

DE MATARÓ A BARCELONA ABANS DEL FERROCARRIL

La troballa de diferents bitllets utilitzats al segle passat per viatjar de Mataró a Barcelona i viceversa, en uns anys ben anteriors al tren, ens esperona ara a reproduir-ne alguns –els més antics i els més curiosos o representatius– i ens suggereix fer uns breus comentaris i concretar o constatar algunes circumstàncies d'aquells viatges entre Mataró i Barcelona d'ara fa uns cent-cinquanta anys.

El tren inaugurat l'any 1848 entre Barcelona i Mataró, amb l'impuls del matoroní Biada, va generar a Mataró una il·lusionada esperança de progrés, tant respecte al seu migrat comerç, com per al futur de la seva indústria. Però no cal pas pensar que, a més, es cerqués, bàsicament, de facilitar o afavorir la comoditat en l'anada i la vinguda dels passatgers entre ambdues ciutats, ja que la comunicació estava, o es considerava, perfectament resolta amb el seguit de vehicles de tracció animal que aleshores circulaven pel camí ral amb regularitat. Àdhuc, després d'estrenar-se el tren, seguirien transitant aquells vehicles, bé per rutina dels viatgers, bé per creure's que el tren tindria poca durada, o per tenir-li mania o por, i fins Cabanyes opina que alguns preferien les diligències per així ocasionar algun dany a l'empresa del tren i contribuir a la seva eliminació (1). El darrer podria succeir des de la primavera de 1851, quan els matoronins van conèixer el projecte de la continuació de la via cap a Arenys i van trencar-se les bones relacions i començar les maliances amb la societat mercantil impulsora del tren (2). Cal considerar, també, que abans del 1851 encara no s'havia pas consolidat l'empresa del ferrocarril, i conseqüentment no era impossible esperar el seu fracàs. Concretament, l'any 1849, l'empresa lliuraria una nota al diputat del partit perquè aconseguís a Madrid de poder seguir comprant a Anglaterra el carbó per a les màquines del tren, amb expressions prou indicatives de l'existència d'instabilitat econòmica, com les següents: *El camino de hierro de Barcelona a Mataró se ha construido en medio de circunstancias azarosas. No se halla, como fundadamente ha demostrado el Sr. Ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, en las mejores condiciones de próspero desarrollo, y el aumentar sus cargas sería labrar su ruina. El Gobierno de S.M. no puede querer que tal desgracia acontezca...* (3)

El cas, com dèiem, és que en el segle passat els vehicles de tracció animal complien bastantment les necessitats dels matoronins de relacionar-se amb Barcelona, fins i tot, per alguns, per diferents motius, després d'haver-se inaugurat el ferrocarril. Els carruatges, d'abans del tren, fins permetrien el fet, que ara ens apareix ben planer i habitual, de no necessitar-se canviar el domicili o lloc de viure de la família per ventilar afers a Barcelona o a Mataró, que per la seva durada, periodicitat o dificultat, semblaria imposar-ho. Talment com ocorre ara amb el pont

aeri respecte a Madrid. Tenim dos exemples ben paradigmàtics de com les diligències, els carabàs, les tartanes... permetrien atendre qüestions com les esmentades, tant al notable arquitecte Garriga com al diputat provincial Martí, sense modificar aquests els seus respectius domicilis de Barcelona i Mataró.

Tanmateix, durant els últims anys d'exercici del càrrec d'arquitecte municipal de Mataró, Miquel Garriga i Roca ja no acompliria el compromís de ser veí de la ciutat, i viuria a Barcelona. A més de mantenir el contacte amb Mataró per escrit, es presentava periòdicament, especialment en dies feiners, per atendre qüestions puntuals. Així, coneixem i podem analitzar un concret viatge de Garriga quan intervenia en el projecte de la carretera de Parpers: Fou el del diumenge 16 de juny de 1844, anunciant-ho l'arquitecte a les autoritats de Mataró, i detallant que ja havia comprat el bitllet per *l'òmnibus d'en Betas*, que sortiria de Barcelona a les cinc del matí. Garriga, el mateix dia, s'absentaria de Mataró (4). Hom pot suposar que aquell, aleshores jove, arquitecte tenia el vigor necessari per, després de matinar i de patir el sotragueig del viatge, en un incòmode carruatge i per camins plens de sots i polseguera, envestir el treball d'investigar la collada de Parpers i absentar-se tot seguit. Però el fet de mantenir uns quants anys el càrrec d'arquitecte de Mataró, sense viure-hi, hauria estat possible de no permetre-ho l'excel·lent comunicació entre Barcelona i Mataró?.

L'altre exemple, més antic, que abraça els anys 1838 a 1840, es refereix al diputat provincial del partit de Mataró Joaquim Martí i Andreu. La Diputació Provincial barcelonina estrenada el desembre de 1837, segons la Constitució vigent, fou la primera elegida democràticament i formalment després de la divisió en províncies del regne d'Espanya i tingué moltíssima feina per culpa de la guerra carlista. La deficiència logística dels exèrcits motivava que aquests efectuessin injustos captes i que vivissin dels pobles que trepitjaven. La Diputació era l'única institució que enllaçava i solucionava els problemes de la societat civil catalana amb les autoritats militars (5). Martí col·laboraria activament, especialment en assumptes de comptabilitat, amb el difícil paper de la Diputació, i a més resoldria la qüestió suscitada pel caràcter estrafolari del governador militar de Mataró i del seu antic corregiment, que ara no és del cas considerar i comentarem en una altra ocasió. El diputat provincial matoroní pogué acomplir perfectament la tasca, anant i venint entre Mataró i Barcelona, mentre anotava curiosament les dades dels viatges que, per això, ara podem conèixer perfectament. Consistirien, fent un capmàs, d'entre setze a vint anades i tornades, cada any, entre ambdues ciutats, la qual cosa li permetria restar cada mes una temporada a casa seva, a Mataró, i durant algunes dades festives –Nadal, les Santes– i celebracions familiars. L'any 1838, quasi sempre, es serviria exclusivament del carabà de Josep Anglada (a) Banyeta, que era un incòmode carruatge, amb seients als costats, laterals, com les tartanes, encara que molt més llarg. Els anys 1839 i 1840 utilitzaria carruatges d'en Banyeta, i també en Betas, i en alguna ocasió una tartana i una galera.

Segons puntualitza Madoz en el seu *Diccionario*, l'any 1842 existien quatre carabàs que eixien de l'hostal de l'Alba i del de la Bona Sort de Barcelona, regularment, amb destinació a Mataró (6).

A les làmines 1 i 2 figuren dos bitllets de l'any 1840 relatius a l'empresa d'Isidre Nonell (a) Betas, que constaten com els carruatges, segons puntualitzava Madoz, surten del *Mesón del Alba* de Barcelona, i pot afegir-se que a Mataró sortien del *Mesón de Montserrat*. En el bitllet de la làmina 2, més car, consta que el viatge es fa en *cabriolé*. Pensem que no es tractava del carruatge de dues rodes tirat per un sol cavall, proveït d'una capota plegable, conegut amb aquesta denominació, sinó que es pretén al·ludir la part davantera de les diligències i altres cotxes que també s'anomenava així. Pot doncs, concloure's que no correspon al bitllet d'un incòmode carabà, sinó d'un vehicle dividit en compartiments de diferents preus i categories, com les diligències, que sembla que aquí rebien el nom d'òmnibus.

Les sortides, a la tarda, resulta que es feien a dos quarts de dues o a les dues. Als matins, el viatge començava abans de l'albada. Els bitllets de les làmines 3 i 4 ens palesen que la sortida era a dos quarts de cinc de la matinada, malgrat que hi ha algun bitllet (làmina 10, i la reproduïda a un altre lloc (7)) que acredita que, al matí, també podia començar-se el viatge a dos quarts de deu, o a les deu, hora evidentment més avinent per als menys matiners.

Els bitllets de les làmines 5 i 6 són els que hem trobat amb data més reculada. Corresponen a l'empresa de Josep Anglada (a) Bañeta, i pot notar-se com ambdós impresos estan pensats, únicament, per al trajecte de Mataró a Barcelona, i no pas a l'inrevés, i que duen l'expressió de *sale de esta su Casa*, el que pot fer-nos suposar que es tractava d'una família o empresa matoronina. També pertanyen a en *Bañeta* els bitllets de les dues làmines següents: la número 7 es refereix a un *galerín* i, tot i ser de l'any 1841, conserva el preu de sis rals; per això, pot conjecturar-se que es tractava d'un vehicle poc còmode, ja que el bitllet de la làmina 8 aconsella a deduir que, a aquest any, s'havia apujat el preu del viatge un ral. L'any 1845 el preu seria ja de deu rals, potser degut al pas del temps, però ben segur també per la millora del servei.

Darrerament, s'inclouen els bitllets de les làmines 9 a 11, de l'any 1845, tant d'en *Betas* com d'en *Bañeta*, que tenen unes dimensions extremades: el tamany de quasi mig foli cadascun... Tots fan referència al servei diari entre Barcelona i Mataró (la làmina 11 està pensada, exclusivament, per al trajecte de Mataró a Barcelona), indicant-se el nom del passatger, el número del seient, etc. De vegades s'assenyala que el seient està situat al cupé, que era un compartiment anterior de les diligències. No es tractava ja dels carabàs, sinó d'òmnibus, és a dir, de carruatges destinats a portar un nombre relativament gran de passatgers i amb compartiments de diferents categories. Les dues empreses es presenten també com agències de missatgeria i, certament, es dedicaven a encàrrecs, avisos, notes, paquets, que es lliuraven o trametien als parents i amics entre Barcelona i Mataró. Molts matoronins acudien al lloc i hora d'arribada de les diligències quan pensaven que podien rebre algun encàrrec o volien confirmació d'haver-se complert els que ells havien fet, aplegant-se així moltes persones al camí ral, que desapareixien, tot seguit, després d'haver-se dissipat el seu dubte (8).

Però, el més curiós d'aquests bitllets de tanta grandària són els avisos –prevenciones– que s'inclouen en el seu dors. Potser, el que destaca més és l'evident por a les torrentades, tan freqüents al Maresme, que es palesa en disposar-se que no podrà reclamar-se per falta de puntualitat per motiu de riades, ni per danys ocorreguts per forts aiguats o temporals, per avingudes de torrents o tombades inevitables, concretant-se que *el importe de los pasos individuales por rios o torrentes son a cargo de los S.S. viajeros...* Hi ha altres avisos ben curiosos, malgrat que ben lògics; així, la precaució de lliurar-se l'equipatge a la vigília, etc., etc. Són els següents:

- 1.- *El viajero que a la hora fijada no esté al punto destinado perderá el asiento y no tendrá derecho a reclamación.*
- 2.- *Cada uno ocupará el asiento que por número le haya sido designado con el billete, que se satisfará en el acto, y después de tomado no podrá reclamar su importe.*
- 3.- *Sólo se admitirán a cada viajero veinte libras de peso en volumen proporcionado, y todo el exceso lo satisfará al precio de tarifa.*
- 4.- *Se admitirán toda clase de encargos y comisiones, pero el transporte de fardería y demás de peso se llevará por los carruages destinados al efecto a los precios establecidos, segun su volumen y valor, con tal que no sean de ilícito comercio, esten bien despachados y condicionados, ni contengan especie alguna combustible.*
- 5.- *Ningun viajero tienen derecho a exigir indemnización por retardos inevitables ni a reclamaciones a causa de avenidas de rios u otros accidentes fortuitos.*
- 6.- *El importe de los pasos individuales por rios o torrentes son a cargo de los S.S. viajeros.*
- 7.- *El ordinario no responde de pérdida procedente de robo a mano armada o incendio involuntario, asi como tampoco de las averías o daños causados por grandes aguaceros o temporales, por avenidas, o por vuelcos inevitables.*
- 8.- *Los daños que ocasionen los viajeros en los carruages serán de cuenta del causante, como y también la reposición y reparación de vidrios que rompiese.*
- 9.- *Los equipages deberán llevarlos rotulados con una hora de anticipación a las Administraciones, y los que deben salir a la madrugada, a la noche anterior.*

Tot el que s'ha analitzat sembla d'uns temps molt llunyans, malgrat que solament ens separa uns cent-cinquanta anys. Potser resulta més racional mesurar la distància dels fets, respecte a nosaltres, comptant el nombre de les generacions que ens n'allunyen. Els bitllets reproduïts foren utilitzats pel nostre rebesavi, la qual cosa palesa que l'allunyament és de quatre o cinc generacions, segons l'edat de qui ho compti.

En el mateix arxiu dels descendents d'aquest viatger del segle passat, on s'han trobat els bitllets, hi trobem, també, un prospecte, que va editar-se a la impremta del Brusi l'any 1844, amb la finalitat de captar subscripcions i cabals per formar-

se una *Gran Compañía Española* –com es deia– amb el nom de *Camino de Hierro de Barcelona a Mataró* (9). Interessa analitzar aquest curiós opuscle perquè es refereix als antics carruatges que, com hem vist, recorrien el trajecte de Mataró a Barcelona, i fins s’anuncia que se’ls donarà una activitat no incompatible amb el futur tren, potser per així evitar-se discòrdies i enemics del projecte. També s’alludeix el temps que llavors durava el viatge i el nombre de viatgers a cada any, i altres dades relatives al projecte força interessants.

El prospecte en qüestió, després de consignar els noms dels *señores protectores* (el mataroní Biada figura entre els *asociados al director para promover la formación de la Compañía*), comença amb una exposició sobre l’indubtable benefici que es prometia als futurs accionistes, i la millora que es notaria per al comerç, la indústria, l’agricultura, etc, del país. Tot seguit, es dóna un càlcul del cost de les instal·lacions i futurs ingressos i despeses. Darrerament hi ha una mena d’avantprojecte d’estatuts, i es dóna notícia dels llocs on es podrien aportar els diners per a l’empresa.

S’anuncia que el viatge de Barcelona a Mataró durarà, aproximadament, trenta minuts, en comptes de les tres a quatre hores que –es diu– llavors es trigava per la carretera, *con muy poca comodidad por su mal estado*. Però l’objectiu principal que es proposaven els propulsors del tren era l’abaratiment del transport de les mercaderies, i fins i tot que els capitalistes es decidissin *a construir con preferencia sus fábricas en la misma línea del camino, convirtiéndose éste, con el tiempo, en una continuada población...* No oblidem que aquells romàntics eren els primers que somiaven assajar un nou mitjà de transport, i volien encomanar els seus anhels als demés.

Per allunyar les protestes dels propietaris i treballadors *dels carruages que -es deia- actualmente se ocupan en el tráfico de la línea*, es prometia que aquells s’utilitzarien per a la construcció de les obres i per conduir les mercaderies als magatzems, i que s’oferiria feina a aquests propietaris i als seus dependents en els nous llocs de treball que s’havien de crear.

El càlcul del capital que es necessitava per a l’obra havia estat confeccionat per un enginyer anglès, i era així:

<i>Ferrocarriles permanentes sobre vigas de piedra de la tierra atravesados los durmientes al mismo material, trabajo, etc., todo completo</i>	400.000 duros
<i>Compra de terrenos con los gastos consiguientes para su adquisición y traspaso</i>	130.000 «
<i>Puentes del Besós y demás rios de la línea, excavaciones, cortaduras, trabajos, etc.</i>	260.000 «
<i>Máquinas locomotoras con todo lo correspondiente a ellas y carruages</i>	60.000 «
<i>Ingenieria y contingencias</i>	75.000 «
	925.000 duros

Seguint aquest càlcul, i potser per això, el capital projectat per a la societat era d'un milió de duros, format per deu mil accions de cent duros cada una, amb pagaments ajornats, segons les necessitats de les obres. I, efectivament, després, en el balanç de l'estat de comptes, figuraria com a cost del ferrocarril la xifra d'un milió de duros, és a dir, quasi la mateixa que s'havia projectat l'any 1844 per l'enginyer anglès (10).

Els ingressos hipotètics de cada any, calculats el 1844, pujaven uns 107.000 duros, i les despeses a menys de 22.000 duros, resultant, doncs, uns beneficis teòrics per als accionistes de més de 86.000 duros anuals.

Per calcular els ingressos es suposava que es duplicaria el nombre de viatgers quan, realment, a l'estranger, l'augment del tràfic motivat pel tren havia estat –es deia– de trenta, i fins de quaranta vegades més que el de les antigues diligències. I, així, sobre segur, es feien els següents càlculs, dels quals pot constatar-se, a més, el nombre de passatgers que aleshores anaven i venien de Barcelona a Mataró:

<i>100 pasajeros que actualmente van i vienen de Barcelona a Mataró, al precio de 6 rs. por persona, producen al año</i>	<i>10.950 duros</i>
<i>Aumento computado en el tráfico</i>	<i>10.950 «</i>
<i>80 id. del Masnou, a 5 rs., producen al año.....</i>	<i>7.300 «</i>
<i>Aumento computado</i>	<i>7.300 «</i>
<i>30 id. de Badalona, a 2 rs., producen al año.....</i>	<i>1.095 «</i>
<i>Aumento computado</i>	<i>1.095 «</i>
<i>80 id. que actualmente van cada dia de Barcelona a Figueras, Gerona, Calella, Arenys, Lloret, Blanes, Rosas, etc., y de los puntos espresados a Barcelona, al precio medio de 6 rs. por persona, producirá al año</i>	<i>8.700 «</i>
<i>Aumento computado</i>	<i>8.700 «</i>
<i>150 fardos diarios por el camino de hierro trasladándolos al precio medio de 10 cuartos cada uno, dará al año .</i>	<i>9.760 «</i>
<i>174.340 quintales de mercaderias que actualmente se estraen i vienen, a rs., darán al año.....</i>	<i>26.151 «</i>
<i>30.000 quintales de carbón de piedra, a 1 rs. vn. quintal al año</i>	<i>1.500 «</i>
<i>Pasajeros que viajan en los 70 dias festivos del año, al bajo cálculo de 1000 personas de ida y vuelta, a 4 rs., darán al año</i>	<i>14.000 «</i>
	<i>107.621 duros</i>

Després, inaugurat el tren, els guanys pels conceptes esmentats excedirien en molt als suposats. També, igualment, les despeses augmentarien de les hipotèticament calculades, malgrat que sense molta diferència (11).

Anualment, es suposava que es produirien les següents despeses:

<i>Mantenimiento de la línea en operación, mejoras, piedras, recomposición de las máquinas, carbón, etc.</i>	10.000 duros
<i>Salario del secretario y seis dependientes sobrestantes, inspector de la línea y tres maquinistas</i>	6.000 «
<i>Veinte vigilantes, porteros, mozos.</i>	3.000 «
<i>Objetos eventuales</i>	2.500 «
	21.500 duros

El prospecte que examinem finalitza amb les *Bases para la constitución y régimen de la Compañía*, que contenen 21 articles relatius, uns a la constitució de la societat (era obligat la subscripció de mil accions), altres al seu govern (hi tindrien molta part els set directors a elegir) i als drets dels accionistes. La redacció dels futurs estatuts correspondria als directors elegits a la primera Junta General. També aquests estudiarien els mètodes de la comptabilitat a utilitzar i altres assumptes. A Josep Maria Roca, a qui s'anomena *director actual*, se'ls declara comissionista de la companyia per a l'adquisició i remesa de la maquinària i altres atuells a comprar a Anglaterra, prometent-se-li, a més, que seria indemnitzat amb els primers cabals que s'aconseguissin (12).

Darrerament, el prospecte s'ocupa del que era la seva medul·la, el seu principal objecte: atreure diners per a la subscripció de les accions. El lloc més adient resultaria ser la casa del comerciant Miquel Biada, situada a un edifici quasi acabat de construir-se, molt modern: *Los señores que gusten suscribirse –es deía– deberán dirigirse, personalmente o por carta franca de porte, al encargado D. Francisco de Uncilla, casa D. Miguel Biada, del comercio, pórtico de Xifré núm. 6, donde se ha abierto la oficina interina*. Es finalitza consignant-se altres llocs on, també, s'admetien subscripcions, tant d'Espanya (Madrid, Bilbao, Santander, Cadis, Màlaga, Sevilla, Tarragona, Reus, Figueres, Tortosa i València), com de tot el món (París, Burdeus, Marsella, Londres, Havana-SS Biada y Cia, i Matanzas).

Malgrat que amb molts entrebancs, i gràcies a un crescut percentatge de capital anglès, i a la constància de Miquel Biada, l'empresa del ferrocarril, a la fi, prosperaria. Però, fins quatre anys més tard d'editar-se el prospecte analitzat, encara els carruatges d'en *Betas* i d'en *Bañeta* continuarien essent el mitjà que propiciava el transport de passatgers entre Mataró i Barcelona.

Antoni Martí i Coll

NOTES.

- 1.- *Bloc Mataroní*. Ed. Alta Fulla 1990, plana 426.
- 2.- Vegeu *El tren de Mataró a Arenys (1851-57)* a *FULLS* del Museu Arxiu de Santa Maria núm. 10 (Mataró, abril 1981).

- 3.- Arxiu particular d'Esteve Martí i Coll (llogall 8). Hi havia problemes d'aranzel ja que, segons l'article 52 de la R.C. de concessió a favor de la Companyia del ferrocarril, la societat quedava facultada durant 10 anys a introduir, sense pagar-se cap aranzel, el que fos necessari per a la construcció, la conservació i l'explotació del tren, fins i tot d'objectes que podien ser manufacturats a Espanya, quan resultaven un 8% més cars que comprant-los a l'estranger. El govern, malgrat aquest privilegi, prohibia l'entrada de carbó de coc d'Anglaterra perquè volia que es comprés al nord d'Espanya.
- 4.- *Vegeu Informació sobre l'arquitecte Miquel Garriga i Roca, existent en un arxiu particular... a FULLS del Museu Arxiu de Santa Maria núm. 42 (Mataró, gener 1992).*
- 5.- *Vegeu Exposición elevada a S.M. la Reina Gobernadora por la Diputación Provincial de Barcelona, en justificación de las medidas económico-administrativas adoptadas por el Excmo. Sr. Capitán General del Ejército y Principado de Cataluña, de acuerdo con las Diputaciones de sus cuatro Provincias.- Barcelona, Imprenta de Antonio Bergnes, calle Escudellers 2. 1839.*
- 6.- Cita de l'obra de Joaquim LLOVET, *La Ciutat de Mataró* Vol. II, p. 116. Ed. Barcino, Barcelona 1961.
- 7.- *Vegeu Paperam indultat de raure a la paperera (làmina 6) a FULLS del Museu Arxiu de Santa Maria núm. 33 (Mataró, gener 1993).*
- 8.- *Bloc Mataroní*, p. 425.
- 9.- S'havia autoritzat per Reial Decret del 23 d'agost de 1843, i es constituiria, efectivament, per escriptura pública del 6 de juny de 1845. Seria la societat que construiria el primer tren d'Espanya, quina inauguració es veuria l'any 1848.
- 10.- Després, s'ampliaria el capital per poder perllongar la línia cap a Arenys. Per això, el 1857, el capital social és ja de 13.000 accions de 100 duros.
- 11.- Els optimistes càlculs del prospecte de 1844 serien sobrepassats amb escreix. A la Memòria que publicaria la Companyia el 1854 es féu palès això, especialment pel que fa al nombre dels viatgers. També però, s'havien superat les despeses en matèries com el combustible i la conservació de les instal·lacions, com no podia ser d'altra manera en circular molts més trens dels programats a l'opuscle de 1844. A més, l'empresa millorava les instal·lacions (els ponts, per exemple, que s'havien fet totalment de fusta, es renovarien i construirien d'obra, quan ho permetia la seva alçada). Algun augment del combustible obeïa a causes alienes a l'empresa, com l'encariment del carbó de coc anglès, per motiu de la guerra, acudint-se a barrejar-lo llavors amb llenya, prèvia modificació de les xemeneies de les màquines. També, l'obligació, imposada pel govern civil, de mantenir una màquina a meitat del camí entre Barcelona i Mataró, per auxiliar els trens que ho necessitessin, encaria l'explotació de la via. Això va poder-se suprimir quan va instal·lar-se el telègraf elèctric, motivant l'estalvi del combustible d'aquella màquina.
- 12.- Després, a l'escriptura de constitució de la societat, s'estipularia a favor de Josep Maria Roca una clàusula consistent en què cobrés el 10% dels beneficis que excedissin del 6% a repartir entre els accionistes, la qual cosa va motivar discussions que no s'havien encara acabat quan ja feia sis anys que circulava el tren per les costes del Maresme, com pot comprovar-se en llegir la pàgina 9 de la Memòria de la Junta General de 1854.



ISIDRO NONELL.

Sale del Meson de Monserrate, para Barcelona y su carrera, á las 7^{1/2} de la tarde en punto, pagando 6 reales por el asiento número 2 Mataró & de Puerto de 1840.



IBETAS.

Sale para Barma á las 4 y 1/2 de la tarde en punto del dia 1.º de Agosto, N.º 2

Agosto, N.º 2



ISIDRO NONELL.

Sale del Meson del Alba, para Mataró y su carrera, á las 2 del dia en punto, pagando 12 reales por el asiento número Catorce. Barcelona 7 de Julio de 1840.



IBETAS.

Sale para Barma á las 4 y 1/2 de la tarde en punto del dia 4.º de Agosto N.º 9 lo y 11 también

Agosto N.º 9 lo y 11 también

COCHE

de José Anglada.

Sale de esta su Casa, para Barcelona y su carrera, á las 2 de la TARDE en punto, pagando 7 reales por el asiento número 1

Mataró 5 de N.º 1 de 1838.

COCHE

de José Anglada. Mataró

Sale de esta su Casa, para ~~Barcelona~~ y su carrera, á las 2 de la TARDE en punto, pagando 6 reales por el asiento número 5

Mataró 5 de N.º 1 de 1838.

GALERIN

de José Anglada.

Sale de esta Ciudad, para Mataró y su carrera, á las 4 de la TARDE en punto, pagando 8 reales por el asiento número 1.

Barcelona 11 de N.º 1 de 1841

COCHE

de José Anglada.

Sale de esta Ciudad, para Barcelona y su carrera, á las 4 de la TARDE en punto, pagando 8 reales por el asiento número 3

Mataró 8 de N.º 1 de 1841



OMNIBUS Y MENSAJERIAS DE JOSÉ ANGLADA (a) BAÑETA.
SERVICIO DIARIO DE BARCELONA Á MATARÓ Y VICE-VERSA.

Línea de Barcelona. Viaje del 7 Agosto de 1845. Asiento n.º 1.

BILLETE personal á favor de D. *Imaginación* para ir desde
Barcelona á *Mataró* por el que ha satisfecho *10* rs. vn.
Saldrá el carruaje á las *10* de la *Tarde* en punto.
Barcelona de *7* de *Agosto* de 1845.

EQUIPAJE.

El encargado del despacho de billetes

Baul
Maleta
Saco de noche
Sumbrerera

Ha satisfecho por exceso de peso rs. mrs.

Febrero

Làmina 9



OMNIBUS Y MENSAGERIAS DE ISIDRO NONELL (a) BETAS.
SERVICIO DIARIO DE BARCELONA Á MATARÓ Y VICE-VERSA.

Línea de Buitrago Viaje del 30 Agosto de 1845 Asiento n.º 114 y 2

BILLETE personal á favor de D. *Imaginación* para ir desde
Mataró á *Buitrago* por el que ha satisfecho *20* rs. vn.
Saldrá el carruaje á las *9 1/2* de la *Mañana* en punto.
de *30* de *Agosto* de 1845

EQUIPAJE.

El encargado del despacho de billetes

Nonell

Làmina 10



OMNIBUS Y MENSAGERIAS DE ISIDRO NONELL (a) BETAS.

SERVICIO DIARIO DE MATARÓ Á BARCELONA Y VICE-VERSA.

Asiento del

núm. ~~10~~ De Mataró á Barcelona.

~~-----~~

ADVERTENCIAS.

Tomado el billete, no podrá reclamarse su importe por preaviso alguno.

El equipage deberá entregarse la noche anterior y en el viaje de la tarde, una hora antes.

La empresa abona por lo que se pierde lo siguiente:

Rs. Vn.

Por un baul.	300 »
Por una maleta.	100 »
Por un cajon.	40 »
Por un lió.	30 »
Por una sombrerera.	20 »

NOTA.

No se responde de dinero ni tampoco de alajas sin que de antemano se haya avisado al encargado.

C. P. W. 18

Billete á favor de *D. Juan Quintanilla* que ha tomado para el viaje del dia 18 habiendo satisfecho *50* rs. en. por su importe.

Salí el carruaje á las *10 1/2* de la mañana en punto. *Salí á las 1 1/2 tarde*

Mataró 18 de *Sept.* de 1845

El Encargado.

Nonell