



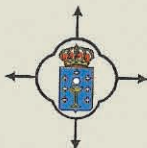
Ayuntamiento de A Coruña  
Concello da Coruña



SOCIEDADE FILATÉLICA DE A CORUÑA  
SOCIEDAD FILATÉLICA DE LA CORUÑA



COMPAÑÍA DE TRANVÍAS  
DE LA CORUÑA S.A.



Federación Gallega de Sociedades Filatélicas  
FEGASOFI

BOLETÍN DA SOCIEDADE FILATÉLICA DA CORUÑA

# PORTEO

BOLETÍN DE LA SOCIEDAD FILATÉLICA DE A CORUÑA

EXPOSICIÓN FILATÉLICA CONMEMORATIVA DEL  
CENTENARIO DEL PRIMER TRANVÍA  
ELÉCTRICO DE A CORUÑA



A Coruña, 20 noviembre al 1 diciembre 2013  
Sala de Exposiciones del Palacio Municipal

BOLETÍN DA SOCIEDADE FILATÉLICA DA CORUÑA

# PORTEO

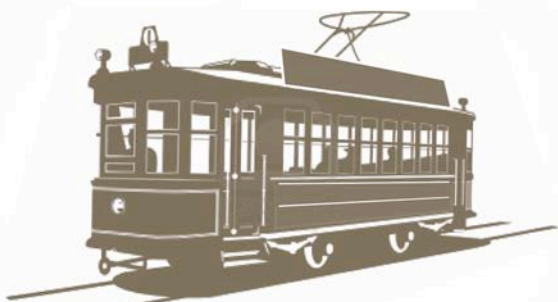
BOLETÍN DE LA SOCIEDAD FILATÉLICA DE A CORUÑA

## EXPOSICIÓN FILATÉLICA CONMEMORATIVA DEL CENTENARIO DEL PRIMER TRANVÍA ELÉCTRICO DE A CORUÑA



# Índice

|  |    |
|--|----|
| Comisiones de trabajo  | 3  |
| Material filatélico de la exposición                         | 4  |
| Saluda del Alcalde de A Coruña                               | 6  |
| Saluda del Presidente de la Sociedad Filatélica de A Coruña  | 7  |
| Saluda del Presidente de la Compañía de Tranvías de A Coruña | 8  |
| Colecciones  | 9  |
| El ambulante de La Coruña a Sada (1922 - 1956)               | 10 |
| Los tranvías y el servicio de correos                        | 13 |



## Comisiones de trabajo

---

|                   |                             |
|-------------------|-----------------------------|
| <b>Presidente</b> | José Manuel Barreiro García |
|-------------------|-----------------------------|

---

|                |                            |
|----------------|----------------------------|
| <b>Vocales</b> | Luís Ríos Pardo            |
|                | Constantino Basanta Yáñez  |
|                | Miguel Ángel Maestro Arias |
|                | Dióscoro de Vicente Gorjón |
|                | Joaquín Ochoa Rodríguez    |
|                | Antonio Lojo Pérez         |
|                | Juan José de la Parte      |
|                | Joaquín Ribera Lourido     |
|                | Ramón Ribera Lourido       |
|                | Azucena Pan Palacios       |
|                | David García Gonzalo       |

---

|                                |                        |
|--------------------------------|------------------------|
| <b>Diseño de la Exposición</b> | José Luís Rey Barreiro |
|--------------------------------|------------------------|

---



## Material filatélico de la exposición

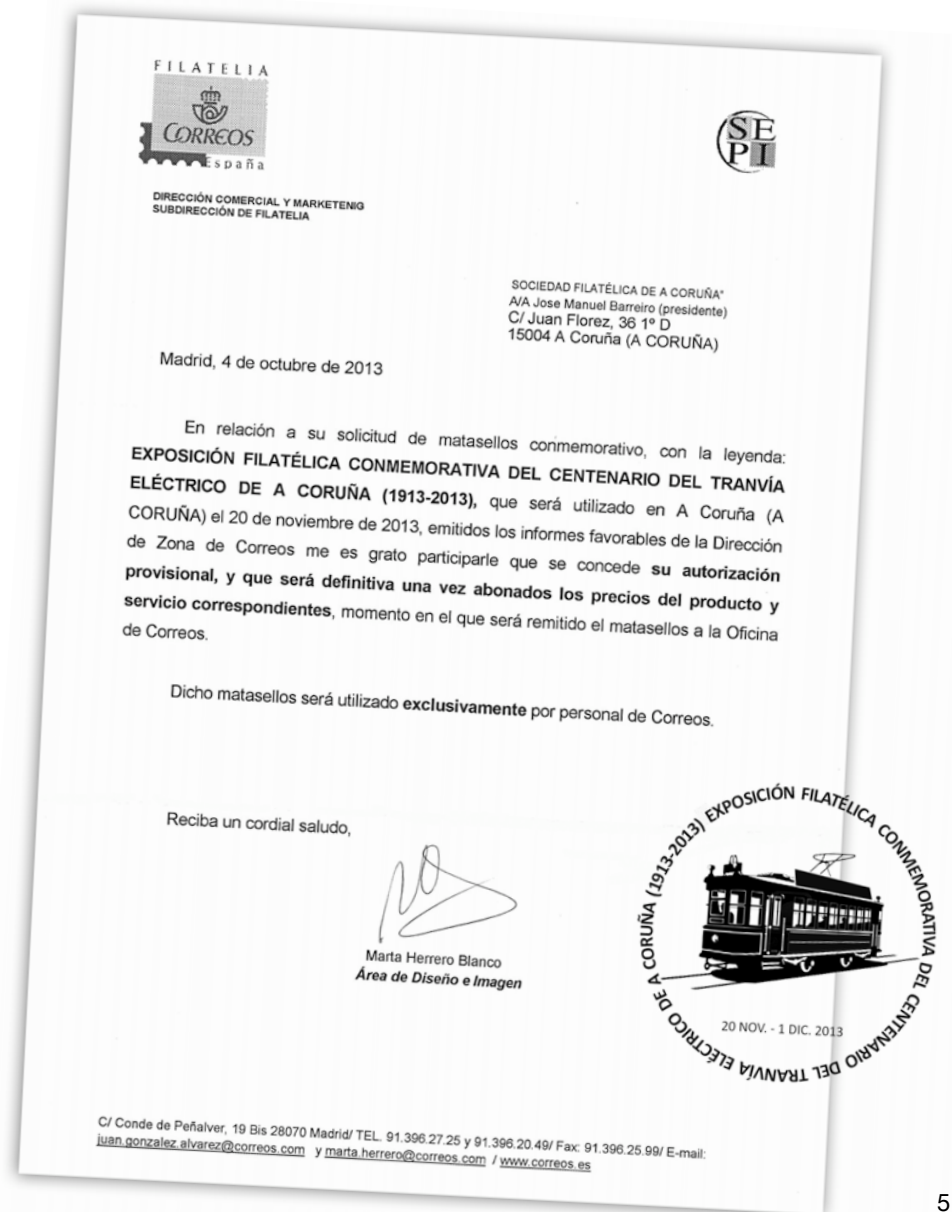
### SELLO PERSONALIZADO



### MEDALLA



### CONCESIÓN MATASELLOS CONMEMORATIVO



## Saluda del Alcalde de A Coruña



Hablar de A Coruña sin mencionar el tranvía es como querer borrar un siglo de su historia, ya que ha acompañado a miles de coruñeses y hoy, ya en el recuerdo como principal medio de transporte, aparece en cientos de álbumes familiares.

Por eso, la iniciativa de la Sociedad Filatélica de A Coruña es todavía más importante y generosa, si cabe, con nuestra ciudad y por esta misma razón, como alcalde no puedo más que dar la enhorabuena a esta entidad sin ánimo de lucro por organizar, en colaboración con la Compañía de Tranvías, una muestra en honor a este medio de transporte para conmemorar el centenario de la llegada del primer tranvía eléctrico a nuestra ciudad.

Estoy convencido de que destacar el pasado es uno de los principales valores de una sociedad inteligente y esta exposición es una buena excusa para comprobar cómo respiraba y cómo se movía esta ciudad hace cien años. Les animo a verla. Y qué mejor forma de repasar la historia coruñesa a través de los sellos, de pequeñas joyas de papel que se mantienen inalterables gracias al empeño de unos apasionados por la filatelia que mantiene viva la tradición y conservan la memoria de toda una sociedad.

Muchas gracias por vuestra ilusión e interés en organizar una muestra de estas características y mi más sincera enhorabuena.

**Carlos Negreira**  
Alcalde de A Coruña



## Saluda del Presidente de la Sociedad Filatélica de A Coruña

Cuando en el año 1.913 nació el primer tranvía eléctrico de A Coruña un soplo de modernidad abanicaba la ciudad. Se abandonaba la antigua tracción animal, tracción de sangre, en favor de la nueva energía con la que se ponía proa a un futuro deslumbrante al tiempo que el Modernismo arquitectónico llenaba las calles de bellos edificios. A Coruña enfilaba el futuro con decisión hasta llegar a ser la ciudad hermosa, culta y liberal que hoy nos acoge.

La Sociedad Filatélica de A Coruña desde su fundación hace ya más de medio siglo ha procurado año tras año conmemorar los acontecimientos más importantes de la Ciudad por medio de Exposiciones Filatélicas en las que participan las más importantes colecciones de nuestros socios y de toda España del tema que se trate. Y esta vez corresponde conmemorar el Centenario del Primer Tranvía eléctrico de A Coruña para lo que hemos contado con las mejores colecciones del tema de toda España y que, una vez más, podrán admirarse en la Sala de Exposiciones del Palacio Municipal.

Damos las gracias a la Compañía de Tranvías por su decisiva colaboración con esta Exposición, colaboración sin la que sería imposible su realización a causa de la dura crisis que estamos soportando y, asimismo, agradecemos la del Excelentísimo Ayuntamiento de A Coruña que año tras año nos facilita la Sala de Exposiciones del Palacio Municipal. Y a los coleccionistas de nuestra Sociedad y del resto de España que nos prestan sus colecciones desinteresadamente para nuestro solaz.

Muchas gracias a todos y les deseamos que disfruten de las Exposición.

**José Manuel Barreiro García**  
Presidente

# Saluda del Presidente de la Compañía de Tranvías de La Coruña



Como Presidente de la Compañía de Tranvías de La Coruña es para mí un placer colaborar con la Sociedad Filatélica en esta exposición sobre el centenario del tranvía eléctrico en la ciudad. Esta exposición tiene para nosotros un significado muy especial ya que el tranvía fue el motor de la creación y puesta en marcha de nuestra compañía y muestra de ello es que a día de hoy, 110 años después, sigue estando latente en nuestro nombre.

Me gustaría agradecer a la Sociedad Filatélica de A Coruña la importante labor que desempeñan por mantener viva una tradición tan longeva y por ayudarnos, a través de sus exposiciones, a echar la vista atrás sobre todos aquellos rincones, momentos o elementos que han marcado la historia de nuestra ciudad.

El tranvía ha estado presente en la vida de todos los coruñeses desde hace 110 años cuando los tranvías con mulas llegaron a nuestra ciudad. El tranvía eléctrico supuso un gran avance para el funcionamiento del transporte público y a día de hoy sigue siendo un medio de transporte muy valorado por todos debido a su particular encanto.

No me gustaría despedirme sin invitar a todos los coruñeses a visitar la Sala de Exposiciones del Palacio de María Pita en donde podrán hacer un recorrido por la historia del tranvía a través de maravillosos sellos traídos de diferentes puntos de la geografía.

**José Prada Muradás**  
Presidente de la Compañía de Tranvías de La Coruña



## Colecciones

### SALÓN TRANVÍA

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Manuel Zaragoza Ruiz de Azagra | Los tranvías y el servicio de correos             |
| Manuel Zaragoza Ruiz de Azagra | Billetes de tranvías capicúas de Madrid 1906-1910 |
| José María Ortuondo Menchaca   | Tranvías de Bilbao                                |
| Luis Peris Alcover             | Primos de FFCC: Tranvías y metro                  |
| Andrés García Pascual          | Ferrocarril y ambulantes en Galicia s. XIX        |
| José B. Díaz López             | Los ferrocarriles en España                       |
| José Barros Cachaldora         | Un recorrido por los caminos de hierro            |

### SALÓN SOCIEDAD

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Armando Fernández Xesta     | Guerra civil española: Curiosidades postales |
| Luis Ríos Pardo             | La meteorología                              |
| Antonio Lojo Pérez          | Sellos curiosos                              |
| Dióscoro de Vicente Gorjón  | La moneda en el sello                        |
| José Luis Rey Barreiro      | Casa Real británica                          |
| Miguel Maestro Arias        | La geografía a través de los faros           |
| David García Gonzalo        | Faros: Centinelas del mar                    |
| José Manuel Barreiro García | A Coruña nos selos                           |
| Juan José de la Parte       | Islas Feröe                                  |
| José Manuel Oliver López    | Navíos célebres de todos los tiempos         |
| Joaquín Ochoa Rodríguez     | La pesca                                     |

### DOCUMENTOS

|                                   |                     |
|-----------------------------------|---------------------|
| Compañía de Tranvías de La Coruña | Cuadros de tranvías |
|-----------------------------------|---------------------|



## El ambulante de La Coruña a Sada (1922 - 1956)

**Andrés García Pascual**  
Real Academia Hispánica de Filatelia

### El tranvía

El interés que existía en unir La Coruña con la villa marinera y de veraneo de Sada lo pone de manifiesto, desde su creación en 1901, la Compañía de Tranvías de La Coruña, que encarga un estudio de viabilidad en 1902, un año antes de inaugurarse los tranvías tirados por mulas dentro del casco urbano de La Coruña, que aconteció en 1903. En 1904 el ingeniero, de la Compañía de Tranvías, D. José Cortón solicita la concesión de la línea de Sada con coches eléctricos.

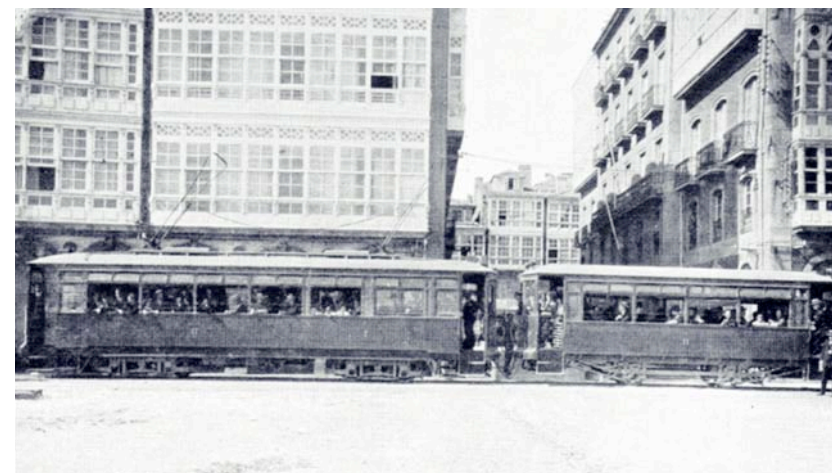
En años posteriores se realizaron diferentes proyectos, llegando la autorización de Obras Públicas en 1916; pero el desvío presupuestario, provocado por la 1ª Guerra Mundial, retrasará las obras hasta que se realiza la ampliación de capital por parte de “Sobrinos de José Pastor” y en menor cuantía por el Banco Español del Río de la Plata, Banco Hispano Americano y Banco de La Coruña, lo que acelera su finalización en 1922, abriéndose el total de la línea para el público el 1 de enero de 1923, como la línea Nº6 de la Compañía de Tranvías.

Hacia un recorrido de 20,24 Km entre Puerta Real (La Coruña) y Sada, con paradas intermedias en el Apeadero Gª Prieto, Las Jubias, Fuenteculler, San Pedro, El Carballo, Castelo y Seijada.

En un principio se realizaban 12 salidas desde La Coruña y 14 desde Sada, ampliándose los viajes los domingos, sobre todo los de verano, dada la gran afluencia a las playas y fiestas.

Los viajes se realizaban en unos “*magníficos coches*” (según publicidad de la época) de cuatro motores y frenos de aire comprimido con una capacidad para 60 pasajeros y que podía arrastrar un coche-remolque con otras 35 plazas o bien uso para carga. Tenía departamentos de 1ª y 2ª clase a un precio del billete de 0,20 ptas. para 1ª y 0,15 ptas. para 2ª. A partir de 1929 pasó a ser la línea Nº 7 de la Compañía.

El servicio de tranvías, conocidos popularmente como “Siboney (una de las publicidades que llevaba era del café de esa marca), duró hasta 1956, en que fueron sustituidos por autobuses.



Tranvía de La Coruña a Sada en su salida de Puerta Real

### El ambulante

Según lo estipulado en la concesión de la línea La Coruña-Sada, el Estado se reserva el derecho del transporte gratuito de la correspondencia pública, derecho que tuvo que ejercer con fuerza la Administración Provincial de Correos de La Coruña ante la resistencia de la Compañía de Tranvías, que se negaba a realizar el transporte del correo entre La Coruña y Sada y las paradas intermedias.

Prevaleciendo el criterio de la Administración de Correos, se estableció un ambulante con dos expediciones diarias. La primera expedición salía de La Coruña a las 8 h, llegando a Sada a las 9 h 10', salía de Sada a las 10 h 25', llegando a La Coruña a las 11 h 15'. La segunda salía de La Coruña a las 13 h 36' llegando a Sada a las 14 h 46', después de la parada de rigor salía a las 16 h 1' llegando a La Coruña a las 17 h 11'. Este ambulante cambiaba la correspondencia en todas las paradas del trayecto.

Las dos expediciones eran atendidas por un funcionario dependiente de la Administración de La Coruña, que cobraba un sueldo anual de 1.460 ptas. a razón de 4 ptas. diarias.

La oficina ambulante contaba con un fechador octogonal correspondiente al correo certificado. Todas las piezas que he fichado llevan este fechador pero no he localizado el fechador para el correo ordinario, es probable que no existiera y que solamente se marcaran los objetos certificados.



Las otras dos líneas de tranvías gallegos que tuvieron ambulante y de los que conocemos marcas postales son las de Vigo-Mondariz (inacabada, sólo llegó a Porriño) y la de Vigo-Bayona que llevaba furgón de correos con buzón y que también repartía correspondencia dentro de la ciudad de Vigo.

| Temperaturas a 8 <sup>h</sup> |                    |     |                    |     |                    |
|-------------------------------|--------------------|-----|--------------------|-----|--------------------|
| Día                           | T a 8 <sup>h</sup> | Día | T a 8 <sup>h</sup> | Día | T a 8 <sup>h</sup> |
| 1                             | 15                 | 11  | 14                 | 21  | 11                 |
| 2                             | 16'50              | 12  | 15                 | 22  | 12                 |
| 3                             | 16                 | 13  | 12                 | 23  | 12'50              |
| 4                             | 15'50              | 14  | 10'50              | 24  | 10                 |
| 5                             | 15                 | 15  | 11                 | 25  | 10'50              |
| 6                             | 14'50              | 16  | 10'75              | 26  | 11                 |
| 7                             | 14'50              | 17  | 11                 | 27  | 12'75              |
| 8                             | 14                 | 18  | 10                 | 28  | 13'50              |
| 9                             | 15                 | 19  | 9                  | 29  | 14                 |
| 10                            | 16                 | 20  | 8'50               | 30  | 12                 |
|                               |                    |     |                    | 31  | 11'75              |

OBSERVACIONES

TARJETA POSTAL

Sr. Jefe  
del Servicio Meteorológico Español  
(PARQUE DEL RETIRO)  
Apartado núm. 285

MADRID



## Los tranvías y el servicio de correos

Manuel Zaragoza Ruiz de Azagra

Históricamente, una de las grandes necesidades de la Humanidad ha sido la comunicación entre las personas, tanto las cercanas como las alejadas.

Los medios han sido múltiples y muy variados, pero el primer medio de amplia difusión ha sido el correo.

El correo a lo largo de su historia ha ido utilizando los nuevos sistemas de transporte que se han implantado en la sociedad y que ello supusiera una mejora en el servicio de transporte de la correspondencia, más seguridad y más rapidez.

En las zonas urbanas inicialmente, la comunicación interior era básicamente mediante carteros de a pie, tanto en la recogida como en la distribución del correo. Hasta 1914, el servicio urbano de teléfono tenía una red muy escasa, centrada básicamente en el servicio oficial y comercial. Ello llevó consigo una proliferación de los servicios privados de mensajerías para conseguir de forma rápida una comunicación escrita entre los ciudadanos.

A la vista de ello, los servicios de correos en aras de agilizar y darle más rapidez a su servicio tomaron la iniciativa de utilizar los servicios urbanos de tranvías, que disponían de una red muy amplia y en continuo crecimiento, para recoger la correspondencia que se depositaba en ellos a lo largo de su recorrido.

La incorporación de los tranvías como medio de recogida de correspondencia pudo conseguir que cartas escritas a las 4 de la tarde, echadas posteriormente en el buzón del tranvía lleguen al servicio de distribución de la oficina central, de éste se lleve al servicio de distrito y éste las distribuya en el reparto de las 6 de la tarde. ¡En dos horas llega la carta a su destino!.

Era una obligación del servicio de Correos que cada servicio que manipulaba un efecto estampase en el mismo, una marca propia con indicación de la fecha y hora en que efectuaba su manipulación.

Para cumplir esta normativa, el servicio de correos creó para este medio de recogida de correspondencia una serie de fechadores con la indicación de "tranvías" e información complementaria del servicio de que se trataba.



Estos fechadores se iniciaron en 1914 y se tiene de referencia de ellos hasta 1940.

D. Emilio Ortuño Berte, Director General de Correos. Promueve este servicio de buzones en los tranvías y lo pone en marcha en 1914.

Dichos buzones se implantarían junto a las puertas de cada una de las plataformas delantera y trasera de cada tranvía, excepto en los denominados “canarios y jardineras”, pero el público solo debe hacer uso del buzón de la parte posterior. Estos buzones sólo se destinan a la recepción de cartas y tarjetas postales.



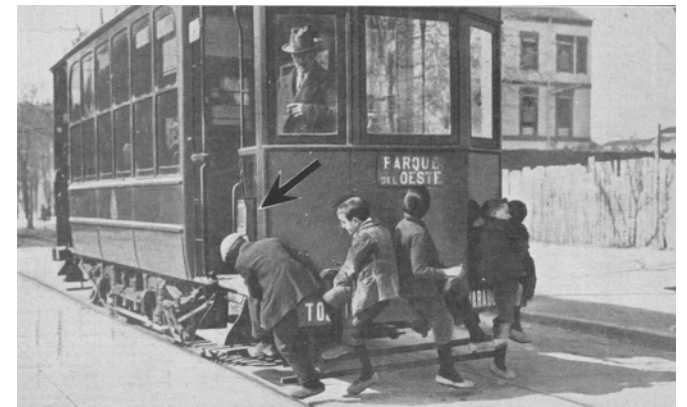
Madrid: El nuevo servicio de correos. Coche tranvía con el buzón de correo, cuyo servicio implantado en la corte el día 15, está siendo elogiadísimo y muy utilizado

La retirada de la correspondencia la verifica el personal de Correos, sin que, bajo ningún pretexto, se pueda detener el servicio más tiempo de lo reglamentario, tanto en las paradas fijas del recorrido, como en los finales del trayecto.

Las personas que depositen cartas lo harán siempre en el buzón de la plataforma posterior, cuando se hallen los coches parados y sin derecho a detener éstos. Si alguna persona se permitiese mandar parar para depositar una carta deberá exigírsele el pago del billete correspondiente a aquel trayecto y, caso de negarse a ello, se reclamaría el auxilio de los agentes de la autoridad procediendo de igual forma que se hace actualmente con los viajeros que se nieguen al pago de los billetes.



El nuevo servicio de buzones para la correspondencia, establecido en los tranvías de Madrid. Un cartero sacando cartas de un buzón para llevarlas al correo central



Una escena que se repite con lamentable frecuencia en las calles de Madrid

Este servicio tuvo sus incidencias a lo largo de los años como la militarización del mismo en Marzo de 1925 con motivo de la huelga de los empleados de correos y las negociaciones entre Correos y la Compañía de tranvías para ver quien asumía la reparación de los buzones y su traslado al dar de baja el tranvía que los llevaba.

Lo que sí se repitió con mucha frecuencia eran los pasajeros que viajaban más cercanos a los buzones.



# La creación de los matasellos de Tranvías

**Manuel Zaragoza Ruiz de Azagra**

Tal como hemos indicado inicialmente era obligación de cada servicio de correos que manipulaba un objeto postal dejar su marca como responsable de su manipulación.

Al establecerse el servicio de buzones en los tranvías se pusieron en servicio diversos matasellos fechadores con la denominación de "tranvías" en su texto.

En la actualidad, conocemos únicamente los utilizados en Madrid, Barcelona, Bilbao, Zaragoza, Palma de Mallorca, Valencia y Vigo/Mondariz. Sin embargo, tenemos documentación gráfica que existían buzones instalados en los tranvías de Vigo, Santander, Sevilla y Gijón.

## MATASELLOS DE MADRID

En Madrid, toda la correspondencia depositada en estos buzones se recogía en la Puerta del Sol, donde estaba situada la oficina principal de Correos y se llevaba a la misma.

En Madrid hemos encontrado siete tipos de matasellos diferentes. Estos grupos se diferencian por el texto indicando el punto de destino de la correspondencia para su posterior distribución por el servicio normal de correos.

Con todo ello, se obtienen tres grupos de fechadores tranvías de Madrid:

### a) El grupo que corresponde al correo para ser distribuido por la Central de Correos en la Puerta del Sol.

Este grupo a su vez presenta tres textos diferentes:

- Tipo A    CENTRAL TRANVÍAS Madrid



- Tipo B    TRANVÍAS MADRID - Central



- Tipo C    BUZONES TRANVÍAS Madrid



### b) El grupo que corresponde a la estafeta de alcance de la Estación del Norte.

Este grupo a su vez tiene tres fechadores con pequeñas diferencias:

- Tipo A    NORTE TRANVÍAS, el texto no tiene guión de separación, sus letras tienen 3 mm de alto y figura Madrid entre paréntesis.



- Tipo B    NORTE-TRANVÍAS, el texto tiene guión de separación, las letras tienen 4 mm de alto, dos asteriscos laterales y Madrid, está entre paréntesis.



- Tipo C    NORTE-TRANVÍAS, el texto tiene guión de separación, las letras son de 3 mm de alto, siguen existiendo dos asteriscos laterales y Madrid no lleva paréntesis.



c) El grupo que corresponde a la estafeta del alcance de la estación del Mediodía.

De este fechador sólo hemos encontrado un tipo único.



Curiosa carta dirigida de Madrid a Checoslovaquia, el 6 de Marzo de 1932. El franqueo en su conjunto es de 40 cts., tarifa correcta en ese momento para el destino de la carta.

El franqueo está compuesto por sellos del período monárquico y republicano.



**MATASELLOS DE BARCELONA**

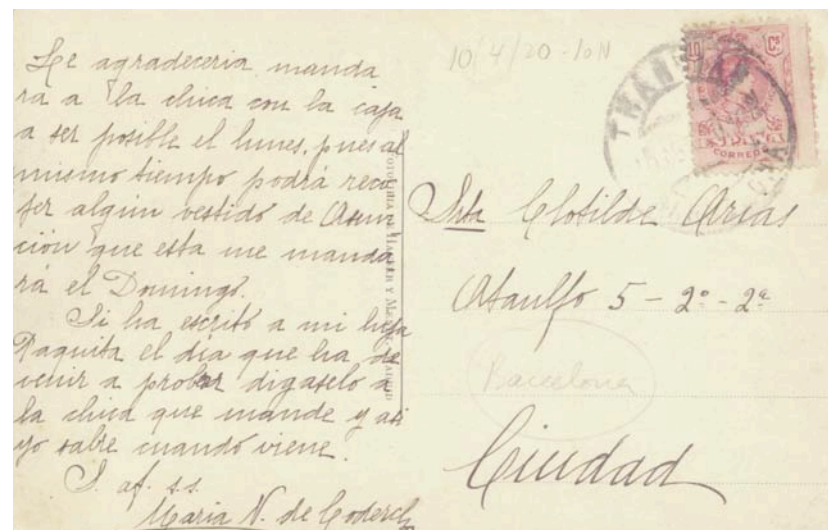
Inicialmente se procede en 1915 a colocar unos buzones en los tranvías de la línea 29.

Estaban situados en la plataforma anterior donde el público depositaba su correspondencia, ya que estos buzones estaban considerados “de alcance”. Se vaciaban los mismos por unos carteros situados en la Plaza de Urquinaona, donde en estas fechas estaba ubicada la administración principal de correos y, a ciertas horas, está recogida se efectuaba frente a la estación de Francia para agilizar el correo.

Posteriormente en 1919, la instalación de dichos buzones se amplió a todas las líneas de tranvías de la ciudad. Dichos buzones se mantuvieron hasta 1930.



De los objetos postales que hemos manejado, hemos observado un único matasello con la denominación “Tranvía”.



5 Junio 1915. Tarifa de 10 cts. para tarjeta

## MATASELLOS DE BILBAO

Tal como hemos indicado anteriormente el éxito del transporte de correspondencia por los tranvías se extendió también a Bilbao.

En base al material que hemos encontrado, consideramos que hay cuatro matasellos.

- Tipo A Fechador de mención "sección"



- Tipo B Fechador con la mención "estafeta" y "norte".



Desde 1932 hasta 1940 no hemos localizado ningún fechador Tranvías de Bilbao. En el período de Estado Español aparecen los siguientes matasellos.



- Tipo C Fechador con texto superior "Tranvías".



- Tipo D Fechador sin división interior.



## MATASELLO DE ZARAGOZA

En Zaragoza también se implantó el servicio de recogida de correspondencia mediante buzones instalados en los tranvías.

Como justificante de este servicio hemos encontrado el siguiente matasello:



## MATASELLO DE PALMA DE MALLORCA

El 11 de Octubre de 1913 se inauguró el servicio del tranvía de Soller al puerto. Aunque no disponemos de documentación sobre el servicio de transporte de correo en dicha línea, sin embargo hemos recogido documentos con el matasello adjunto.



## MATASELLO DE VALENCIA TRANVIAS

También se instalaron buzones en los tranvías que circulaban en la ciudad de Valencia. Hemos encontrado muy pocas referencias gráficas y legales de este servicio, sin embargo, el documento postal que adjuntamos da prueba de la existencia del mismo y del matasello utilizado.



Tarjeta circulada el 1 de Agosto de 1921 a Barcelona

## MATASELLO DE MONDARIZ - VIGO

En 1912 se inauguran los tranvías en Vigo. Se conoce que disponían de buzones en los mismos. De este servicio de tranvías, únicamente tenemos referencia del matasello del tranvía de Mondariz a Vigo, inaugurado en 1920 pero no lo hemos podido comprobar.



# PORTEO

Porteo es una marca registrada de la Sociedad Filatélica de A Coruña con el patrocinio de



Sociedad Filatélica de A Coruña  
C/ Juan Florez, 36 - 1º D y J  
15004 A Coruña  
Correspondencia:  
Apartado de Correos 611  
15080 A Coruña  
Teléfono:  
981234455 - 698138822  
E-mail:  
porteo@mundo-r.com  
SociedadFilatelicaCoruna@mundo-r.com  
Web:  
[www.porteo.es](http://www.porteo.es)

Apertura:  
Martes y jueves de 19.00 a 21.00 h  
Domingos de 12.00 a 14.00 h



Diseño gráfico y  
maquetación:  
**mazairagrafismo sl**

Impresión:  
**Gráficas Mera, sl**

Depósito Legal:  
C 2908-2006