

EUROPA ANCIENT POSTAL ROUTES

In the days when messengers were at the service of royal households, noblemen, archbishops, abbots or other princes of the church, missives were transported by foot or on horseback, then by stagecoach, and later by train or aboard on longer journeys. A combination of these modes of transport would often be used.

Let us imagine that King João III wanted to send an important message to Henry VIII, pursuing his policy of advancing relationships between Portugal and England. The letter from the Portuguese court to England would normally be delivered in person by a trusted emissary from the royal household, who would travel by ship from Lisbon to London with his horse on board. On arrival, he would ride for the rest of the journey to the Palace of Whitehall (Westminster) where the king and the English court were based between 1530 and 1698.

For the postal service to evolve using the stagecoach, it was first necessary to build passable roads or tracks. For many years, until the advent of the railway (the first train in Portugal ran in 1856), the transportation of letters or parcels moved hand in hand with the construction of roads. From Lisbon to Porto, by road, the journey took 34 hours and used 23 relay stations. By train (and from June 1864 there was a train link between Lisbon and Gaia), the same journey took 14 hours.

Beyond this fundamental Lisbon-Porto axis (which included Caldas da Rainha, Condeixa, Leiria, Coimbra, etc.), letters and parcels were transported by muleteers or carriers who waited for the "post" at locations on the main axis and took to the road (when there was one) with their "pack", caravans of mules that carried both letters and provisions to the hinterland towns such as Braga, Guarda and Viseu. The mid-19th century saw the spread of private stagecoach services that linked towns in the interior of the country. One of the first was the *Companhia de Viação Portuense* (Porto Transport Company) with routes to Braga and Guimarães from 1860.

The Autonomous Regions of the Azores and Madeira had their own specific post transportation problems. The use of maritime transport to send correspondence to the islands had been previewed by old official charters pre-dating the creation of the first master of the Posts. However, it was only in 1821 that King João VI officially created the maritime postal service for the Azores and Madeira.

In the interior of the various islands, the circulation of letters and parcels was ensured by private or municipal services that hired couriers or muleteers, as was the case on Portugal mainland. Due to the very uneven terrain and the lack of roads, a boat was often used as the simplest way to move around the islands.

As far as 1871, the Azores islands were linked by ships from the *Empresa Insulana de Navegação* (Island Navigation Company), which also carried the post. This company had a contract with the Portuguese government and its ships visited Lisbon regularly.

From 1918 and due to its geo-strategic position in the middle of the North Atlantic, the Azores archipelago was frequently used as a stopover point or operational base for various seaplane flights that had the goal of securing the crossing between North America and the British Isles. However, regular air services to the mainland and to Madeira (including the transportation of post) only started in 1937.

The Port of Funchal was established in 1756 by royal charter from King José I. But it was only from 1878 that the *Empresa Insulana de Navegação* started visiting the island of Madeira regularly and transporting post, under another governmental contract that remained valid until 1914.

Philately Services



Dados Técnicos / Technical Data

Emissão / issue - 2020 / 05 / 25

Selos / stamps
3 x €0,86 - 3 x 100 000

Blocos / souvenir sheets
com 2 selos de €0,86 cada / with 2 stamps of €0,86 each
3 x 38 000

Design
Design & etc / Hélder Soares

Créditos / credits

Blocos / souvenir sheets

Continentes

Selos / stamps

Carta de nomeação de Susarte da Fonseca para o ofício de Juiz de Órfãos do Concelho de Armamar, passada por D. Duarte, Duque de Guimarães, a 29 de agosto de 1560; foto / photo: Nuno Delícias; coleção / collection: Fundação Portuguesa das Comunicações.
Armas de D. Manuel I, *Livro do Armeiro-mor*, por João do Cró a mando de D. Manuel I, 1509; coleção / collection: DGLAB / Torre do Tombo.
Transporte Ferroviário, óleo sobre madeira, Maria Keil do Amaral, 1942; foto / photo: Paulo Bastos; coleção / collection: CTT Correios de Portugal; à guarda de / kept by: Fundação Portuguesa das Comunicações.

Fundo / background

Série «Percurso da carta», tinta da china sobre papel, Luís Trindade, 1955.
Pormenor / detail: figuras em *Transporte Aéreo - Avião*, óleo sobre madeira, Maria Keil do Amaral, 1942; foto / photo: Paulo Bastos.
Coleção / collection: CTT Correios de Portugal; à guarda de / kept by Fundação Portuguesa das Comunicações.

Açores

Selos / stamps

Bilhete-postal ilustrado «Manuel de Arriaga», 1913; Bilhete-postal do serviço de propaganda, série «Campanha de Educação Popular», 1955.
Marcas de dia da Estação de Correios de Elvas e da Estação de Correios de Cerdeira, 1928; fotos / photos: Nuno Delícias.
Transporte Aéreo - Hidroavião, óleo sobre madeira, Maria Keil do Amaral, 1942; foto / photo: Paulo Bastos.

Fundo / background

Série «Percurso da carta», tinta da china sobre papel, Luís Trindade, 1955.
Pormenor / detail: figuras em *Transporte Aéreo - Avião*, óleo sobre madeira, Maria Keil do Amaral, 1942; foto / photo: Paulo Bastos.
Coleção / collection: CTT Correios de Portugal; à guarda de / kept by Fundação Portuguesa das Comunicações.

Madeira

Selos / stamps

Sobrescrito de 1^o dia da emissão «Emissão Alusiva à Madeira (Lubrapex)», Cândido Costa Pinto, 1968. Marco Postal n.º 983, 1940.
Transporte Marítimo, óleo sobre madeira, Maria Keil do Amaral, 1942; foto / photo: Paulo Bastos.

Fundo / background

Série «Percurso da carta», tinta da china sobre papel, Luís Trindade, 1955.
Pormenor / detail: figuras em *Transporte Aéreo - Hidroavião*, óleo sobre madeira, Maria Keil do Amaral, 1942; foto / photo: Paulo Bastos.
Coleção / collection: CTT Correios de Portugal; à guarda de / kept by Fundação Portuguesa das Comunicações.

Sobrescritos de 1.º dia / FDC

Tinteiro de latão acobreado com três recipientes cilíndricos e uma campanha localizada no centro, séc. XIX. Símete circular, de latão, com cabo de madeira, séc. XIX. Carta do período Pré-adesivo remetida de Aveiro para Lisboa, endereçada ao Conde da Lousã, 12 de abril de 1822.
Coleção / collection: CTT Correios de Portugal; à guarda de / kept by: Fundação Portuguesa das Comunicações.

Capa da pagela / brochure cover

Serviço Postal, óleo sobre madeira, Maria Keil do Amaral, 1942; foto / photo: Paulo Bastos. Coleção / collection: CTT Correios de Portugal; à guarda de / kept by: Fundação Portuguesa das Comunicações.

Tradução / translation

Kennis Translations

Agradecimentos / acknowledgments

Património Filatélico e Artístico
Fundação Portuguesa das Comunicações

Papel / paper

FSC 110g/m²

Formato / size

Selos / stamps: 40 x 30,6 mm

Blocos / souvenir sheets: 125 x 95 mm

Picotagem / perforation

12 ¼ x 12 e Cruz de Cristo / and Cross of Christ

Impressão / printing: offset

Impressor / printer: bpost Philately & Stamps Printing

Folhas / sheets: Com 10 ex. / with 10 copies

Bilhetes Postais / postcards

3 x €0,45

Sobrescritos de 1.º dia / FDC

C5 – €0,75

C6 – €0,56

Pagela / brochure

€0,85

Oblições do 1.º dia / First-day Cancellations

Loja CTT Restauradores
Praça dos Restauradores, n.º 58
1250-998 LISBOA

Loja CTT Município
Rua Gonçalo Cristóvão, n.º 136
4000-999 PORTO

Loja CTT Zarco
Av. Zarco
9000-069 FUNCHAL

Loja CTT Antero de Quental
Av. Antero de Quental
9500-160 PONTA DELGADA

Encomendas a / Orders to

FILATELIA
Rua João Saraiva, n.º 9
1700-248 LISBOA

Colecionadores / collectors

filatella@ctt.pt
www.ctt.pt
www.facebook.com/Filateliactt

O produto final pode apresentar pequenas diferenças.

Slight differences may occur in the final product.

Design: Atelier DesignGet

Impressão / printing: Futuro Lda.





Durante muitos anos, até ao advento do caminho de ferro (em Portugal, o primeiro comboio circulou em 1856), o transporte do correio andou de mão dada com a construção das estradas. De Lisboa ao Porto, por estrada, o trajeto fazia-se em 34 horas e utilizava 23 estações de muda. Por comboio (e desde junho de 1864 que o comboio já ligava Lisboa a Gaia), o mesmo percurso realizava-se em 14 horas. Fora deste eixo fundamental, Lisboa-Porto, (que incluía Caldas da Rainha, Condeixa, Leiria, Coimbra, etc.), os trajetos das cartas e encomendas faziam-se primeiro através da utilização de almocreves ou recoveiros que esperavam pelo “correio” nas localidades do eixo principal e se faziam à estrada (quando a havia) com a sua “récua”, caravanas de mulas que tanto levavam cartas como mantimentos para Braga, para Guarda, para Viseu. Já em meados do século XIX, generalizaram-se os serviços particulares de diligências que ligavam as cidades mais interiores do país. Um dos primeiros foi a Companhia de Viação Portuense com trajetos para Braga e Guimarães logo em 1860.



Quando os mensageiros eram funcionários das casas reais, dos grandes nobres e dos senhores arcebispos, abades e outros príncipes da Igreja, o transporte das missivas era feito a pé ou a cavalo, mais tarde pelas diligências da mala-posta, depois pelas ambulâncias ferroviárias ou utilizando o navio nos trajetos mais longos. Estes meios de transporte eram muitas vezes complementares.

Imaginemos que o rei D. João III desejava enviar uma mensagem importante para Henrique VIII, prossequindo a sua política de fomento das relações entre Portugal e Inglaterra. A carta da corte de Portugal para Inglaterra normalmente seguia em mão, por emissário da “puridade” da casa real que se deslocava em navio de Lisboa para Londres com o seu cavalo a bordo. Ali chegado, fazia a cavalo o resto do trajeto até ao Palácio de Whitehall (Westminster) onde se podia encontrar o rei e a corte inglesa entre 1530 e 1698. Para que o meio de transporte do correio evoluísse, e passasse a ser utilizada a carruagem mala-posta nos trajetos, foi primeiro necessário que se construíssem estradas ou caminhos que permitissem a passagem.



As Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira tinham problemas de transporte específicos. A utilização do transporte marítimo para o envio de correspondência para as Ilhas estava prevista já em regimentos antigos que pré-datavam a criação do primeiro correio-mor. Mas foi apenas em 1821 que D. João VI procede à criação oficial do correio marítimo para os Açores e a Madeira.

No interior das diferentes ilhas, a circulação de cartas ou encomendas era assegurada por particulares ou serviços camarários que contratavam caminheiros ou almocreves, tal como acontecia no Continente. Devido ao relevo muito acidentado e à inexistência de caminhos, muitas vezes o barco era utilizado como a forma mais simples de dar a volta à ilha. Desde 1871 que as ilhas dos Açores eram ligadas pelos navios da Empresa Insulana de Navegação, a bordo dos quais também seguia o correio. Esta companhia tinha um contrato com o estado português e os seus navios vinham a Lisboa com regularidade.

A partir de 1918, e devido à sua posição geoestratégica no meio do Atlântico Norte, o arquipélago dos Açores foi muitas vezes utilizado como ponte de escala ou base operacional de vários voos em hidroaviões que tinham por objetivo assegurar a travessia entre o Norte da América e as ilhas britânicas. Mas os serviços aéreos regulares com o Continente e a Madeira apenas se estabeleceram (com transporte de correio) a partir de 1937.

O Porto do Funchal foi estabelecido no ano de 1756 por carta régia emanada por D. José I. Mas apenas a partir de 1878, a Insulana passou a visitar a ilha da Madeira com regularidade e transportando o correio, por força de mais um contrato governamental que se manteve válido até 1914.

Serviços de Filatelia

