



LA MARCA PORTVGAL



Luis Frazão, RDP FRPSL

Jesús Sitjà Prats
(Académico de Número)



1. Introducción

El investigador Luis Frazão de Lisboa nos presenta un estudio inédito de una de las marcas de procedencia de Portugal a España que se estampó en los sobrescritos de los siglos XVIII y XIX. Con dicho estudio se pretende demostrar dos puntos:

1º. Que la marca PORTVGAL de Tuy no pudo haber sido utilizada a finales del siglo XVIII, sino que se conoce a partir de 1817¹.

2º. Que hubo un cuño con la marca PORTVGAL en Madrid, antes de ser utilizado en Badajoz.

En el estudio de la historia postal y las relaciones postales entre los dos países ibéricos, a menudo nos encontramos con la marca PORTVGAL aplicada por el Correo español como marca de entrada con dicha leyenda. Y por ser de lectura tan directa, poco más se ha hecho que presentar las fechas de utilización, así como las dos variantes más conocidas de esta marca, atribuidas a Badajoz y Tuy². Así se hizo en las ediciones del catálogo de la prefilatelia española de Tizón y Guinovart, (a partir de ahora T & G), así como en algunos artículos publicados en varias revistas especializadas.

En el estudio de las piezas postales con esta marca siempre surge la siguiente cuestión: desde Portugal hacia España siempre ha habido un importante flujo de correspondencia, pero que no justifica el porcentaje tan pequeño de uso de la marca PORTVGAL, en comparación con el total de las cartas. Más aún, ¿cómo justificar, como veremos más adelante en el apartado 12, que en un determinado período temporal se conozcan cartas con el mismo origen y el mismo destino, con y sin el PORTVGAL? Por todos estos motivos hemos decidido publicar nuestras conclusiones a estos interrogantes.

2.- Los cuños conocidos con de la PORTVGAL³

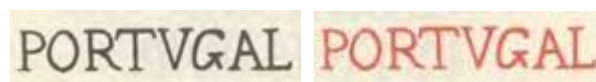


Figura 1 (Badajoz)

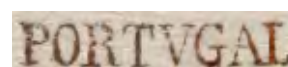


Figura 2 (Tuy)

Ambas marcas tienen la misma grafía, pero son de fácil distinción por el análisis de las letras que la componen, en particular en la «G» y la «R».



Figura 3. Sobrescrito de Londres de fecha 9 de septiembre de 1806, y paso por Lisboa. En el frente la marca PORTVGAL de Badajoz, el manuscrito «15» (cuartos) pagados en destino.



Figura 4. 14 de mayo de 1818. Sobrescrito de Valença do Minho a Pontevedra y paso por Tuy, donde se estampó la marca Tizón nº 5, el PORTVGAL y un «13» de porte a pagar en destino.

3. Lista cronológica de las cartas con PORTVGAL

Presentamos una lista de las cartas conocidas por nosotros que presentan la marca PORTVGAL, organizada cronológicamente.

Cartas salidas de Portugal por Elvas y entradas en España por Badajoz.

Año/día/mes	Color	Origen	Destino	Tránsito
1762	N			
1763 03.11	N	Lisboa	Madrid	
1767/8	N	B. Aires	Cádiz	
1778	N		B. Aires	??
1780	R			
1786	R	Faro	Gendt	
1786 04.04	R	Lisboa	Gendt	
1786 19.09	R	Lisboa	Gendt	
1786 05.11	R	Lisboa	Gendt	
1786 30.11	R	Lisboa	Avignon	
1787	R	Porto	Guatemala	
1787 27.09	R	Lisboa	S. Quintín	
1789 16.06	R	Lisboa	S. Quintín	
1789	R			
1789	R	Lisboa	S. Quintín	
1791	R	Charleston / Lisboa	Tenerife	
1792	R			
1793 12.07	N	Londres / Lisboa	Madrid	27.08

Continuación...

Año / mes	Color	Origen	Destino	Tránsito
1793 12.03	N	Lisboa	Palermo	Abril
1794 21.09	R	Lisboa	Génova	Madrid
1794 17.06	R	Lisboa	Génova	Madrid
1794 22.07	R	Hamburg	Tenerife	Lisboa/Madrid
1795 10.10	N	Cádiz	Livorno	Lisboa
1795 13.10	?	Lisboa	Numberg	
1796 06.01	N	Lisboa	Numberg	
1796 09.10	N	Lisboa	Madrid	
1798 06.02	N	Lisboa	Wiltz BG	
1798 29.05	N	Lisboa	Vigo	
1798 04.12	N	Lisboa	Vigo	
1799 05.01	N	Lisboa	Vigo	
1799	N			
1799 12.11	R	Lisboa	Alemania	
1801 21.09	R			
1802 17.08	R	Lisboa	Ámsterdam	
1804	R	Brasil	Tarragona	
1805 20.12	R	Porto	Madrid	Lisboa
1805 19.08	R	Lisboa	Cádiz	
1815 11.03	R	Elvas		
1816 12.07	R	Estremoz		
1817 13.09	R	S. Sebastián		
1818 22.03	R	Lagos	Olivença	
1818 28.03	R	Tavira	Olivença	
1819	R			
1820 21.09	N	Setubal	Anvers	
		/ Lisboa		
1823 02.05	R	Lisboa	Sevilla	
1836 .02	R			
1845	N			
1847 05.05	R			

De un primer análisis de esta tabla resulta que la marca aparece estampada primero en negro, seguida por el color rojo, para en 1793 volver al negro, que seguiría ininterrumpidamente hasta 1799, si no fuera por la aparición en rojo en el año 1794. En 1799 vuelve definitivamente al color rojo, y así se mantiene hasta 1836. Por comparación con los colores utilizados en Badajoz durante este período de casi 70 años, resulta que estos colores son compatibles con los de las marcas presentadas en T & G.



4. Estudio de tres cartas con la marca PORTVGAL

La carta de la figura 5, de fecha 12 de julio, se remitió de Londres a Lisboa, teniendo como destino Madrid. La



Figura 5. (Londres 12.7.1793). Pagó 12 ½ cuartos en destino e n



Figura 6. (1795)

carta de la figura 6 fue escrita en Cádiz el 13 de octubre 1795, y tiene como destino Livorno; llegó a Portugal por vía marítima y entró en Lisboa, donde se estampó la «C» del Correo Mayor. De Lisboa a Madrid siguió por el correo portugués, hasta Madrid, donde se le aplicó la marca PORTVGAL de procedencia. Desde Madrid se trasladó a Italia, donde se estampó el porte de 6L / 2p a su llegada. El análisis de las marcas aplicadas en las cartas revela que tanto las marcas de Madrid o el PORTVGAL se estamparon en cada carta con el mismo tipo de tinta negra aceitosa, lo que nos indica que las dos marcas se aplicaron simultáneamente en Madrid. El hecho de que la marca PORTVGAL no tenga diferencias visibles con la marca estampada en Badajoz, no invalida lo que acabamos de decir. También podemos ver en la figura 7 otra marca PORTVGAL: se trata de una carta sin fecha, pero del entorno de la referencia manuscrita del año 1775. De nuevo, en las dos marcas, aparecen marcas con el mismo tono de tinta.

La marca «MADRID 1», catalogada con el nº 9 en catálogo de G & T, aparece siempre marcada en negro en el reverso de las cartas (1788/1814); así como el sello de fechas de Madrid nº 88, que también se conoce en color negro. La observación de los colores de la tinta aplicada en las marcas PORTVGAL y en el fechador de Madrid en

estas tres cartas, por parte de otros investigadores de historia postal, y que han sido unánimes en considerar que son el mismo color (misma tinta), nos lleva a una conclusión algo sorprendente: si la tinta que marcó PORTVGAL es la misma que la del sello de fechas de MADRID, entonces necesariamente la marca PORTVGAL de estas cartas también fue aplicada en Madrid. Es decir, que al menos desde 1775 y hasta 1795, la marca PORTVGAL, y siempre en negro, se aplicó en Madrid.

5. Las dos cartas del año 1794

Pasemos a continuación a estudiar las dos cartas que se presentan en las figuras 8 y 9. La primera enviada desde Hamburgo, vía Londres y Lisboa, agosto de 1794, de donde siguió hasta España, después de haberse estampado la marca PORTVGAL en negro. La segunda carta tiene origen en Lisboa el 17 de julio, muestra la marca PORTVGAL en rojo y el sello de fechas de Madrid en negro.

→



Figura 7. Sobrescrito vía Lisboa en 1775, que pagó 21 cuartos para una carta hasta 6 adarmes



Figura 8. 22 de julio de 1794. Sobrescrito de Hamburgo destinado a Tenerife, transportado en el paquebote británico desde Falmouth hasta Lisboa (algunos autores sostienen que «P» sería una indicación de PORTUGAL). Siguió hasta Madrid, vía Badajoz. En Madrid se estampó la marca PORTVGAL, tachándose las palabras «vía Lisboa»; se anotó la inscripción «Por Cádiz» y continuó hasta Cádiz o La Coruña, donde se puso la marca ESPAÑA, y de allí a las Islas Canarias, en 10 reales.

La carta que se presenta en la figura 9, así como su descripción, proceden del artículo de Carlos Celles Aníbarro y Barrie Jay, publicado en *Academvs* núm. 11 (septiembre 2007), donde se observa una marca PORTVGAL atribuida a Tuy.

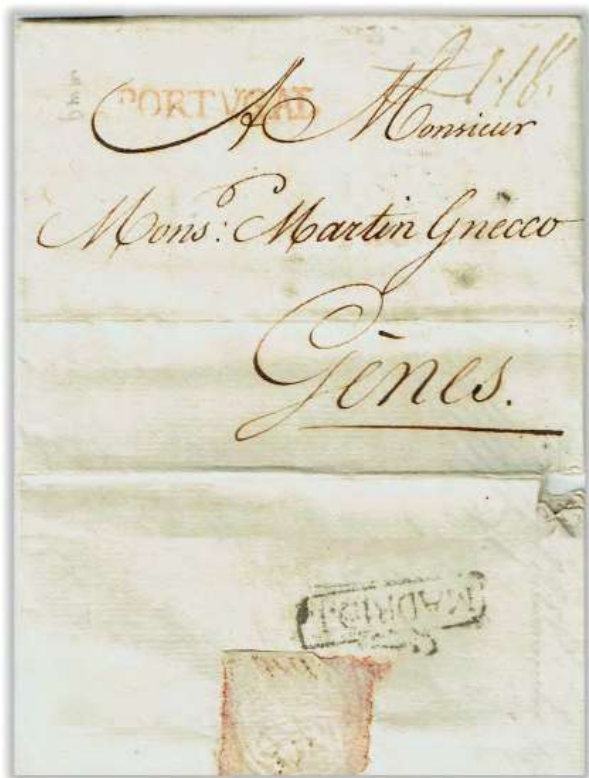


Figura 9.

La comparación entre las dos estampaciones de PORTVGAL en las figuras 8 y 9 deja algunas dudas sobre si será la misma marca. En el apartado 10 se ofrece una comparación informática, cuyo resultado es concluyente: se trata de la misma marca. **Por tanto, deducimos que hubo una marca PORTVGAL aplicada en Madrid, en color negro, desde 1761 a 1799.**

Vamos a tratar de argumentar en favor de la existencia de una marca PORTVGAL aplicada en Madrid. Si el movimiento postal de Portugal a España era ya de cierta importancia, no puede compararse con lo que llegaba a través de Francia, Italia y los países del norte de Europa; por ello la administración de Madrid tuvo la necesidad de crear una marca que identificara la correspondencia recibida por tierra y oriunda de Francia o más allá. Se eligió la marca PARIS, que se conoce aplicada en Madrid desde 1785 y hasta 1806. Por la catalogación de T & G es RRR, por lo que no se conocen muchos ejemplares. ¿Por qué? Seguramente debido a que la mayoría de las cartas llegaban en valija cerrada y sólo las sueltas llevan esta marca. Y en el caso de la marca PORTVGAL, aducimos una interpretación idéntica, ya que esta marca es conocida desde 1765.

Para entender mejor lo que hemos adelantado, vamos a suponer que la aplicación de la marca PORTVGAL en rojo solamente se empleaba en Badajoz, y que la marca en negro se aplicaba en Madrid, por lo que en la tabla siguiente se dividen en dos grupos las cartas: una con la marca en negro estampado en Madrid, y otra en rojo en Badajoz. Admitimos también que, a partir de cierta fecha, las cartas con origen en Portugal se marcaban en Badajoz, y carecían de cuño para marcar el PORTVGAL.

MADRID

Marca PORTVGAL

Año	d / m	c	Salida	destino	tránsito	puesto	nota
1762		N					
1763	03.11	N	Lisboa	Madrid		Madrid	
1778		N		B. Aires	??	Madrid	
1793	12.03	N	Lisboa	Palermo		Madrid	
1793	12.07	N	Londres	Madrid / Lisboa	27.08	Madrid	(1)
1793	02.10	N	Lisboa	Lausanne		Madrid	
1794	22.07	N	Hamburgo	Tenerife	Lisboa	Madrid	
1795	13.10	N	Cádiz	Livorno	Lisboa	Madrid	C
1795	10.11	?	Lisboa	Nurnberg			
1798	06.02	N	Lisboa	Wiltz BG		Madrid	
1798	29.05	N	Lisboa	Vigo		Madrid	
1798	04.12	N	Lisboa	Vigo			
1799	05.01	N	Lisboa	Vigo		Madrid	
1799		N					

BADAJOZ

Tabla 2

marca
PORTVGAL

Año	d / m	c	Salida	destino	tránsito	puesto	nota
1786		R	Lisboa				
1786	04.04	R	Lisboa	Gendt		Badajoz	
1786	19.09	R	Lisboa	Gendt		Badajoz	
1786	05.11	R	Lisboa	Gendt		Badajoz	
1786	30.11	R	Lisboa	Avignon			
1787	27.09	R	Lisboa	S.Quintín		Badajoz	
1789	16.06	R	Lisboa	S.Quintín		Badajoz	
1789		R					
1789		R	Lisboa	S.Quintín		Badajoz	
1791		R	Charleston /Lisboa	Tenerife		?	
1792		R				Badajoz	
1793	??.04	R	Londres	Tenerife	Madrid	Badajoz	
1793	8.05	R	Londres	Vitoria	Madrid	Badajoz	(2)
1794	21.09	R	Lisboa	Génova	Madrid	Badajoz	(3)
1794	17.06	R	Lisboa	Génova	Madrid	Badajoz	(4)
1794	18.10	R	Lisboa	Tenerife	?	Badajoz	
intervalo en que no conocemos el PORTVGAL de Badajoz							
1799	12.11	R	Lisboa	Alemanha	Badajoz		
1801	21.09	R					
1804		R	BRAZIL	Tarragona	Badajoz		
1805	20.12	R	Porto	Madrid	Lisboa	Badajoz	
1805	19.08	R	Lisboa	Cadiz		Badajoz	
intervalo en que no conocemos el PORTVGAL de Badajoz							
1815	11.03	R	Elvas				
1816	12.07	R	Estremoz				
1817	13.09	R	S. Sebastián				
1818	28.03	R	Tavira				
1819		R					
1820	21.09	N	Setúbal /Lisboa	Anvers			
1823	02.05	R	Lisboa	Sevilla		Badajoz	
1836	.02	R					
1845		N					
1847	05.05	R					

- (1) Mismo color que el sello de fechas de Madrid.
- (2) Marca INGLATERRA de MADRID en negro.
- (3) Marca de Madrid.
- (4) Marca de Madrid.

6. Cartas salidas de Portugal por Valença do Minho y entradas en España por Tuy



Figura 10. Porto 23.9.1818, por Badajoz, porte 14 cuartos.

La marca de Tuy no presenta la alternancia de color, salvo en una carta de 1817 en que aparece en color sepia pardusco, que puede ser por alteración química del rojo. Las tres cartas en cursiva se indican a título indicativo, ya que son de la misma correspondencia que las anteriores, pero el despachador indicó que siguiesen por vía de Lisboa y Madrid. (¡No tienen el PORTVGAL de Tuy, pero tampoco tienen el Badajoz!).



Figura 11. Porto 4.4.1819, porte 14 cuarto.

La dificultad empieza con las cartas que se ilustran en las siguientes figuras

Tabla 2									
año	día/mes	color	origen	destino	Tránsito	llegada	vía	porte	fecha llegada
1814	28.08	sin	Porto	Passages		NADA	<i>Por Vianna</i>	14	
1817	13.09	R	Porto	Barcelona		Tuy	<i>por Galicia</i>	14	30.09
1817	20.12	sepia ⁴	Porto	Barcelona		Tuy	<i>por Galicia</i>	22	06.01
1818	07.03	R	Porto	Barcelona	Llegada	Tuy	<i>por Galicia</i>	22	27.05
1818	14.05	R	Valença	Pontevedra	Galicia /Tuy	Tuy		13	
1818	13.07	R	Valença	Pontevedra		Tuy			13.05
1818	22.08	R	Porto	Barcelona	Llegada	Tuy	<i>por Galicia</i>	14	08.09
1818	23.09	R	Porto	Barcelona		BADAJOZ		14	13.10
1819	??.03		Porto	Barcelona				14	06.04
1819	04.04		Porto	Barcelona	Madrid		<i>Por Lisboa y Madrid</i>	14	20.04
1819	26.06		Porto	Barcelona			<i>Por Lisboa y Madrid</i>	14	
1819	10.07	R	Porto	Barcelona		Tuy	<i>por Galicia</i>	22	27.07
1820	13.02	R	Porto	S. Sebastián		Tuy	<i>Valença y Tuy</i>	12	25.02



Figura 12. Porto 10.7.1819, por Tuy porte 22 cuartos.

7.- Las cartas (y sus descripciones) que crearon algunos problemas



Figura 13. Indicación manuscrita «Reino de Galicia a La Coruña, para las Indias, ciudad de Guatemala». (Col Sitjà).

En la colección Sitjà se describe como: «1787 sobrescrito desde Porto (Portugal) a Guatemala, realizado por la Empresa Estatal de Correos Marítimos desde La Coruña. Con dos marcas en el frente, el PORTVGAL de la oficina de correos en Tuy, y la ESPAÑA de La Coruña. 12 reales de porte a pagar en destino. La carta siguió probablemente la ruta PORTO-TUY-LA CORUÑA-HABANA-GUATEMALA.»

Constatamos que Sitjà asigna el PORTVGAL que aparece en la figura 13 a Tuy. Muy probablemente, por la descripción y ruta seguida, es posible que esta carta, que salió de Lisboa con destino a Guatemala, fuera transportada por el correo marítimo en La Coruña. Todo esto es en teoría posible, pero dos puntos importantes quedan por aclarar:

a) La marca PORTVGAL es la misma que la usada en Badajoz y diferente de todas las conocidas aplicadas en Tuy;



b) La carta está fechada de 1787, 30 años antes que la segunda utilización conocida.

Creemos que fue esta la razón por la que en la segunda edición del catálogo de T & G ya aparece una marca de PORTVGAL Tuy de fecha 1787. De igual modo, es problemática la descripción de la carta que se presenta en la figura 14, ofrecida por Carlos Celles Aníbarro en la página 44 del *Discurso Académico XXXI*, pues admite que la entrada y marcación de PORTVGAL se hizo en Tuy.



Figura 14. 1793 (14 mar) De Norwich a Tenerife. El remitente indica manuscritamente "via Madrid y Coruña". Parece evidente que desconocía que los paquebotes de Calais se encontraban interrumpidos debido al estado de guerra entre Francia y Gran Bretaña, y a la que España estaba a punto de sumarse.

Con otra grafía y tinta diferente a la del remitente, aparece en la parte superior la anotación "Vía Lisboa", que como hemos visto antes, fue la única comunicación posible entre España e Inglaterra desde febrero a junio de 1793.

La carta habría sido encaminada desde Falmouth a Lisboa. De Lisboa hasta Coruña por el ordinario, para desde allí conectar con los paquebotes entre Coruña y Tenerife. A su llegada a la administración de cambio de Tuy, se le aplica la marca PORTVGAL. Marca ESPAÑA aplicada en Coruña para su envío por paquebotes a Canarias

Por un razonamiento análogo de encaminamiento de la correspondencia, también para la carta que se presenta en la figura 15 se extrapoló que la marca PORTVGAL es de Tuy, pero viene aplicada en color negro, lo que no registra el catálogo de G & T.

La descripción asociada a este sobrescrito indicaba que sale de Lisboa el 5 de enero, 1799 con destino a Vigo. Fue enviado al norte de Portugal, por Valença do Minho, pasó a España por Tuy, siguiendo hasta Vigo, donde se pagó el porte de 12 cuartos.

En el mapa 1 parece razonable admitir que una carta de Porto a Galicia, o para las colonias españolas, embarcada en La Coruña, tuvo fuertes probabilidades de ser encaminada desde Porto a Valença y desde allí a Tuy y Coruña, para seguir a su destino.



Figura 15. Lisboa, 05.01. 1799 a Vigo.

La cuestión que se plantea, independientemente de que la marca PORTVGAL sea diferente de aquella que está destinada para Tuy, es saber si a finales del siglo XVIII había comunicación postal en la frontera Valença-Tuy, posibilitando la vía descrita. Sabemos, por documentos postales, que existía transmisión de correspondencia entre Galicia y Porto, desde mediados del siglo XVIII (ver apartado 11). No sabemos en qué forma se hizo, y si se aplicaron marcas (si las había) en España sobre cartas de Portugal.

En los documentos investigados por Godofredo Ferreira, existentes en el archivo de la Fundación para las Comunicaciones de Portugal, hay dos relativos a la correspondencia entre Porto y Tuy:

0.1.- El subinspector general del Correo informa al Secretario de Estado de Asuntos Exteriores de la pretensión del Administrador del Correo de Badajoz y del Director de Correos de España «de pasar a transportar la correspondencia de Oporto hasta Tuy, por su cuenta y riesgo (1810)» (Doc. 93).

0.2.- El subinspector general del Correo informa al MNE de los procedimientos a adoptar para la regularización de las comunicaciones entre Porto y Galicia, de acuerdo con la propuesta española, sugiriendo el establecimiento de dos conductores en Porto y Tuy que, saliendo dos veces por semana, intercambien la correspondencia entre sí a medio camino. (1810) (Doc. 99).

Las cartas de Inglaterra a Portugal, entradas en la Península Ibérica por La Coruña, eran transportadas hasta Porto por un correo expreso pagado por el cónsul británico, sin tener que pasar a través del correo español (véase la crítica del correo español a esta práctica en el libro de los paquebotes de Falmouth). Y utilizaron la vía de Tuy en el inicio del siglo XIX. En el sentido inverso pasaba lo mismo: las cartas venían en el expreso y llegaban a las manos de cónsul inglés en La Coruña.

¿Y las cartas enviadas por la vía postal del norte de España a Porto?, ¿cómo serían encaminadas?, ¿pasando por la frontera en Tuy / Valença o por la vía de Madrid? Y en la dirección de Portugal al norte de España, ¿cómo se hacía la operación?

¿Que correlación habría (si la hubo) entre la aparición de la marca PORTVGAL y la marca de entrada en Portugal «E», aplicada en Lisboa?

Por el análisis de más de un centenar de cartas de los archivos Torlades⁵ y Newton Roope, se verifica que:

1. Hasta 1809, las cartas del norte de Europa, G.B. y España circulaban a través de Madrid, y luego eran enviadas a Lisboa y marcadas con la marca de entrada «E».

2. Sólo a partir de 1809 empiezan a aparecer cartas marcadas por los correos españoles con la indicación «Vía Tuy» (Archivo Newton & Roope).

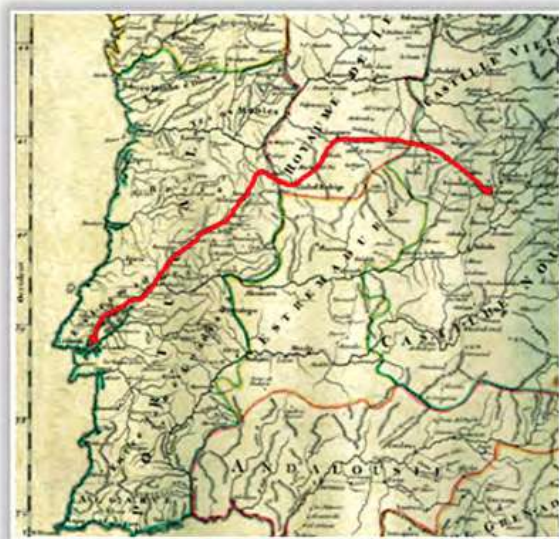
Lo que es válido en un sentido, también es válido en el otro, por lo que nos parece que, al menos hasta 1809-10⁶, no habría conexión postal regular entre Porto y el norte de España por el Minho y Tuy, justificando la pretensión de los correos españoles de que se estableciera.

Por todo lo que se ha dicho, parece improbable que haya existido una marca PORTVGAL aplicada en Tuy a finales del siglo XVIII e inicio del siglo XIX, antecediendo en 30 años las marcas indiscutibles de Tuy.

Así, las dos marcas PORTVGAL mostradas en las figuras 13 y 14 se aplicaron en Badajoz y en Madrid, y desde allí a La Coruña.

8. Los mapas postales.

Para la elaboración de este punto nos auxiliamos de la amplia documentación publicada en la revista *Academvs*, donde, además de los mapas de la Península, se incluyen comentarios sobre los mismos. Estos mapas son en su



Mapa 1

mayoría de España o de la Península Ibérica, y nos han interesado particularmente las referencias a la carrera para Portugal del mapa titulado «*Carta des royaumes D'Espagne et Portugal, dans laquelle sont les Rutas tracées des Postes*», por M. Robert, 1757⁷, que revela que la ruta postal entre España y Portugal se hacía con el siguiente itinerario: Lisboa, Almeida, Ciudad Rodrigo, Salamanca, Arévalo, Madrid.

A partir del mapa del 1760, mapa 2 «*Mapa de las Carreras de España. Postas, de Ricardo Wall, 1760*», ya se encuentra la carrera de Lisboa, Elvas, Badajoz, Madrid, que así sigue indicada en los mapas del siglo XIX.



Mapa 2

En la nueva versión de 1804 del mapa de Bernardo Espinalt⁷, no hay conexión postal de Porto con Galicia a través de Tuy.

En un mapa de fecha 1810, titulado «*Carte des routes de poste et Itinéraires d'Espagne et de Portugal*», de Charles Picquet, cuyo detalle se muestra en el mapa 3, vemos que el enlace entre Valence y Tuy se interrumpe. Sin querer sacar



Mapa 3



conclusiones, nos atrevemos a decir que es una prueba más de que no existía vínculo postal entre el norte de Portugal y Galicia. Retomaremos este tema en el apartado 11.

El análisis de los mapas conocidos desde mediados del siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX permite afirmar que la vía de Badajoz era la más directa y más rápida, no excluyendo la posibilidad de que haya habido una ruta postal por La Guardia, pasando de allí a España para seguir hasta Madrid. Por otro lado, y con el establecimiento de la «Carrera de Madrid a Badajoz», pasó esta ruta a ser una vía postal, con el servicio postal portugués recogiendo las valijas de correspondencia en la frontera.

El único mapa postal portugués conocido de esta época es de Carlos Alberto de Meneses, sin fecha, pero que se puede atribuir a 1774-5 mapa 4. Vemos que la carrera terminaba su recorrido en Elvas, aunque no se puede excluir que hubiera omitido señalar la conexión a Badajoz.



Figura 16. Lisboa 3 de noviembre de 1763 (Referida esta marca en la carta de 1756⁸ por T & G).



Mapa 4

9. Portes aplicados en las cartas procedentes de Portugal.

- De entre el conjunto de cartas con marca, tenemos primero que distinguir aquellas que no se destinaban a España, sino a un país «más allá de España». Hemos encontrado cartas para Bélgica, Francia, Italia y Alemania. En estas no se aplicó ningún porte español, sino solamente el porte a pagar por el destinatario en el país de destino.
- En las cartas que tienen como destino el territorio español peninsular, a partir de una determinada fecha siempre aparece el porte manuscrito o impreso.
- Una tercera categoría de cartas, llegadas a Lisboa de una colonia española, llevan el PORTVGAL como marca de entrada, pero eran porteadas en función de su origen colonial.

Con la ayuda de artículos sobre portes aplicados en el territorio peninsular, y últimamente con el trabajo de José Antonio Herráiz Gracia⁹, al que recurrimos varias veces, tanto por las indicaciones que encontramos en su trabajo como directamente con el autor, se pueden interpretar los portes aplicados en las cartas con la marca PORTVGAL, lo que nos excusaremos de hacer aquí, pues no interfieren con la estampación de la marca.

10. El análisis comparativo (hecho en ordenador) de los dos tipos de marcas (roja de Badajoz y negra de Madrid)



Después de digitalizadas en un mismo ordenador y en idénticas condiciones, las dos marcas fueron creadas con fondo transparente por medio del Photoshop. Con una ampliación y superposición se verifica una total concordancia, y así se puede concluir que se trata de la misma marca, aplicada en colores diferentes.

En la figura aparece en la primera línea la marca en negro y en la segunda la marca en rojo. En la tercera línea se procedió a la superposición de las dos marcas anteriores.

11. El transporte de correspondencia por el norte de Portugal.

El hecho de haber concluido que no había servicio postal organizado a través la frontera antes de 1809, no invalida los siguientes puntos:

a) Había servicio postal para Valença do Minho desde Porto con periodicidad.

b) Desde finales del siglo XVIII, tenemos evidencia de que la correspondencia de España y países más allá de España (transportada a La Coruña por vapores británicos), seguían después a Porto, con intervención puntual del correo español, y el correo portugués a partir de Valença.



Figura 17. Pontevedra 9 de mayo de 1797, dirigido a «Tuy Balencia Domin y ser hecho Port» a Lisboa. (27 de mayo).



Figura 18. Vigo, 8.11.1798, por vía de Madrid y Badajoz a Lisboa (16.11.98).

c) La ruta Tuy-Valença-Porto era más rápida que la de La Coruña-Madrid-Badajoz-Lisboa-Porto.

d) Desde 1809 en las cartas del norte de España y dirigidas a Porto¹⁰, aparece la inscripción «vía Tuy» o «por Tuy»



Figura 19. Fechada en La Coruña el 14.09.1809, paso por Tuy y Valença. El porte 90 se aplicó en Vianna do Minho. Fue recibida el 16 de ese mes.



Figura 20. Vigo 17 de diciembre de 1812, transportada «Por propio» hasta Porto, donde llegó el 20 de diciembre.

e) Del mismo modo, admitimos que el viaje en sentido inverso, es decir, de Porto para Galicia, también se hizo del mismo modo que los anteriores.

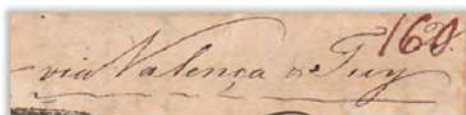


Figura 21. Porto, 25 de mayo de 1806, vía Valença y Tuy a Burdeos.

La carta ilustrada en la figura 21 muestra que en 1806 ya se enviaba correspondencia por vía de «Valença y Tuy», aunque sin la marca PORTVGAL. A propósito de esta carta, comprobamos que la marca FRANQUEADA, aplicada en Porto, donde también se pagó el porte de 160 réis, fue tachada por el correo español o francés. Por la regulación de 1805, esta carta tendría que salir de Portugal franqueada hasta la frontera, al igual que la carta de la figura 22, expedida en Lisboa, que pagó 30 réis.



Figura 24. Porto 22.12.1805; porte de 13 ½ cuartos.



Figuras 22 a y b. Lisboa 19 de agosto de 1805, porte de 22 cuartos.

Las dos cartas que se muestran en las figuras 23 y 24 tienen en común que han circulado en el correo de Porto, y dirigidas a Lisboa. En el primer caso mediante la marca roja en un óvalo, y en el segundo caso no. La primera continuaba a Francia, en Lisboa se colocó en la valija a través de España a los países «más allá de España.» La segunda tenía como destino Madrid; fue colocada en la valija abierta en Badajoz, donde se aplicó el PORTVGAL, y de allí siguió hasta Madrid.

Los portes manuscritos y de entrega Pagado XX en el correo de Porto, respectivamente de 160 y 30 réis, se basan en la aplicación del Reglamento de 8 de abril de 1805 y las respectivas «Instrucciones prácticas», que obligaban al pago de la mitad del porte cargado en las cartas recibidas del extranjero. La aplicación de este Reglamento terminó el 14 de julio de 1806.



Figura 23. Porto 27.4.1801. Porte francés de 8 decimes.



Figura 25 V. Minho 16.7.1807, para Redondela, en Galicia, porteada en 13 cuartos.

f) A partir de la segunda década del siglo XIX se convirtió en envío regular la expedición de valijas desde el norte de Portugal, que entraban en Tuy siguiendo luego para su destino. Así lo demuestran las cartas que se indican en la tabla 2, donde, hasta 1820, se aplicó el PORTVGAL de Tuy.

12. Cartas con y sin PORTVGAL.

Se presentan a continuación grupos de cartas, donde se puede constatar la estampación del PORTVGAL o su ausencia.



Figura 26. Lisboa 17.6.1794.



Figura 28. Lisboa 12.5.1805 porte de 14 ½ cu.



Figura 29. Londres 19.5.1806 porte 15 cu.



Figura 27. Lisboa 12.5.1793.



Figura 30. Lisboa 12.5.1805 porte de 14 ½ cuartos.



Figura 31. Lisboa 11.3.1815, porte de 14 quartos.



Figura 34. Lisboa 5.10.1801, porte de 14 cu.



Figura 32. Lisboa 22.1.1842, porte de 14 quartos.



Figura 35. Lisboa 25.4.1807, porte de 13 ½ cu.



Figura 33. Lisboa 17.7.1841, porte de 14 quartos.



Figura 36. Sobreescrito de fecha 1778, que carece de la primera página, por lo que no sabemos donde estaba escrito, pero llegó en barco a Lisboa, siguió hasta Madrid, donde fue estampado el PORTUGAL y luego a La Coruña y Buenos Aires



Figura 37. Sobrescrito de Río de Janeiro, 25 de abril de 1804, con la marca. CORO DO R. JAN^o y el porte 80 como una carta de porte sencillo a Portugal. Una ez en Lisboa se dirige a Tarragona vía Badajoz, donde se aplica la marca PORTVGAL, y se pagan 4 ½ reales en destino



Figura 38. Lagos 22.3.1818, porte de 15 cuartos.

13. Epílogo

No nos parece que este tema esté definitivamente concluido, pues solo con un mayor conocimiento en la forma como los correos para España fueron tratados al salir de Lisboa, podremos avanzar en la asignación de una marca a un determinado correo, con un grado razonable de certeza. Por ahora nos limitamos a adelantar algunas ideas, que esperamos puedan ayudar a conocer mejor la inscripción PORTVGAL, marca emblemática de la historia postal ibérica.

NOTAS

- ¹ Puede haber sido utilizada desde 1812.
- ² Existe una marca PORTVGAL usada en Cádiz, citada en T & G.
- ³ Imágenes ilustradas en el catálogo de T & G, edición 2004.
- ⁴ Puede ser alteración química del rojo.
- ⁵ Un enorme archivo de cartas del norte da Europa para Portugal, cubriendo los siglos XVIII e XIX, existente en Archivo Nacional de Torre do Tombo.
- ⁶ Por el documento de Godofredo Ferreira de 1810.
- ⁷ Cartografía y Comunicaciones en los documentos de la Biblioteca Nacional. Siglos XVI al XIX. *Academvs* núm. 9, diciembre 2005.
- ⁸ T & G en la 2ª edición de la obra *Prefilatelia española* refiere que el PORTVGAL de Badajoz es conocido desde 1756.
- ⁹ José Antonio Herráiz Gracia: *Manual de las tarifas postales de España y sus territorios de ultramar*. Madrid 2016.
- ¹⁰ Archivo Hunt, Newton Roope. Una cantidad de cartas de Galicia para Porto eran «vía Tuy» a partir de 1809.



THE SPANISH POSTMARK PORTVGAL

Luis Frazão, RDP FRPSL Jesús Sitjà Prats

This study analyzes the entry marking PORTVGAL, applied on mail entering Spain from Portugal, or on correspondence to Spain having Lisbon as the entry point in the Iberian Peninsula. Evidence on the letters observed, suggest that the entry marking PORTVGAL was first applied in Madrid, and later in Badajoz as well. Also, the PORTVGAL applied at the post office of Tuy, in the north, described as being in use since the last quarter of the XVIII century, most likely seems to have been used only after 1819. Examples of mail with and without this entry mark are shown and analyzed.