

CARTOGRAFÍA POSTAL ESPAÑOLA (III)



Fernando Aranz del Río / FRPS, L (Doctor Ingeniero Geógrafo y Académico de Número)



Como continuación a las partes I (*Acadēms* nº 4, págs. 57 a 61) y II (*Acadēms* nº 5, págs. 63 a 67) vamos a seguir esbozando el desarrollo de la cartografía española y sus implicaciones postales.

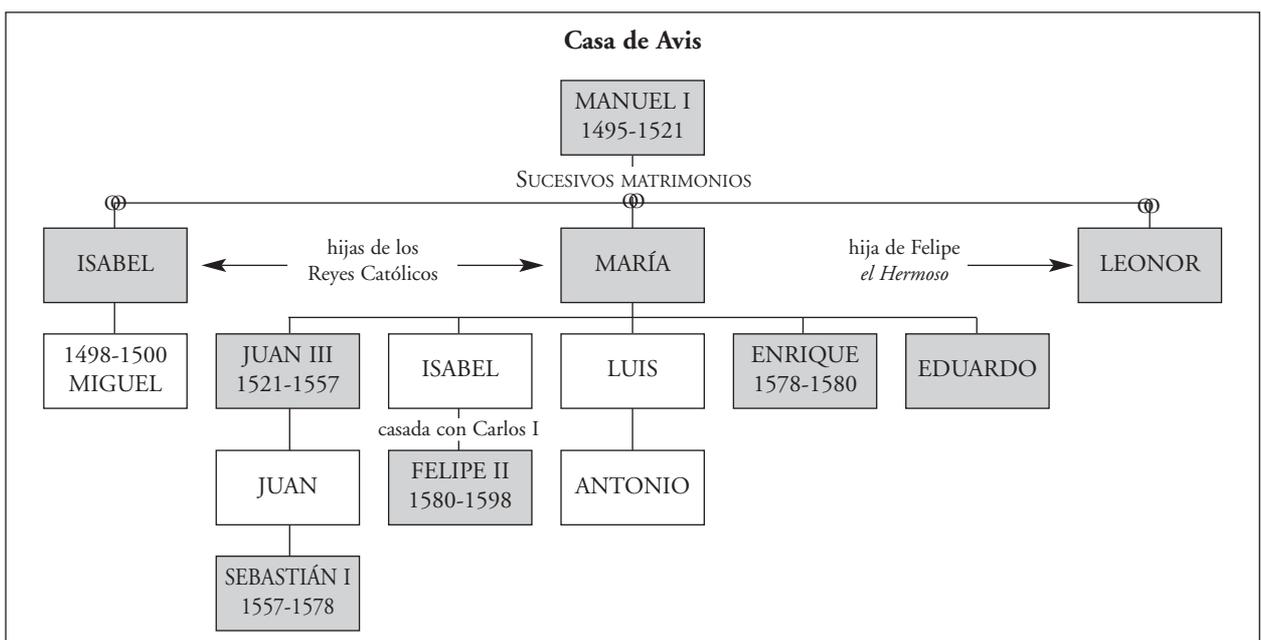
El siglo XVII es quizás el más anodino y vacío de la época moderna. Tras la muerte de Felipe II en 1598, la dinastía de los Austrias entra en su último siglo. Felipe III (1598-1621) y Felipe IV (1621-1665) darán paso a la regencia de Doña Mariana de Austria (1665-1675) esposa de Felipe IV y madre de Carlos II (1675-1700) que cerrará el siglo y la dinastía.

No es posible pasar por alto, sin embargo, la realidad de la unificación de los reinos español y portugués en una sola persona durante el período 1580-1640, y las implicaciones que ello traería a ambos reinos.

Tras el matrimonio de la infanta Isabel, hija primogénita de los Reyes Católicos, en 1490, con el infante don Alfonso, hijo primogénito del rey de Portugal Juan II (1481-1495), era previsible la unificación de ambos reinos en un heredero. Sin embargo, la infanta quedaría prontamente viuda y sin descendencia.

Doña Isabel volvió a contraer matrimonio en 1497, con otro hijo de Juan II, el ya rey Manuel I el Afortunado (1495-1521) con quien tuvo un hijo, Miguel, jurado heredero de Aragón, Castilla y Portugal. Doña Isabel murió como consecuencia del parto y don Miguel, dos años después (1500).

Don Manuel I el Afortunado volvió a contraer matrimonio con la infanta María, también hija de los Reyes Católicos, de cuya unión nacieron Juan, Isabel, Luis, Enrique y Eduardo, que dieron continuidad a la portuguesa Casa de Avis, como se indica en el cuadro adjunto.



Los acontecimientos se precipitaron al morir sin descendencia el Rey de Portugal Sebastián I en 1578, durante una expedición a Alcazarquivir (Marruecos). Durante dos años le sucedería su tío abuelo, el anciano cardenal don Enrique (1578-1580). En ese momento alegaron sus derechos dinásticos tanto Felipe II como Antonio, prior de Crato, ambos nietos de don Manuel I.

Felipe II fue muy cuidadoso en cuantas operaciones políticas emprendió. Consciente de lo que estaba en juego con la incorporación de Portugal, planeó la anexión de este reino con especial dedicación. Para ello contó con la inestimable colaboración de su negociador Cristóbal de Moura, así como del duque de Alba y el marqués de Santa Cruz, responsables militares de la ocupación, cuando los partidarios del prior de Crato se dispusieron a resistir la incorporación de Portugal. A la entrada de los tercios del duque de Alba en Lisboa (25 de agosto de 1580), el prior de Crato huyó. Al año siguiente (1581), en las cortes de Tomar, Felipe II es reconocido como rey de Portugal, consumándose así el sueño de unidad de Isabel y Fernando.

Esta unidad de los reinos peninsulares, España y Portugal, continuaría hasta 1640, abarcando los últimos

dieciocho años (1580-1598) del reinado de Felipe II, todo el reinado de Felipe III (1598-1621) y los primeros diecinueve años (1621-1640) del reinado de Felipe IV.

Bajo el cetro de Felipe IV la política centralista del conde duque de Olivares provocó disturbios e insurrecciones que culminaron con la proclamación en Lisboa, el 1 de diciembre de 1640 del duque de Bragança, como rey de Portugal, con el nombre de Juan IV (1640-1656) a quien sucedería Alfonso VI (1656-1683) continuando la dinastía de Bragança. El Tratado de Lisboa (1668) consagraba la independencia portuguesa.

Pero retrocedamos un siglo hasta Felipe II de nuevo.

En 1582 y estando Felipe II en Lisboa, va a crear por consejo de Juan de Herrera, el arquitecto de El Escorial, una Academia de Ciencias y nombra a João Baptista de Lavanha, catedrático de la misma, quedando encargado de explicar, desde el 1 de enero de 1583, Matemáticas, Cosmografía, Geografía y Topografía.

Lavanha se viene a vivir a Madrid, y son discípulos suyos, entre otros, el futuro Felipe IV y el poeta Lope de Vega. Su apellido es españolizado a Labaña, y acaba sus días en Madrid, en el año 1624.



Mapa de Aragón, realizado por Labaña.

Su obra más conocida es el Mapa de Aragón que los diputados de aquel reino le encargan en el año 1607. Conseguido el permiso real para abandonar temporalmente la docencia y trasladarse a Aragón, el 9 de marzo de 1610 se pactaron las condiciones del trabajo, que debería estar concluido en un año.

El mapa se había de realizar recorriendo personalmente todos los lugares, montes, valles y sitios notables, tomando las alturas y determinando su situación astronómica. Debía tener el tamaño de seis pliegos de papel real e incluir en los espacios exteriores la descripción histórica del reino de Aragón realizada por Lupercio Argensola.

El original debía entregarse al Archivo de Aragón, pero Labaña debía entregar 150 mapas impresos.

Por su trabajo recibiría 2.500 ducados, pero debía abonar a Argensola por su trabajo 2.000 reales.

Labaña pone manos a la obra recorriendo todo el reino de Aragón en seis meses, y utilizando un sistema parecido al descrito por Frisius, y ya utilizado por Esquivel, estaciona en 120 puntos destacados del territorio, realizando observaciones astronómicas y mediciones de ángulos y de distancias, con lo que pudo realizar una primera triangulación del territorio. Algunos de los puntos de observación fueron visados desde dos, tres, o incluso más estaciones.

El trabajo se complicó bastante, ya que Felipe III mandó a Labaña que no descuidase las clases al príncipe (futuro Felipe IV) y que le acompañase en un viaje a Lisboa.

Como el trabajo se iba demorando y los diputados de Aragón desean tener el trabajo lo antes posible, encargan al jesuita Padre Pablo de Rojas, matemático y geógrafo, continuar el trabajo.

Se sabe que el padre Pablo de Rojas en 1614 visita la zona de Benasque, y más tarde Jaca y los valles próximos... El propio Labaña acepta esta colaboración, señalando que los trabajos estaban realizados con perfección.

A mediados de septiembre de 1615 Labaña envía su primer mapa estampado a los diputados. Es quizás la obra cartográfica española más importante del siglo XVII, y durante dos siglos y medio será considerado como el más perfecto y matemáticamente correcto que existirá de una región española.

Sin embargo, el mapa no gustó a los diputados (quien paga manda) que comenzaron a poner objeciones, incluso protestando porque el mapa ponía el territorio como muy montañoso y poco poblado. Procuró Labaña satisfacer a los diputados y finalmente en la primavera de 1616 el trabajo se dio por finalizado.

El mapa de Labaña sigue las pautas de la época, esto es, sitúa los pueblos y los ríos, da algunas indicaciones sobre la orografía, a la manera que se utilizaba en aquellos años, pero no hay indicación alguna sobre caminos, itinerarios o rutas.

Este mapa fue publicado posteriormente por Hondius en Amsterdam, en una versión simplificada, y por Joan Blaeu en su Atlas, donde por cierto mientras todos los mapas relativos a la Península Ibérica son anónimos y en algunos casos de bastante mala calidad, en los correspondientes a Aragón se cita su autoría "Auctore Ioanne Baptista Labanna", en reconocimiento a su excepcional trabajo.

De Labaña se conserva también, en la Biblioteca Nacional de Madrid, un interesante estudio sobre las posibilidades de navegación por los ríos Duero y Tajo, pensando en las posibilidades de acceso a Oporto y Lisboa, respectivamente.

La influencia de los cartógrafos portugueses no se reduce exclusivamente a Labaña.

Rodrigo Mendes da Silva, nacido hacia 1600, residió en Madrid como cronista real y miembro del Supremo Consejo de Castilla, publicando en 1645 "Población general de España...". Sus problemas con la Inquisición le obligaron a huir a Italia, donde acabó sus días.

Más conocido es, sin duda, Pedro Teixeira Albernás quien publicó hacia 1630 "Descripción de las costas y puertos de España", y más tarde, en 1656, el célebre Mapa de Madrid, a escala 1:1.800.

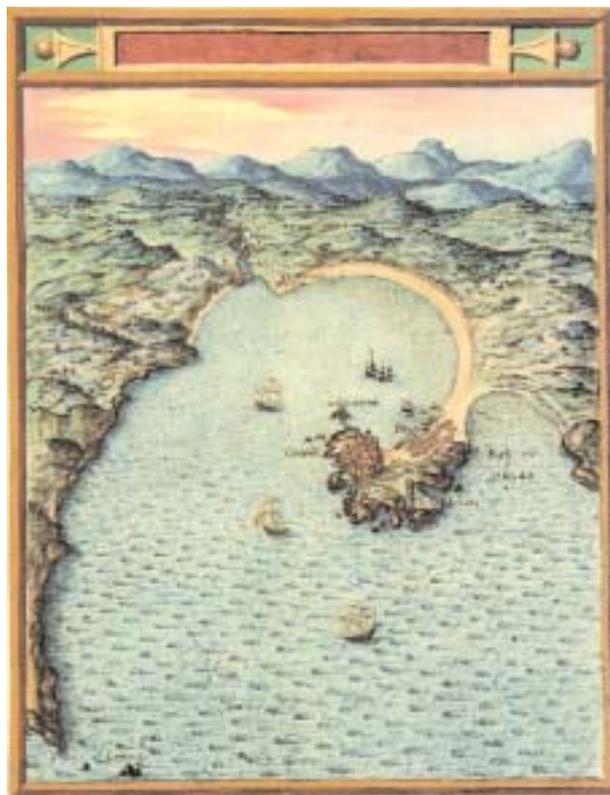
Teixeira retoma así una tradición de la cartografía náutica española, y de la que tras Alonso de Santa Cruz hemos de señalar a Juan Cediño Díaz, cosmógrafo mayor del Rey y catedrático de matemáticas de la Academia, que a principios del siglo realizó algún mapa y un "Tratado de la carta de marear geoméricamente demostrada en la Academia de Madrid", sobre la construcción de cartas náuticas, de 1616.

El original de la "Descripción de las costas y puertos de España" del que poco se sabía, pues había desaparecido, fue encontrado en el año 2000 en la Biblioteca Nacional de Viena, por los historiadores españoles Fernando Marías y Felipe Pereda, de la Universidad Autónoma de Madrid, y fue publicado a finales del año 2002 por la *Editorial Nerea*.



El mapa de Teixeira.

El manuscrito encontrado en Viena, en vitela e iluminado al temple con vivos colores, pudo llegar allí por un intercambio real de regalos a comienzos del siglo XVIII.



Vista de La Coruña, de Teixeira.

La obra contiene doce mapas a doble folio con todo el perímetro costero, un detallado mapa de los Pirineos, ochenta y ocho vistas en folio de las ciudades y puertos de España y Portugal, un mapa de la península y un mapa-mundi.

En este mapa sigue sin describirse ningún camino o itinerario, y ya nos encontramos en 1634-1636.

Como puede verse en esta obra, la cartografía náutica está recibiendo un fuerte impulso. Ya no son suficientes los viejos mapas donde apenas se representa una planimetría y se listan los accidentes costeros.

Ahora comienzan a representarse perfiles o vistas altimétricas, que permitan identificar mejor la costa y facilitar el posicionamiento en el mar. También empiezan a incluirse indicaciones sobre las profundidades. El piloto holandés Enkhuyzen Waghenauer, ha publicado en 1584 el primer Atlas de mapas marinos que merece tal consideración "Spieghel der Zeevaerdt", en el que se introducen tales innovaciones.

Willem Barentszoon, el primer explorador del Ártico fallecido en 1597, y que nos ha dejado su nombre en el Mar de Barents, al oeste de Nueva Zembla, publicará dos años antes, en 1595, los mapas del Mediterráneo Occidental, ya con esta concepción.

Y en 1621 Willem Janszoon Blaeu publicará la primera colección completa de mapas del Mediterráneo, acompañada por un texto y perfiles de las costas, según el modelo impuesto por Waghenauer.

La escuela mallorquina, que vive un período de decadencia, probablemente originado por la falta de adecuación a la apertura española al nuevo continente, frente a la imposible expansión mediterránea que ha llegado a su máximo, realiza algún tímido intento de desarrollo, en los que cabe citar a Salvador Oliva.

En los aspectos postales, el reinado de Felipe III (1598-1621) resulta más bien anodino, sin que haya temas especialmente destacables.

En 1601 el Correo Mayor, Juan de Tassis Acuña, firma en París, con el correo mayor de Francia, señor de la Varenne, un acuerdo internacional sobre correos con Francia y sobre el paso de los correos españoles hacia Italia.

La familia Taxis obtiene honores y recompensas. Son nombrados Condes y Príncipes de Taxis en Alemania; y Condes de Villamediana en España, en el año 1603, por concesión de Felipe III.

Es fácil imaginar, que semejante poderío, provocaría las envidias, enemistades y enfrentamientos con numerosos personajes de las cortes europeas, y aún más, con los descendientes de los antiguos correos mayores, que ahora reivindicaban para sí los derechos del boyante negocio.

Hacia 1609-1610, Juan de Tassis y Peralta, Conde de Villamediana, y el portugués Antonio Vaz Brandão, concertaron el establecimiento del nuevo servicio de estafetas, implantando unos primeros servicios regulares desde la corte a Valencia, Zaragoza, Barcelona y Lisboa.

Durante el reinado de Felipe III aparece en Italia otro de los libros de itinerarios, tan frecuentes durante los siglos XVI al XVIII. Este es debido al Lugarteniente del Correo Mayor de Milán, Ottavio Cotogno, y lleva por título "Nuevo Itinerario delle Poste per tutto il Mondo". De este libro existen numerosas ediciones: 1608, 1616, 1623, 1628, 1666... En el Libro III (consta de cinco) en la parte referente a España marca los itinerarios y postas que se contaban desde Madrid a otras poblaciones tales como Santiago, Coruña, Finisterre, Pamplona, San Juan Pie de Puerto, Zaragoza, Barcelona, Sigüenza, Astorga, Burgos, Valladolid, Toledo, Sevilla, Mérida, Guadalajara, Alicante, Bilbao, Zamora, León, Ocaña, Oviedo, Salamanca, Granada, Málaga, Vitoria, etc.

En el Libro IV se ocupa de los viajes de peregrinos que visitan las célebres iglesias y santos lugares de Europa y Jerusalén, marcando con minuciosidad los edificios, reliquias y curiosidades dignas de nota en cada población. Señala los itinerarios desde Roma a Milán, Santiago de Compostela, Loreto, El Cairo, Babilonia y la Tierra Santa. Entre las efigies y templos dignos de visitarse en España menciona los Cristos de Burgos y Zalamea, El Escorial y las Vírgenes del Pilar, Monserrat y Atocha.

En el Libro V apunta las salidas de los correos ordinarios de Roma, Turín, Mantua, Venecia, Bolonia, Lión, Milán, Génova, Mesina, Florencia y Nápoles, para diversas naciones de Europa y Nueva España; y cada cuatro

sábados las de Italia, que hacían su camino por Burgos, Miranda, Vitoria, Irún, Bayona, Burdeos, Limoges, etc.; las de Burgos a Madrid, Barcelona y Valencia, eran semanales. El correo de Flandes y Lisboa, salía de la corte de España cada quince días; el de Valencia, cada siete, y lo mismo los de Sevilla, Cartagena, Cuenca, Zaragoza, Galicia, Valladolid y Zamora. Para Constantinopla una vez al mes por la vía de Venecia. Marca las comunicaciones de Sevilla, Palencia, Barcelona, Salamanca y Toledo, con Roma, Flandes, Orán, Fez, Marruecos, Larache y las Indias.

FELIPE IV (1621-1665)

Durante el reinado de Felipe IV continúa con la misma línea la política de arrendamiento de los servicios de Correos.

Por Real Cédula dada en Cuenca en 4 de junio de 1642, Felipe IV reglamentó el Servicio de Correos, ordenando que no se les pueda tomar carros ni cabalgaduras a los correos y postillones de los utilizados para sus carreras.

Les autorizó a tomar la cebada del servicio de Su Majestad, pagándola a precio de tasa.

Mandó que los postillones estuvieran exentos del servicio militar y que se les vendieran los caballos a precio de tasa, bajo multa de 50 maravedís a los que no obedeciesen.

En esta época, en cada parada de las carreras tenía que haber un Maestro de Postas y un postillón anotando sus nombres los justicias en los libros de los ayuntamientos respectivos para que se respetasen sus prerrogativas.

En el año 1660 el Correo Mayor español D^a Catalina Vélez de Guevara y Manrique de Lara, novena condesa de Oñate y cuarta de Villamediana, y el correo Mayor francés, M. Nonnau, firmaron un nuevo contrato. La correspondencia entre los dos estados se intercambiaría en Irún. Se fija el trayecto Irún-París en cinco o cinco días y medio en verano y en seis o seis días y medio en invierno.

A la muerte de Felipe V (1665), su esposa Doña Mariana de Austria asumiría la regencia hasta la mayoría de edad de Carlos II.

CARLOS II (1675-1700)

Con Carlos II se cierra la dinastía de los Austria y el siglo XVII, sin que en lo que respecta al correo tengamos novedades importantes. Por Real Cédula dada en Aranjuez el 21 de abril de 1678, el Rey aseguró los privilegios que al respecto habían dado sus antecesores.

Por aquella época el sistema de caminos no había experimentado sensible mejoría, lo que hace que resulte verdaderamente sorprendente el desarrollo que va adquiriendo el sistema postal español. Los despachos de sir William Godolphin, embajador británico, nos dan una buena visión del servicio de correos en carta a Mr. Ellis (31 de Marzo de 1671) como se recoge en "Original Letter and Negotiations" (Londres 1724):

"El Correo Mayor de España tiene en Madrid tres oficinas situadas en lugares distintos: la primera para expresos ordinarios y las otras dos para el correo ordinario y la comunicación con el extranjero.

De estas últimas, una se dedica a enviar y recibir correos a y desde Italia y Flandes, así como a y desde las partes más remotas de Cataluña y de algunos puntos de Valencia. El correo de Flandes (...) durante el verano por lo común llega cada dos viernes, empleando quince días de Bruselas, y en invierno emplea dos o tres días más...

La otra oficina se ocupa de la conducción de todas las cartas entre esta villa y Navarra, Vizcaya, Galicia, Portugal, Andalucía y las partes restantes de Valencia, utilizando para la ida y vuelta cuatro rutas principales diferentes, a cargo de correos distintos que van y vienen cada semana en varios días determinados...

El franqueo español de las cartas es muy pequeño si lo comparamos con el inglés o el francés, pues un paquete de tres o cuatro hojas de papel no paga más que una carta sencilla; y desde una de las partes más alejadas de España, como pueden ser Cádiz, Alicante, Barcelona, etc., paga aquí sólo medio real de vellón, equivalente a unos tres cuartos de penique..."

Pero esta eficiencia era debida al esfuerzo y sentido de responsabilidad de los correos españoles. El transporte de correspondencia y los viajes eran por lo general penosos y arriesgados. Las posadas españolas tenían fama de ser las peores de Europa occidental. El Consejo de Castilla en enero de 1681 informaba "que los caminos desde esta Corte a San Sebastián se hallan ynfestados de salteadores (...) se ha entendido que son soldados de a caballo de las compañías que están alojadas en los partidos de Castilla la Vieja".

En 1684, aparece en Roma otro itinerario debido a Giuseppe Miselli, apodado "Il Burattino", que manifiesta llevar treinta años corriendo la posta al servicio de Su Santidad y de muchos príncipes. Las referencias que tenemos, procedentes de los trabajos del Doctor Thebussem recogidos en "Quinta ración de artículos" (Madrid 1907) incluyen un itinerario del viaje de Valladolid a Burgos con doce estaciones intermedias.

El 30 de enero de 1696, el rey Carlos II expide en Madrid un Título de perpetuidad en la casa de Oñate del oficio de Correo Mayor de los Reinos de Aragón a favor de don Íñigo Manuel Vélez-Ladrón de Guevara, conde de Oñate, Villamediana y Campo Real. Es un texto muy extenso, como era la costumbre de la época, y hace referencia a numerosas situaciones de los correos y de sus vicisitudes.

LA FAMILIA TAXIS

Los primeros miembros de la familia Taxis residieron en las proximidades de la Corte, ya que estaba establecido que allí debían de vivir. Hasta que Felipe II trasladó la

corte a Madrid sobre 1560, habitualmente era Valladolid su lugar de residencia y allí contrajeron matrimonio con mujeres castellanas.

Raimundo de Tassis Wachtendonck, nacido en Malinas (Bélgica) hacia 1515, era hijo de Juan Bautista y sobrino de Mateo, con quien venía colaborando, además de los servicios prestados a la corona en la campaña de 1532 en Hungría contra los turcos y en las de la Goleta, Túnez y Francia.

Experto en el tema de las postas, a la muerte de su tío Mateo, le fue concedido el oficio en propiedad, por cédula firmada en Madrid el día 8 de noviembre de 1539, casándose en Valladolid, en la iglesia parroquial de San Miguel, el 1 de enero de 1540 con doña Catalina de Acuña, iniciando lo que pudiéramos denominar la rama española de los Taxis.

De este matrimonio nacieron cuatro hijos. Juan de Tassis Acuña por Cédula de Felipe II, dada en Amberes el 27 de febrero de 1565, fue nombrado Correo Mayor,

sucediendo efectivamente a su padre tras su fallecimiento ocurrido en Madrid el 23 de abril de 1579.

Mariana de Tassis Acuña casaría con Pedro Vélez de Guevara, y uno de sus hijos Íñigo Vélez Ladrón de Guevara y Tassis, ocuparía el cargo de Correo Mayor tras la muerte de su primo Juan de Tassis y Peralta.

La biografía de este personaje es una completa relación de acontecimientos poco edificantes.

Afortunado jugador, lo que le ocasionó algún destierro de la corte; autor teatral y satírico, lo que le volvió a ocasionar enemistades y más destierros; y aficionado a las mujeres, dicese que entre ellas de la propia reina D.^a Isabel de Borbón, la vida del segundo conde de Villamediana acabó trágicamente apuñalado, dice Lope de Vega en su epitafio que “*siendo impulso soberano*”, en el mes de agosto del año 1622 (reinando Felipe IV), en la calle Mayor de Madrid, junto al palacio que allí poseía la familia, y donde era depositada la correspondencia.

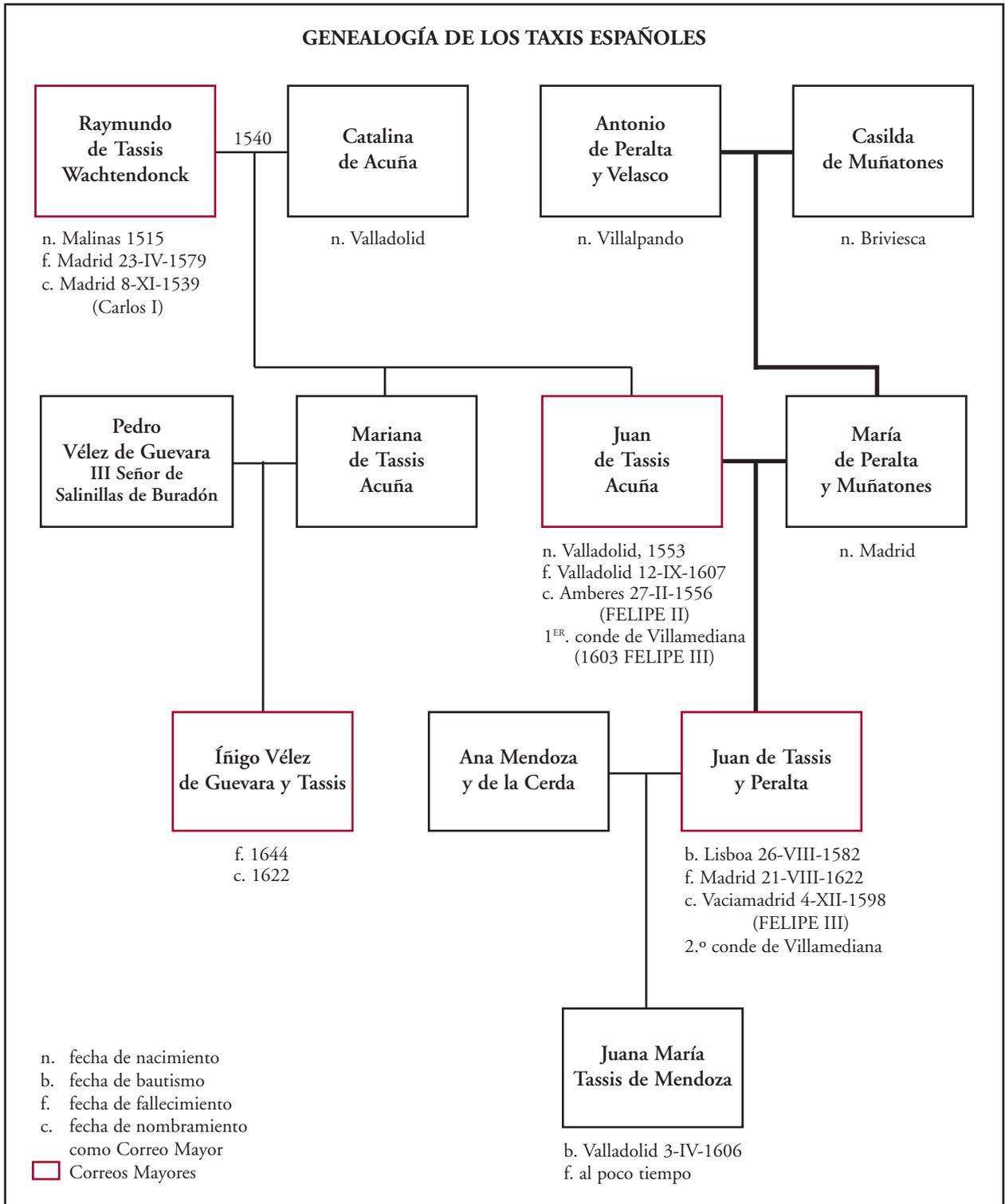


En el fragmento del mapa de Madrid, de 1656, de Teixeira y al comienzo de la calle Mayor, podemos ver las casas que pertenecían a los Villamediana, más tarde propiedad de sus herederos los condes de Oñate.

A su muerte, sin sucesión, accedió al servicio y cargo de Correo de España, D. Íñigo Vélez de Guevara y Tassis, hijo de Pedro Vélez de Guevara, casado con Mariana de Tassis Acuña, y consecuentemente primo de Juan de Tassis y Peralta.

En el cuadro adjunto incluimos una genealogía resumida de los Taxis españoles.

Los muchos negocios que debía de atender, la falta de solera de la Casa de Oñate en el servicio de correos, y el aumento paulatino del volumen de la correspondencia a



despachar y transportar, fueron las causas más importantes que provocaron que el servicio fuera absorbido e incorporado a la Corona pocos años más tarde, 1706, en tiempos del reinado de Felipe V.

Volviendo a la familia Taxis, el apellido de esta familia sufrió modificaciones en los diversos países en que actuaron sus miembros. En Italia son conocidos como della Torre e Tasso, en Alemania son los Thurn und Taxis; en Francia son De la Tour et Taxis, etc.

Su empresa “multinacional” fue reduciéndose poco a poco, por la presión de los Estados, hasta quedar reducida notablemente y finalmente desaparecer. En el año 1852, el príncipe de Thurn und Taxis, todavía poseía el monopolio de los Correos en una importante parte del territorio alemán. Incluso emitió un buen número de sellos de correos para los Estados del Norte

y del Sur. La empresa extendía sus instalaciones fuera de estos límites, y así se conocen oficinas de esta época en las ciudades de Hamburgo (oficina 300), Bremen (oficina 301), y Lübeck (oficina 302), que eran explotadas en régimen de libre competencia con otras empresas concesionarias.

En el reino de Würtemberg a pesar de existir un correo del Estado, el privilegio de los Taxis subsistió y no fue abolido hasta el año 1851.

En el año 1867, el reino de Prusia adquirió mediante compra la empresa de los Taxis, y en 30 de junio de dicho año fueron suprimidos los sellos de los Estados del Norte y del Sur.

Finalmente, el 1 de enero de 1868 quedaban todos ellos postalmente integrados en la Confederación de Alemania del Norte.



SPANISH POSTAL CARTOGRAPHY (III)

By FERNANDO ARANAZ del RÍO

In this new instalment, the author investigates the development of the Spanish cartography and its postal implications during the 16th and 17th centuries. He refers to the Portuguese scientist João Baptista de Lavanha, whose masterpiece is the Aragón map completed in 1616, probably the most important cartographic work of the 17th century. On his part, Pedro Teixeira published around 1630 his “Description of the coastlines and ports of Spain” (rediscovered in the year 2000 in the National Library of Vienna). During Philip III’s reign appears in Italy the “Nuovo Itinerario delle Poste per tutto il Mondo” (“New itinerary of the Posts for the entire world”), by Ottavio Codogno, of which many reprints are known, and in 1684 another Itinerary, composed in Rome by Giuseppe Miselli.