 de octubre de 1873.

Las obras de la línea de Santiago a Carril se terminaron en 1872 con una variante que prolongaba la línea 2 kilómetros hacia Villagarcía, emplazándose la estación en el lugar de La Alameda. Villagarcía como capital de la Provincia Marítima y tercer puerto de la región, tras los de La Coruña y Vigo, fue la gran beneficiada de la nueva línea ferroviaria en detrimento de Carril.



Carta de Villagarcía a Santiago,
12-1-1876.



Hasta que se estableció el servicio de Ambulante en la línea de Santiago a Carril (Villagarúa), el correo utilizó, desde el primer momento, el nuevo medio de transporte, mejorando la rapidez y la frecuencia de los envíos, que se realizaban en sacas cerradas que eran entregadas y recibidas por empleados de Correos. Esta actividad se publicó en periódicos locales, así como otras muchas noticias sobre el novedoso ferrocarril (5).

La Sociedad fue absorbida en 1886 por **"The West Galicia Railway Co Limited"**, a la que se le otorgó, el 21 de marzo de 1889, la construcción del tramo de Pontevedra a Carril, que se inauguró el 14 de julio de 1899, fue el último tramo de ferrocarril terminado en el siglo XIX en Galicia. Con él quedó unido Santiago con Vigo, con Orense y Monforte para empalmar con la línea de La Coruña a Madrid.

FERRO-CARRIL COMPOSTELANO.
AL PÚBLICO.

La Empresa del Ferro-carril Compostelano ha dispuesto practicar el próximo Domingo 4 de Octubre, con motivo de la festividad de Nuestra Señora del Rosario en Esclavitud, los trenes siguientes:

	HORAS DE LA MAÑANA.		HORAS DE LA TARDE.	
Salidas de Corneles.	8.15	10.30	4.11	6.30
Salidas-regreso de Esclavitud a Corneles.	7.50	10.30	4.40	6.50
Salidas de Carril para Esclavitud.	8.30	10.30	4.40	6.50
Salidas-regreso de Esclavitud a Carril.	8.51	10.30	4.50	6.50
Salidas de Padrón para Esclavitud.	7.25	10.30	4.20	6.47
Salidas-regreso de Esclavitud para Padrón.	8.51	10.25	4.50	6.47

NOTAS ACERCADELLAS. 1.º De procedido de la Empresa el **DISMINUIR O SUPRIMIR** los trenes extraordinarios, marchen con la línea E, si el tiempo no permitiera salidas de viajeros, cuya originación de los trenes extraordinarios.
2.º Con el fin de evitar confusiones en el despacho de billetes, las clases primeras y superiores de Santiago, se expedirán en el despacho central sin perjuicio de expedir en el mismo despacho las segundas y terceras. En la estación de Corneles se expedirán solamente segundas y terceras clases.
3.º Si el número de viajeros que se presentaran con billetes no pudiesen ser admitidos a Sanxulán o viceversa, en un tren cualquiera, deberá inmediatamente cesar de salir para Sanxulán, con el fin de no perjudicar a la salida del tren, que se debe salir de la estación de Padrón y si otro saliera a Pontevedra. Ambas son de construcción única y particular.
Desde Carril a Pontevedra se han instalado tres estaciones, Sanxulán, Portos y Portos; las oficinas están de ladrillo y cemento, y están con un gran mobiliario, preciosos servicios y convenientes vagones corredos, sin ruedas, a modo de locomotoras.
Desde que ha continuado la construcción se intensifica el movimiento de viajeros.
No es de extrañar que por venturoso aumento en todos los puntos de la línea, desde que el ferrocarril Compostelano presta servicios beneficiosos a toda la zona y continuará por dar origen al progreso de aquella infortunada población.
Siempre correspondió largamente al Santiago, Sr. Gerardo, la atención por haberse marcado los billetes que facilitan en esta parte, de la redacción provincial de Carril, como desde parte al primer cuerpo con todo de sus viajeros, de la locomotora Caldas de Reyes que inauguró la línea, de la estación de Pontevedra. Tanto el Sr. Tronco, gerente de la compañía, como los empleados y el maquinista Sr. Barba, hacen objeto de nuestro elogio por parte del público que asistió a la inauguración.
Santiago 1.º de Octubre de 1874.
El Jefe de la explotación, R. A. de Aranda.

(Archivo gráfico)

UN NUEVO FERROCARRIL

Se abre ahora, a pesar de la importancia que el hecho tiene para la comarca, y a pesar de la importancia del paso de la inauguración de la línea entre Carril y Pontevedra, que será con los dos puntos extremos y en la estación de Pontevedra con la estación de Carril.

No obstante haberse anunciado al público de esta línea que se construiría solamente por el tramo de Carril a Pontevedra, en la actualidad se ha anunciado que se construirá también el tramo de Carril a Santiago.

Desde Carril a Pontevedra se han instalado tres estaciones, Sanxulán, Portos y Portos; las oficinas están de ladrillo y cemento, y están con un gran mobiliario, preciosos servicios y convenientes vagones corredos, sin ruedas, a modo de locomotoras.

Desde que ha continuado la construcción se intensifica el movimiento de viajeros.

No es de extrañar que por venturoso aumento en todos los puntos de la línea, desde que el ferrocarril Compostelano presta servicios beneficiosos a toda la zona y continuará por dar origen al progreso de aquella infortunada población.

Siempre correspondió largamente al Santiago, Sr. Gerardo, la atención por haberse marcado los billetes que facilitan en esta parte, de la redacción provincial de Carril, como desde parte al primer cuerpo con todo de sus viajeros, de la locomotora Caldas de Reyes que inauguró la línea, de la estación de Pontevedra. Tanto el Sr. Tronco, gerente de la compañía, como los empleados y el maquinista Sr. Barba, hacen objeto de nuestro elogio por parte del público que asistió a la inauguración.

El programa que se sigue a la vista del...

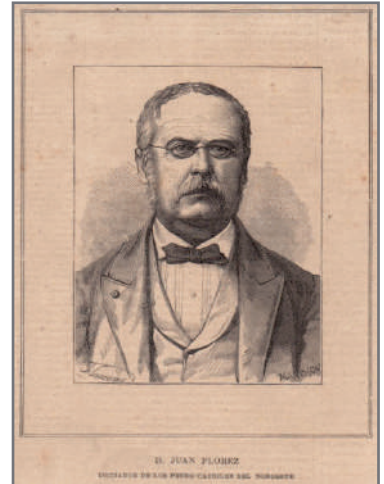
Revista "Nuevo Mundo", 9 de agosto de 1899
Noticia de la inauguración de la línea entre Carril y Pontevedra, el 14 de julio. Fotos de las estaciones de Pontevedra y Carril, dos puentes de la línea y de la locomotora "Caldas de Reyes", que realizó el trayecto a 30 km. por hora.

(5). "El Diario de Santiago", recorte de prensa con una nota del Ferrocarril Compostelano, con los horarios especiales con motivo de la fiesta de Nuestra Señora del Rosario en Esclavitud. Santiago, 1 de octubre de 1874.

“PRINCIPE DON ALFONSO”

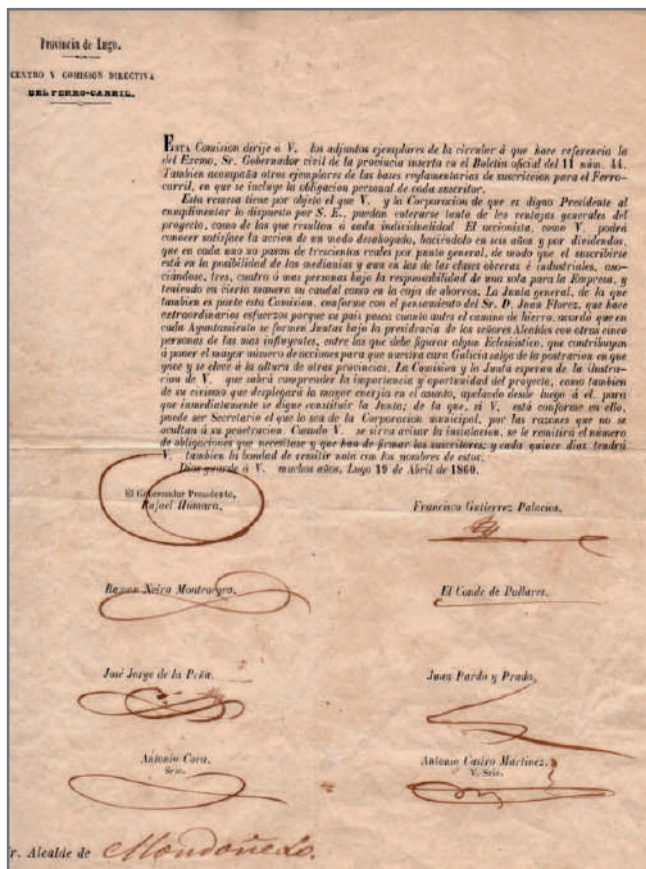
El primer proyecto para unir Galicia con el resto del país lo promovieron Juan Flórez Freire y el ingeniero coruñés Juan Martínez Picabia que proponían una línea que partiendo de Palencia, al alcanzar Galicia tuviera dos ramales hacia los puertos de La Coruña y Vigo. El Gobierno por R.D. de 27 de marzo de 1858 aprobó el proyecto, saliendo las obras a subasta por Ley 21 de abril de 1858. Por Ley 7 de julio de 1858 el ferrocarril Palencia–La Coruña se denominó **“Ferrocarril del Príncipe Don Alfonso”**.

JUAN FLÓREZ FREIRE. (Ferrol 1799 - La Coruña 1870)
Marino y político. Alcalde de La Coruña y Diputado a Cortes. Gran impulsor del ferrocarril en Galicia, en la *“Compañía del Noroeste”* y la compañía de *“Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo”*.



PABELLÓN PARA EL ACTO SOLEMNE
de arrojar S.M. la primera tierra en los terraplenes del Ferrocarril.
La Coruña, 6 de septiembre de 1858

La reina Isabel II inauguró las obras echando la primera palada de tierra como comienzo de las obras de la **Línea Príncipe Don Alfonso**, durante una visita que realizó a La Coruña, el 6 de septiembre de 1858, acompañada de su esposo Francisco de Asís y del Príncipe de Asturias.



Carta-impreso de Lugo a Mondoñedo, 19-4-1860. Remitida por el **Centro y Comisión Directiva del Ferrocarril** de la Provincia de Lugo, dando las bases para que en los ayuntamientos se formen Juntas para la promoción y venta de las acciones del futuro ferrocarril: “...conforme al pensamiento del Sr. D. Juan Flórez, que hace extraordinarios esfuerzos porque su país posea cuanto antes el camino de hierro...”.

“COMPAÑÍA del NOROESTE”

Por la muerte del ingeniero Picabia se paralizaron las obras y se retrasó el proyecto hasta el 16 de febrero de 1861 cuando el Gobierno otorgó la construcción a **Miranda e Hijos**, que consiguió capital francés para acometer los tramos Palencia-León y León-Ponferrada, para lo que se fundó, en 1862, la **“Compañía del Ferrocarril de Palencia a Ponferrada”**. Cuando al accionista Ruiz Quevedo se le concedió, en 1864, el tramo Ponferrada-La Coruña, la empresa se transformó en la **“Compañía del Noroeste”**, con Juan Bravo Murillo como Presidente del Consejo de Administración.

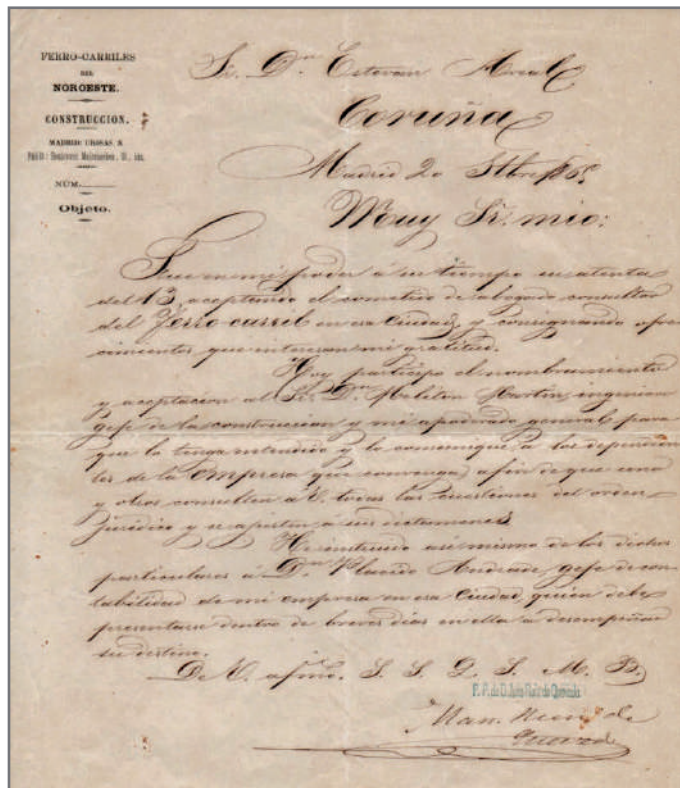
Con capital mayoritariamente francés, pero también con inversión española, se constituyó para la construcción del ferrocarril de León, Asturias y Galicia. El tramo de Palencia a León se realizó rápidamente y se inauguró en noviembre de 1863. En 1868 la línea había llegado a Brañuelas (León).



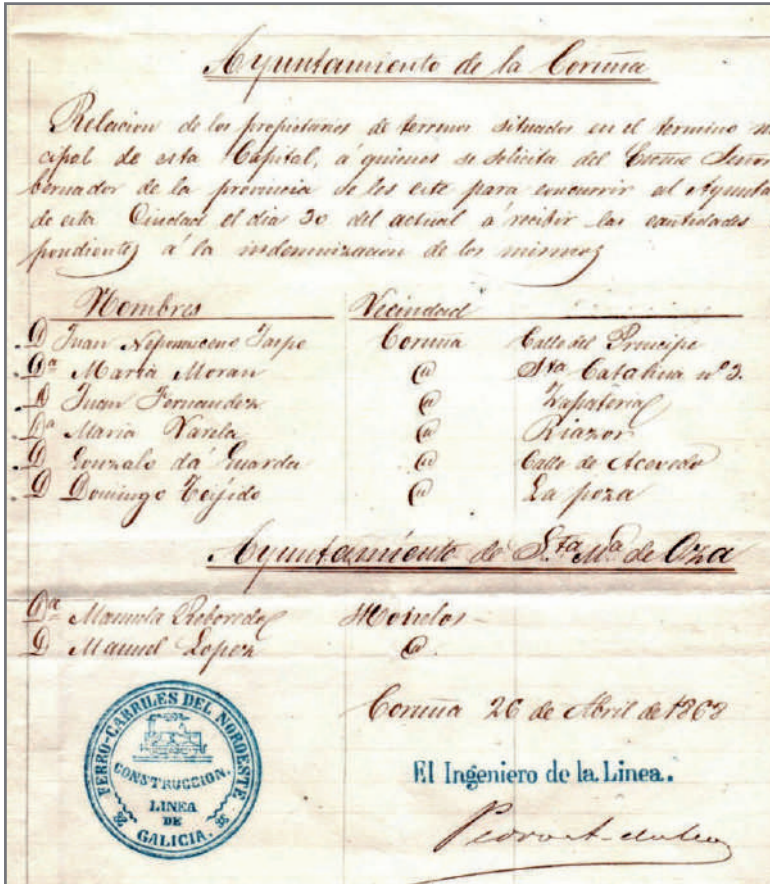
TÍTULO DE OBLIGACIÓN del tramo Palencia-Ponferrada. Valor nominal 1.900 rs. Madrid, 15 de diciembre de 1863

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE. Construcción.
 Carta de Madrid a La Coruña con la confirmación como abogado consultor del ferrocarril a favor del licenciado coruñés Esteban Areal.

Firmada por poder de José Ruíz Quevedo (6). Madrid, 20-9-1865.



(6). José Ruíz Quevedo era consejero de la "Compañía del Noroeste" que presidía José Bravo Murillo, en 1864 el Gobierno le concedió la construcción de la sección del ferrocarril de Ponferrada a La Coruña, concesión que transfirió a la "Compañía del Noroeste".



Documento sobre la expropiación de terrenos en los Ayuntamientos de La Coruña y Sta. Mª de Oza, necesarios para la construcción del Ferrocarril del Noroeste, Línea de Galicia.

La Coruña, 26 de abril de 1868.

**FERROCARRILES
DEL
— NOROESTE —
CONSTRUCCION**

Fragmento de carta de La Coruña a Madrid, junio 1869. Sellos con sobrecarga "Habilitados por la Nación". Cuño de los FERROCARRILES DEL NOROESTE CONSTRUCCIÓN.



La caída de Isabel II y los vaivenes políticos con Gobierno Provisional, reinado de Amadeo I y I República, provocaron graves problemas económicos a la Compañía. Pero a pesar de las dificultades, en 1875, se puso en funcionamiento el tramo Coruña-Lugo. La Compañía del Noroeste quebró en 1878, sin haber pasado de Toral de los Vados en la parte leonesa.

FERROCARRILES DEL NOROESTE
LÍNEA DE GALICIA
JOSÉ CAPPA
CONSTRUCCION

Carta de Montefurado a Orense por la Rúa de Valdeorras, 17-6-1872. Membrete comercial de **FERROCARRILES DEL NOROESTE. LÍNEA DE GALICIA. JOSÉ CAPPA. CONSTRUCCIÓN**



La empresa de José Cappa trabajó en el tramo de San Clodio al Barco y en otros de la línea.

“COMPAÑÍA de los FERROCARRILES de ASTURIAS, GALICIA y LEÓN”

El Gobierno intervino la compañía en 1879 y se hizo cargo de las obras un Consejo de Intervención. Esta situación se mantuvo hasta que el 21 de enero de 1880, cuando un grupo compuesto por cinco bancos franceses que ya estaban asociados con la “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España”, ganó la concesión de las obras de la compañía quebrada.



Carta de Madrid a París, 14-5-1880.
Cuño de la Dirección española de los
**FERRO-CARRILES DE ASTURIAS
GALICIA Y LEÓN. MADRID.**

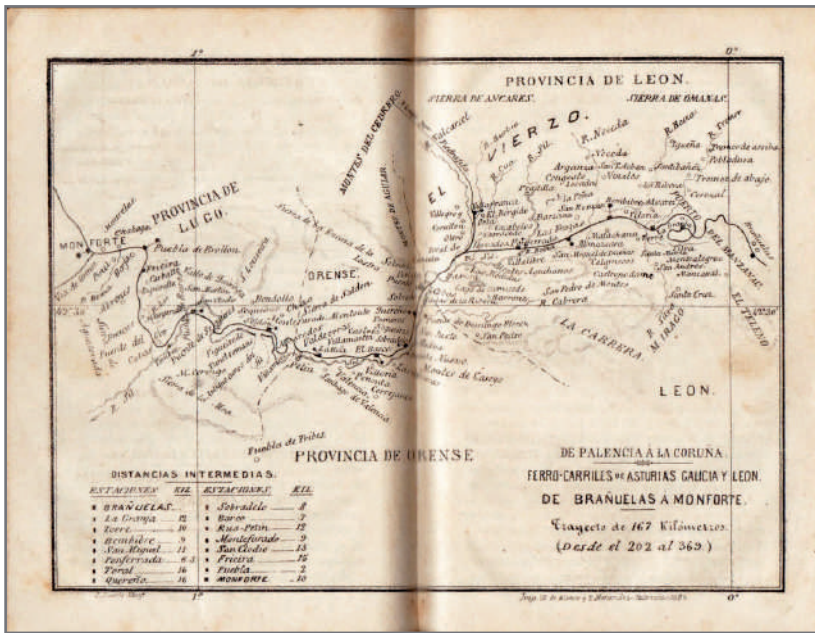


El 9 de marzo del mismo año se creó la **“Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León”**. Los trabajos se reanudaron de inmediato en la línea de Galicia, no así en la de Asturias que sufrió varios retrasos. Hubo que esperar hasta 1883 para que Galicia quedase comunicada con el resto de España por la línea que unirá La Coruña con Madrid. (7) En 1885 se integró en la **“Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España”**.



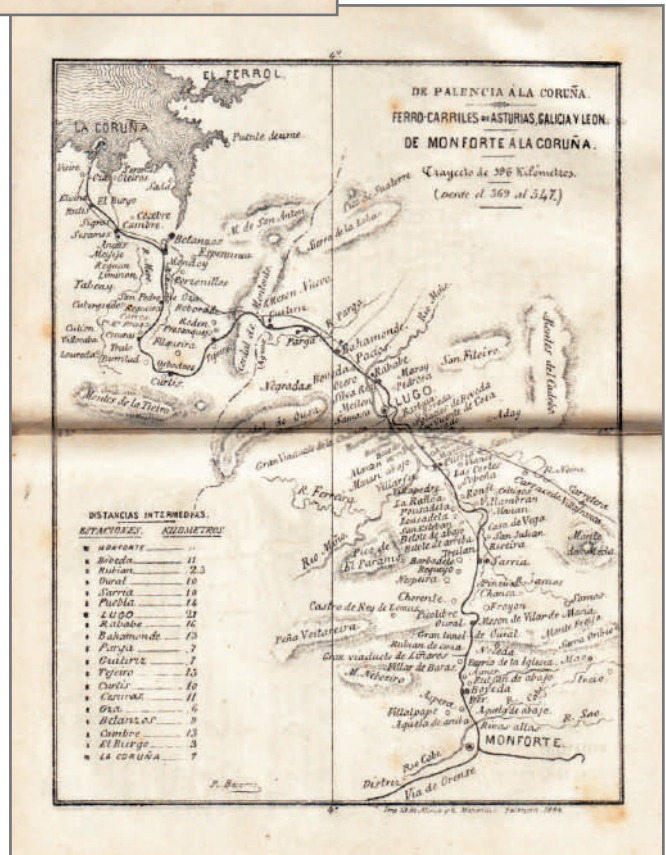
Fotografías del tren Coruña-Madrid en la
Estación de La Coruña en el siglo XIX.



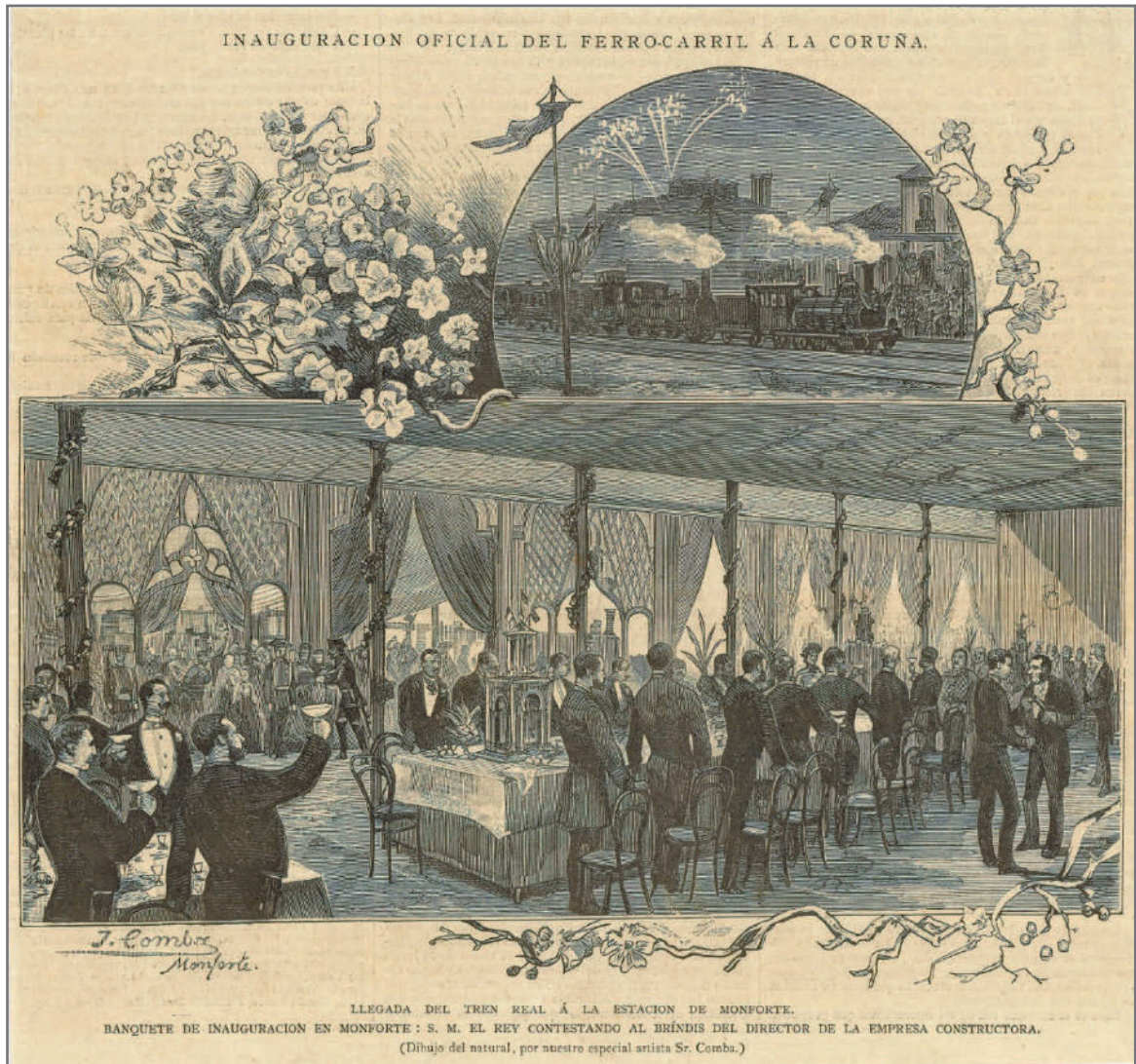


Planos de los tramos Brañuelas - Monforte y Monforte - La Coruña.

Imágenes del libro "DE PALENCIA A LA CORUÑA" Ricardo Becerro. Palencia 1883.



(7). La línea fue inaugurada por el rey Alfonso XII y la reina María Cristina. El Tren Real salió de Madrid el 31-8-1883, con ocho vagones para los reyes. Iban acompañados por los ministros de Fomento y Marina y un numeroso séquito. Llegó a Monforte a las 12:40 h. del 1 de septiembre, donde se celebró un almuerzo. A Lugo llegó a las 14 h. y a las 17:30 h. a La Coruña, donde había cuatro buques de la Armada fondeados en el puerto. Se celebraron numerosos festejos.



Llegada del Tren Real a Monforte de Lemos y banquete. 1 de septiembre de 1883
"La Ilustración Española y Americana". 15 de septiembre de 1883.

“FERROCARRIL de MEDINA del CAMPO y de ORENSE a VIGO”

La zona sur de la región tenía la misma necesidad de comunicarse con la Meseta que la zona norte, los puertos de referencia en el norte era el de La Coruña y en el sur el de Vigo. Y así el 19 de febrero de 1861 se otorgó la concesión a Rafael Beltrán de Lis para la construcción del ferrocarril de “**Medina del Campo a Zamora**”. Este tramo se terminó a primeros de mayo de 1864, ese mismo año se transfirió la concesión de la línea de Orense a Vigo, por parte de Juan Flórez Freire al que se le había adjudicado el año anterior. Así se formó la nueva compañía que tomó el nombre definitivo de “**Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo**”.

Al poco de comenzar las obras en el tramo gallego, los cambios políticos y la congelación de las subvenciones provocaron que en 1868, se produjese la suspensión de pagos de Rafael Beltrán de Lis, que era el constructor del tramo, un importante accionista y el banquero de la Compañía, esta situación llevó a una suspensión de pagos de la Empresa y el retraso consiguiente de las obras.



Billete de libre circulación de la Compañía de los Ferro carriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo. 1896.

Documento con sello seco del Ministerio de Fomento con detalles de las cuentas de la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo. Madrid, 1866.

Compañía del ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo.

	Ptas
Costes anteriores a la construcción	2.512.485.
Coste de las obras de Mediana a Zamora	72.600.000.
Trasporte material	444.607.
Material fijo y móvil de vía y estacionaria	107.220.
Obras hechas en la línea de Orense a Vigo	86.224.106.
Por adquisición de la concesión	10.000.000.
Amortización general en Zamora	372.722.
Coste por obras, primas y garantías hasta fin de Dic. de 1866	141.464.341.
Además de esta suma las primas que importan	12.512.485.
Debe reconocerse como capital para abono de garantía	128.850.856.
La garantía del 5 p/o sobre esta cantidad, importaría anualmente	7.731.051.
La garantía del 5 p/o	6.222.542.
El producto bruto de la explotación en 1866, importa 1.732.546 Ptas. de las que el 50 p/o, quedan 866.273.	

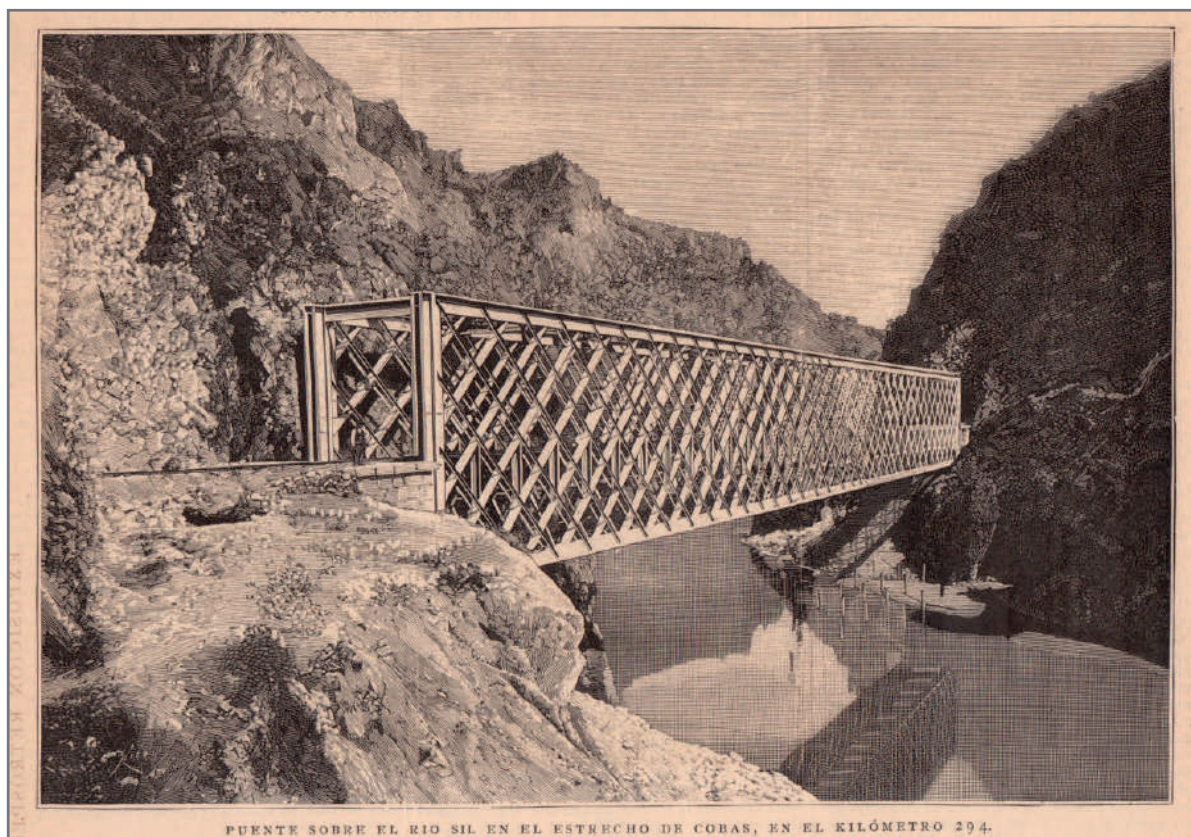
De donde que dan

En 1869 se reanudaron las obras, pero no fue hasta el 18 de junio de 1881 cuando quedaron unidos Vigo y Orense y tres años después, el 1 de diciembre de 1884, se terminó el tramo Orense-Los Peares. Finalmente el 15 de mayo de 1885, se inauguró el tramo de Monforte de Lemos-Los Peares. De esta forma quedaron unidos Orense y Monforte y así el sur de Galicia se conectó en Monforte con la línea que iba de La Coruña a Madrid. Pontevedra se unió con Vigo el 1 de julio de 1884.

El 1 de enero de 1884 se abrió el tramo Guillarey al Puente Internacional en Tuy sobre el río Miño, con lo que Galicia pudo enlazar con los ferrocarriles portugueses. La inauguración oficial fue el 25 de marzo de 1886. La empresa "**The West Galicia Railway Cº Limited**" unirá, el 22 de julio de 1899, a Pontevedra con Carril quedando conectada con Vigo-Orense-Monforte y desde allí con la línea Coruña-Madrid.



El tren sobre el Puente Internacional entre Tuy y Valença do Minho



PUENTE DE COBAS sobre el río Sil, una Orense con León, con una estructura metálica de 105 m. de longitud y 11 m. de altura. Se construyó en París y se armó y colocó en menos de seis meses.

"La Ilustración Española y Americana". 8 de septiembre de 1883

EL CORREO enviado por medio del ferrocarril fue progresando a medida que se pusieron en servicio los distintos tramos de las líneas. Así encontraremos el primer fechador circular **Ambulante de Galicia** usado por la “**Compañía del Noroeste**”, entre 1867 y 1873 en la línea que pretendía llegar a Galicia desde León, esta marca postal no se uso nunca en territorio gallego, pero si en la correspondencia que transitaba por alguno de los tramos del ferrocarril que estaban ya en funcionamiento.



Carta de Astorga a Ortigosa, 1868.
AMB. DE GALICIA / ASCENDENTE



Carta de Astorga a Orense, 1869.
AMB. DE GALICIA / DESCENDENTE



El Ambulante era una oficina de correos que instalada en un vagón de ferrocarril se unía a un tren en una determinada línea y donde se efectuaba a lo largo de su recorrido la clasificación, registro y certificación de objetos y cartas. También se trasladaban las valijas previamente clasificadas tanto en la cabecera como en los enlaces y oficinas del trayecto, como mera conducción también llevaba la valija “ciega” con el correo sin clasificar para la oficina del final del trayecto. Esta oficina estaba atendida por funcionarios del Cuerpo de Correos de distinta graduación según la importancia de la línea, que dentro del cuerpo se conocían como “Ambulantes”, extendiéndose la denominación también al servicio.

El fechador ambulante de forma octogonal fue distribuido a partir de la circular del 7 de diciembre de 1878. El primero que encontramos en Galicia es el usado en la línea Coruña-Lugo-Coruña y la primera fecha, que yo conozco, es el 29 de abril de 1879.

Los fechadores ambulantes solo se aplicaban a las cartas entregadas directamente en la estación o en el mismo tren, al funcionario. La mayoría de las cartas que iban por tren lo hacían en valijas cerradas que entregaban las oficinas de Correos, donde ya se les había aplicado la marca postal correspondiente, por lo tanto no presentan las marcas propias del ambulante. Solo se marcaban los objetos certificados, en el reverso, a modo de control.

En 1879 solo había tres servicios Ambulantes operando en Galicia:

Ambulante SANTIAGO-CARRIL. Santiago - Casa - Osebe - Esclavitud - Padrón - Cesures - Catoira - Carril.

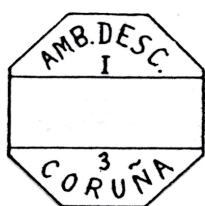
Ambulante SALVATIERRA-VIGO. Salvatierra-Caldelas-Tuy-Porriño-Redondela-Vigo.

Ambulante LUGO-LA CORUÑA. Lugo-Rabade-Baamonde-Parga-Guitiriz-Teijeiro-Curtis-Cesuras-San Pedro de Oza-Betanzos-Cambre-El Burgo-La Coruña.

Cuando terminó el siglo XIX los Ambulantes en funcionamiento eran: *Ambulante MADRID-CORUÑA*, *Ambulante MONFORTE-VIGO*, *Ambulante REDONDELA-PONTEVEDRA* y el *Ambulante PONTEVEDRA-SANTIAGO*.

LÍNEAS Y TESTIMONIOS POSTALES

LINEA CORUÑA-LUGO-CORUÑA. Inaugurada el 10 de octubre de 1875.



LÍNEA LUGO-CORUÑA
Carta de Cesuras a Betanzos,
29-4-1879.
AMB. DESC. / CORUÑA.
Itinerario: Cesuras-Oza-Betanzos

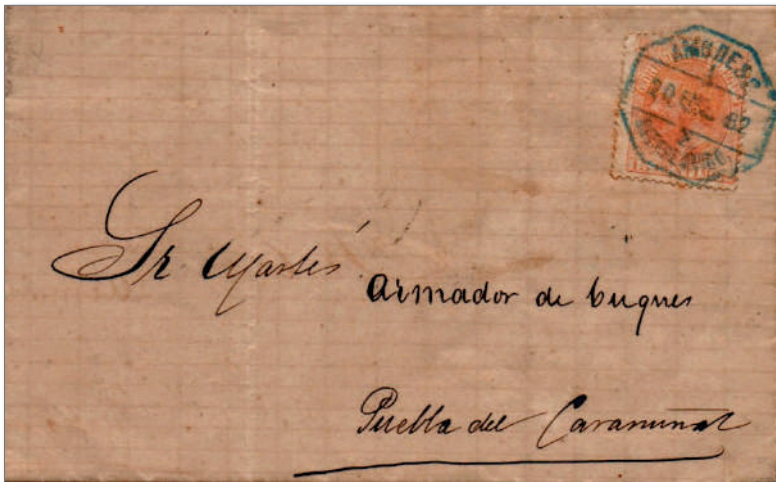




LÍNEA CORUÑA LUGO.
Carta de Vilasantar a Arzúa, 12-7-1880.
AMB. ASC. / CORUÑA.
Itinerario: Por peatón Vilasantar-Betanzos. En tren Betanzos-Oza-Cesuras-Cuntis. Por peatón a Arzúa.



LÍNEA ORENSE-VIGO-ORENSE. Inaugurada el 18 de junio de 1881.



LÍNEA ORENSE-VIGO. Carta de Salvatierra a Puebla 20-1-1882. **AMB. DESC./ ORENSE A VIGO**
Itinerario: En tren Salvatierra-Caldelas-Guillarey-Porriño-Redondela. A caballo Redondela-Pontevedra-Padrón. Por peatón Padrón-Puebla.

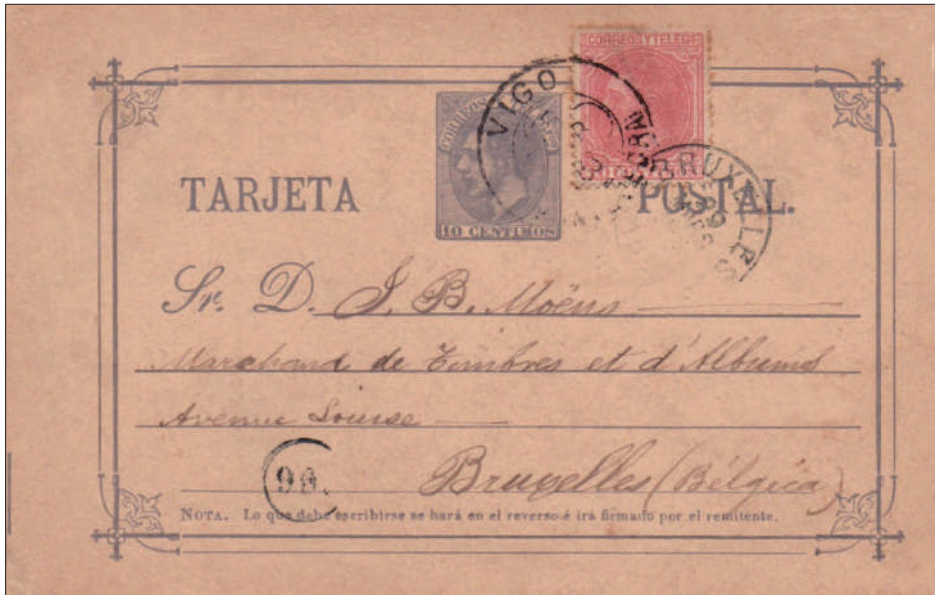
En 1876 se hicieron las pruebas de esfuerzo sobre el viaducto de Redondela. Inaugurado en 1884.





LÍNEA VIGO-ORENSE. Carta de Maside a Ortigosa, 15-10-1883. **AMB.ASC./VIGO A ORENSE.** Itinerario: Por peatón Maside-Barrantes. En tren Barrantes-Orense. A caballo Orense-Monforte. En tren Monforte-P. del Brollón-San Clodio-Montefurado-Rua-Barco-Sobradelo-Quereño-Toral-León-Palencia (línea del Norte)-Burgos-Logroño-Ortigosa.

CORREO DE ALCANCE. Este era un servicio especial por el que un empleado de Correos recogía la correspondencia depositada en buzones específicos y la hacía llegar al tren-correo antes de su salida. Este servicio tenía un sobre porte pagado por el remitente, dependiendo de la hora y lugar de la recogida (5 cts. para 1º Alcance o 10 cts. para el 2º Alcance).



Entero postal de Vigo a Bruselas (Bélgica) 25-3-1883. Se abonaron 10 cts. más por el 2º Alcance para no perder el tren de Vigo a Orense. De Orense a Monforte fue a caballo para conectar con el Coruña-Madrid.

LÍNEA MADRID-CORUÑA-MADRID. Inaugurada el 1 de septiembre de 1883.



LÍNEA MADRID-CORUÑA. Certificado de documentos electorales, de Cesures a Betanzos. 2-11-1884. **AMB. DESC. / NOROESTE.** Itinerario: En tren Cesures-Oza-Betanzos.



LÍNEA MADRID-CORUÑA. Carta del Barco a Donis, 5-9-1884. **AMB.DESC. / NOROESTE**
Itinerario: En tren Barco-Rua-Montefurado-San Clodio-P.del Brollón-Monforte-Rubian-Oural-Sarria. Por peatón Sarria-Becerreas-Cervantes-Donis.

AMB. DESC. / NOROESTE.

Itinerario: A caballo Villalba-Baamonde. En tren (línea Madrid-Coruña, Descendente) Baamonde-Parga-Guitiriz-Teijeiro-Cuntis-Cesures-Oza-Betanzos-Cambre-El Burgo-Coruña. En tren (línea Coruña-Madrid, Ascendente) hasta empalmar en Palencia (línea del Norte)-Burgos-S. Sebastián-Irún a Bélgica. Raro recorrido, debería haberse entregado al Ascendente de Coruña-Madrid en Baamonde



LÍNEA CORUÑA-MADRID.
Certificado de Villalba a Trilemont
(Belgica) 5-2-1897.

LÍNEA CORUÑA-MADRID.
La Coruña a Kobe (Japón),
26-10-1894.

AMB. ASC. / NOROESTE



Itinerario: En tren Coruña-Lugo-Monforte-Toral-León-Palencia-Burgos-S. Sebastián-Irún-Burdeos-Marsella. En barco a Port Said, por el Canal de Suez al Océano Indico para ir a Kobe (Japón).



LÍNEA CORUÑA-MADRID. La Coruña a Chemnitz (Alemania), 8-6-1896. **AMB. ASC. / NOROESTE**
Itinerario: En tren Coruña-El Burgo-Cambre-Betanzos-Oza-Cesuras-Cuntis-Teijeiro-Guitiriz-Parga-Baamonde-Rábade-Lugo-Lajosa-P.de S.Julian-Oural-Rubián-Bóbeda-Monforte-P.del Brollón-S.Clodio-Montefurado-Rua-Barco-Sobradelo-Quereño-Toral-León-Palencia-Burgos-S.Sebastián-Irún a Alemania.





LÍNEA CORUÑA-MADRID.
Certificado con Valores Declarados
de Ribadeo a Madrid, 8-1-1896.



AMB. ASC. / NOROESTE. Itinerario: A caballo Ribadeo-Lugo. En tren Lugo-Lajosa-P.de S.Julian-Sarria-Oural-Rubián-Bóveda-Monforte-P.del Brollón-San Clodio-Montefurado-Rua-Barco-Sobradelo-Quereño-Toral (León) a Madrid.



VIADUCTO DE LIÑARES. Sobre el río Liñares entre Bóveda y Oural.
Seis arcadas de piedra con tramo central de hierro de 60 metro de longitud.
"La Ilustración Española y Americana". 8 de septiembre de 1883



"La Ilustración Española y Americana". 1884.

LÍNEA PONTEVEDRA-VIGO. Inaugurada el 1 de julio de 1884.



Carta de Marín a Madrid, 18-5-1900. **AMBULANTE / PONT-VIGO.**
Itinerario: Por peatón Marín-Pontevedra. En tren Pontevedra-Figueirido-Arcade-Redondela-Porriño-Guillarey-Caldelas-Salvatierra-Las Nieves-Arbo-Filgueira-Ribadavia-Barbantes-Orense-Barra-Los Peares-San Estevan-Canabal-Monforte-Puebla del Brollón-San Clodio-Montefurado-Rua-Barco-Sobradelo-Quereño-Toral (León) a Madrid.



Entero postal de La Coruña a Pontevedra, 3-9-1898. **AMB. ASC. / NOROESTE**
 Envío por cuatro líneas. **Itinerario:** (Línea Coruña- Madrid) Coruña-Betanzos-Guitiriz-
 Lugo-Sarria-Monforte. (Línea Monforte-Orense) Monforte-Los Peare-Orense. (Línea
 Orense-Vigo) Orense- Ribadavia-Salvatierra-Redondela. (Línea Redondela-Pontevedra)

Cuenta de gastos de una mercancía (40 cajas de botellas de vino) llegada por **ferrocarril** de Torquemada a La Coruña para ser embarcada para Manila. Coruña, 19 de enero de 1897.
 Itinerario: Palencia-León-Ponferrada-Monforte-Lugo-Coruña.

Comisiones, Tránsitos y Consignaciones Núm. 4454

NICANDRO FARIÑA
CORUÑA

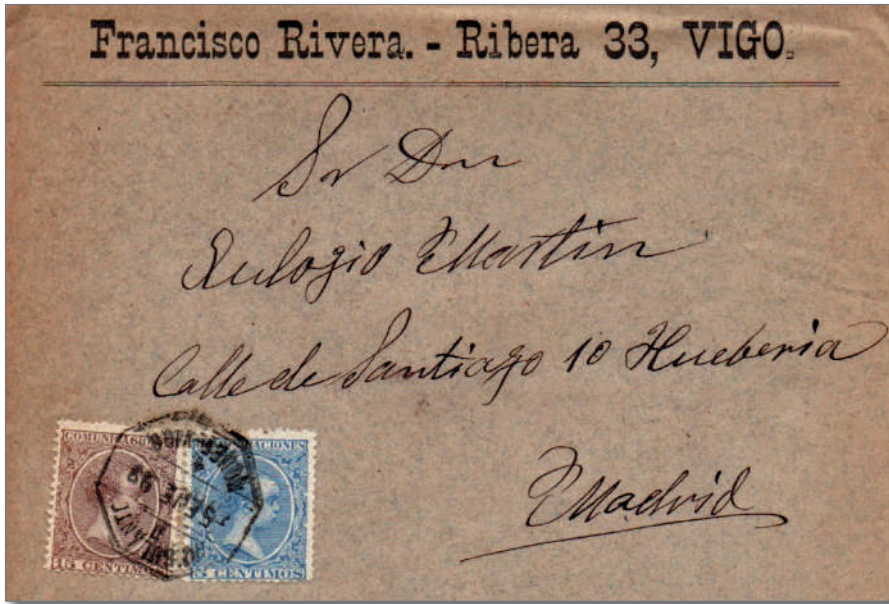
D. Lorenzo Garcia Bravo

Cuenta de los gastos originados por los siguientes
 buultos recibidos por vapor ferrocarril procedentes
 de Torquemada, reexpedidos á Manila por
 consignados á

MARCAS	NÚMEROS		PISETAS
		40 cajas botellas vino	
		Gabarraje, descarga y reembarque.	10
		Muellaje (impuesto del muelle)	4
		Mozos por desembarque y reembarque.	5
		Acarretos " " "	3 50
		Despacho Aduanas é impresos.	5
		Derechos de	
		Almacenaje.	4
		Reembolsos ferrocarril	
		Flete según conocimiento.	
		Comisión de tránsito	4
		Como certificado de exigencia	8
			43 50

Coruña 19 de Enero de 1897

LÍNEA MONFORTE-VIGO-MONFORTE. Inaugurada 15 de mayo de 1885.



Carta de Vigo a Madrid, 5-1-1899. **AMBULANTE / MONFE-VIGO.**

Itinerario: En tren Vigo-Redondela-Porriño-Guiarey-Caldelas-Salvatierra-Las Nieves-Arbo-Filgueira-Ribadavia-Barbantes-Orense-Barra de Miño-Los Peares-San Esteban-Canabal-Monforte-P.del Brollón-San Clodio-Montefurado-Rua-Barco-Sobradelo-Quereño-Toral (León) a Madrid.



MARCAS LÍNEALES DE ESTACIONES

Las marcas líneales con los nombres de estaciones de FFCC, tenían una función administrativa y se estampaban sobre documentos varios, como resguardos de equipajes o mercancías, facturas, recibos, billetes y otros escritos oficiales.

Raramente encontramos estas marcas utilizadas postalmente. Se conocen de forma líneal, con o sin marco, anulando sellos haciendo la función de matasellos suplentes o accidentales. De Galicia conozco ocho marcas usadas en el s. XIX, anulando sellos de Alfonso XII y Pelón, seguramente apareciera alguna más.

ARBO

BETANZOS

CARRIL

CESURAS

ESCLAVITUD

LOS PEARES

REDONDELA

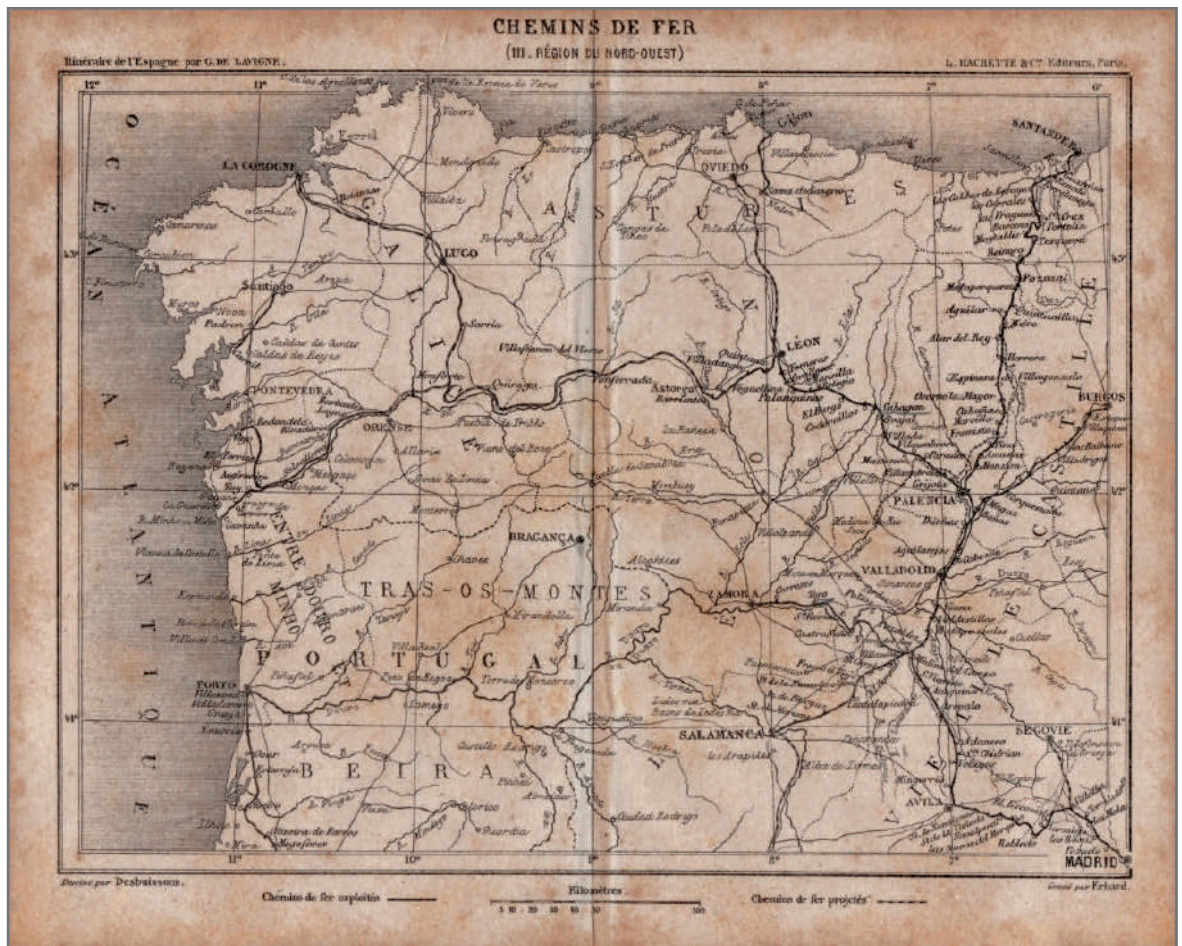
TEIJEIRO



Carta de Betanzos a Madrid en 1898.
Matasellos marca líneal de la Estación de **BETANZOS**.



VIADUCTO DE LA CHANCA sobre el río Rato. 298 m. de longitud y 29 m. de alto en el punto máximo.



“ITINÉRAIRE DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL”. Germond de Lavibne
Editado por “Hachette el C^a”. París 1883

