



FILACAP

Ano 41

Edição Especial

Agosto / 2015



Os 40 anos do Jornal FILACAP

José Maurício do Prado

A criação do jornal FILACAP deveu-se, principalmente, à necessidade do então Clube Filatélico de Cachoeira Paulista ter uma divulgação mais ampla de suas atividades e possibilitar a publicação de orientações sobre o colecionismo de selos (depois também o de moedas e outros materiais de coleção). Outro objetivo era possibilitar aos associados uma comunicação mais efetiva com colecionadores do Brasil e, mais tarde, do exterior. A intenção era se criar um tipo de clube filatélico por correspondência através do jornal.

O jornal então alcançou uma proporção que não esperávamos na época, pois a maioria da forma de divulgação filatélica se fazia, então, através das colunas filatélicas. Nossos jornais locais e regionais tinham naquela época mais facilidade para oferecer espaços para este objetivo. E, o mais importante, a sigla FILACAP (Filatelia de Cachoeira Paulista) passou a designar a entidade objetivando então a mudança



para seu atual nome: Associação Cultural Filacap, ampliando assim seus objetivos na divulgação tanto do colecionismo como de outras áreas do conhecimento.

Mas realmente o que fez com que o jornal, desde seu início, tivesse credibilidade foi o apoio de importantes jornalistas filatélicos da época como

Angelo Zioni, J. L. de Barros Pimentel, Heitor Fenício, Moysés Garabosky e outros divulgadores filatélicos desde as primeiras edições. Também foi efetivo o apoio da ABRAJOF. A Numismática não ficou esquecida e também teve destaque desde os primeiros números.

Criado em janeiro de 1975, enfrentamos um dos períodos econômicos mais difíceis do Brasil. O valor da assinatura (que também era a da anuidade da entidade, como até hoje) que era razoável em um mês já ficava defasado no seguinte. Mesmo assim, prosseguimos em sua publicação passando também pelas várias modalidades de impressão.

Os formatos do jornal também foram variados: germânico, standard, tabloide e o magazine (com alguma adaptação). A apresentação também evoluiu, principalmente quando a informática tornou-se uma realidade.

A Associação Cultural Filacap espera continuar a contar com o apoio de seus diversos colaboradores e parceiros. Nossos agradecimento aos assinantes, anunciantes e articulistas que fizeram o Filacap ser conhecido em todo o Brasil e em muitos outros países, mesmo os que não tem o Português como língua oficial.



FILACAP
Ano 41 Nº 189 Maio 2015

Concorde no Brasil
Reinaldo Jacob
reinaldo.jacob@corp.org.br

O Concorde era um avião comercial supersônico, concebido para até 100 passageiros, controlado pelo consórcio formado pela britânica British Aircraft Corporation (BAC) e a francesa Aérospatiale. Foi operado apenas por duas companhias, a British Airways e Air France. Os voos comerciais começaram em 21 de janeiro de 1976 (Paris-Rio de Janeiro). Em 2003 Air France e British Airways decidiram em conjunto encerrar os voos comerciais do Concorde em razão do aumento dos custos de manutenção e do insuficiente número de passageiros em seus voos. A Air France encerrou as operações comerciais com o Concorde em 31 de maio de 2003 e a British Airways em 24 de outubro de 2003.

Em 04 de setembro de 1971 o Concorde começou a sua série de voos de demonstração em uma turnê mundial, inclusive inaugurando o Aeroporto Internacional de Dallas-Fort Worth em 1973, quando o aeronave visitou os Estados Unidos. Estes voos de demonstração fizeram com que a aeronave acumulasse 60 pedidos de compra.

Concorde no Brasil
Antes mesmo de obter autorização dos Estados Unidos para entrar no espaço aéreo brasileiro, o Concorde aterrissou nos aeroportos de São Paulo e do Rio de Janeiro em setembro de 1971. A rota oficial ligando o Rio a Paris, inaugurada em 21 de janeiro de 1976, foi cancelada definitivamente em abril de 1992, em plena crise internacional do petróleo e por ordem direta do primeiro-ministro francês, Pierre Mauroy.

Depois do fim da rota comercial em 1992, houve algumas viagens excepcionais do Concorde para o Brasil. Em 1992 o avião trouxe o presidente da França, François Mitterrand para a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CNUMAD), também conhecida como ECO-92 e Rio-92. Em janeiro de 1995 uma operadora de turismo francesa fez um voo para o Brasil, no mês em que o Concorde comemorava a aniversário de 20 anos de inauguração da rota Paris-Rio se estivesse em operação.

O último voo oficial foi realizado por uma aeronave da British Airways, em 26 de novembro de 2003, para Filão, sua terra natal, quando homenagens e manifestos foram realizados, como o movimento do "Bico (levantamento e abaixamento). Logo depois, seus motores foram desmontados e enviados para os dois gigantes capitais da aviação.

Eleita a nova Diretoria
A Associação Cultural Filacap realizou em sua sede, localizada na Rua General Carneiro, nº 100, o 3º Congresso Anual, realizado em 21 de maio de 2015, com o tema "40 Anos de Fundação". O Congresso foi realizado em um ambiente agradável e com a presença de muitos associados e familiares. O Congresso foi realizado em um ambiente agradável e com a presença de muitos associados e familiares. O Congresso foi realizado em um ambiente agradável e com a presença de muitos associados e familiares.

Pede-se Permuta. Exchange Requested. On Accepté L'Echange. Si Prega L'Intercambio. Man Bittet Austausch. Se solidita Permuta.

A Revolução Farroupilha e seus personagens ³

Aginaldo de Souza Gabriel (agnaldo.gabriel@uol.com.br)

A Revolução Farroupilha, também conhecida como Guerra dos Farrapos, foi o mais longo evento separatista que aconteceu no período imperial brasileiro. Teve início em 20 de setembro de 1835, quando os revoltosos tomaram militarmente Porto Alegre (então capital da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul), e durou até 1º de março de 1845, quando foi assinado o Tratado de Poncho Verde, que estabeleceu as regras para a paz em definitivo.

Diferentemente do Brasil, que ao tornar-se independente de Portugal virou um Império e não teve seu território subdividido, as terras que pertenciam ao domínio espanhol não permaneceram unidas e se separaram, formando diversas repúblicas independentes, em uma configuração parecida ao atual mapa das Américas. Apesar de não começar como um movimento separatista, os ideais de liberdade dos farrapos se inspiraram nestes movimentos, sobretudo a independência do Uruguai (então anexado ao Brasil como Província Cisplatina), que foi declarada em 1825 e reconhecida em 1828.

As dificuldades impostas pelo longo período em que durou a revolução modificaram até a forma com que as correspondências eram entregues. Em seu artigo sobre os carimbos pré-filatélicos, Peter Meyer destaca: "Durante este período, parte da Província desenvolveu um sistema próprio de comunicação, muitas vezes com peças circuladas sem carimbo e conduzidas por furriéis, estafetas e tropeiros. Em alguns casos (raros) as peças apresentam indicações de isenção postal e um carimbo de origem". E conclui: "Em alguns casos o valor histórico das peças relacionadas ao conflito supera o valor filatélico".

O início da revolução

O estopim da revolução foi a cobrança de pesados impostos sobre a indústria de charque e couro da região, que eram produzidos para o mercado interno, sobretudo para alimentar os escravos nas minas de ouro em Minas Gerais e nas plantações de cana-de-açúcar do Sudeste. Foi assim que, em 20 de setembro de 1835, os revoltosos tomaram Porto Alegre. O fato foi lembrado pelos Correios do Brasil em duas ocasiões: em 1935 (RHM # C-91 a C-94) e em 1985 (RHM # C-1481).



Emissão: 20/09/1985 - 150 Anos da Revolução Farroupilha - **Postal:** Monumento a Bento Gonçalves, Porto Alegre/RS - Ed. Ambrosiana, nº 929 - **Obliteração ilustrada de 1º dia:** Porto Alegre/RS - 20/09/1985.

Vejamos a seguir alguns dos principais personagens deste marcante momento da história brasileira.

Bento Gonçalves

A tomada de Porto Alegre foi liderada por Bento Gonçalves da Silva, que era ex-comandante militar da Província. O objetivo era, inicialmente, a derrubada do presidente da Província e Comandante das Armas. O governo imperial, sob a regência de Diogo Feijó, não aceitou os termos e enviou um verdadeiro aparato de guerra para combater os revoltosos.

Bento Gonçalves foi preso na Batalha do Fanfa em 1836. Foi mandado para a Corte, depois para a prisão de Santa Cruz e mais tarde para o Forte da Laje, no Rio de Janeiro. Foi lá que ele conheceu Giuseppe Garibaldi, que teria grande destaque na revolução três anos mais tarde.

Depois de uma tentativa fracassada de fuga da prisão no Rio de Janeiro, foi transferido para a Bahia onde ficou preso no Forte do Mar. Mesmo preso, foi aclamado presidente da República Rio-grandense no dia 6 de novembro de 1836.

A República Rio-grandense tinha sido proclamada em 11 de setembro de 1836, pelo general Antônio de Sousa Neto, como consequência da vitória obtida pelos revoltosos na Batalha do Seival, em 1836. O Uruguai, através de tratado de cooperação mútua, reconheceu a legitimidade da nova república.

Depois de conseguir fugir da prisão na Bahia, Bento Gonçalves, de volta ao Rio Grande do Sul, tomou posse como presidente da República Rio-grandense em 16 de dezembro de 1837. Morreu pouco mais de dois anos após o fim da revolução, em 18 de julho de 1847. Ele foi retratado apenas uma vez em um selo postal brasileiro, em 1935 (RHM # C-



Emissão: 20/09/1935 - 100 Anos da Revolução Farroupilha: Gaúcho (anexo o Brasão da República Rio-grandense) - **Postal:** Sem Editora - **Obliteração ordinária:** Porto Alegre/RS - 02/05/1936.

Leia e Assine o FILACAP

filacap@bol.com.br



93).

Emissão: 20/09/1935 - 100 Anos da Revolução Farroupilha: Bento Gonçalves - **Postal:** General Bento Gonçalves da Silva - Ed. Afga - Casa do Amador, S/N - **Obliteração comemorativa:** 1835/1935 - Exposição Farroupilha - Porto Alegre/RS - 20/09/1935.

Giuseppe e Anita Garibaldi

Giuseppe Garibaldi participou ativamente da Revolução Farroupilha, como comandante da marinha farroupilha, e foi o responsável pela construção de duas embarcações de guerra: o Seival e o Farroupilha. Foi também o responsável pelo ataque ao porto de Laguna em 1839, em Santa Catarina, proclamando a independência da região e criando a República Juliana.

Foi em Laguna que Garibaldi conheceu Ana Maria de Jesus Ribeiro, a Anita Garibaldi, então com 18 anos, com quem se casou posteriormente em 1842, no Uruguai, e que foi sua companheira de lutas na América do Sul e na Europa. Eles foram para a Itália em 1848, para lutar contra o exército austriaco pela unificação italiana. Foi lá que Anita Garibaldi faleceu no dia 4 de agosto de 1849. E depois de muitos anos de luta, Garibaldi faleceu no dia 2 de junho de 1882 e devemos a ele o fato da Itália ser como a conhecemos hoje. Por tudo isto é conhecido como "herói de dois mundos".

Giuseppe Garibaldi foi retratado pelos Correios do Brasil em emissão de 2007, composta de dois selos (RHM # C-2695 e C-2696), ao passo que Anita Garibaldi apareceu em

duas emissões: a primeira em 1967, na série ordinária Mulheres Famosas do Brasil (RHM # 529) e a segunda em homenagem aos 150 anos de seu nascimento, em 1971 (RHM



GIUSEPPE GARIBALDI
1807 - 1882



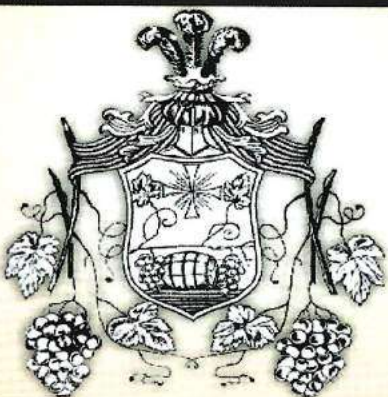
C-704).

Emissão: 04/07/2007 - 200 anos do nascimento de Giuseppe Garibaldi - **Postal:** Giuseppe Garibaldi - Ed. Schmittstamps, S/N - **Obliteração ilustrada de 1º dia:**



Garibaldi/RS - 04/07/2007 (concordância visual tripla).

Emissão: 30/08/1971 - 150 Anos do Nascimento de Anita Garibaldi - **Postal:** Anita Garibaldi - Sem Editora - **Obliteração de 1º dia:** Santa Catarina - 30/08/1971 + **obliteração comemorativa** - Exposição do Clube Filatélico de Laguna - Lagu-



Filatelia Junges

Compra e Venda de Selos, Cartões Postais antigos,
Moedas e Cédulas

Fone: (0xx51) 3227-2943 / Fax (0xx51) 3225-7197

E-mail: filatelicajunges@terra.com.br

Site: www.filatelicajunges.com.br

Rua Andradas, 1.137 sala 1.513.
CEP: 90020-007 - Porto Alegre - RS / Brasil

Uma das figuras mais importantes da história brasileira e herói nacional, Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, foi o responsável pela pacificação da Revolução Farroupilha em 1845. Antes, lutou contra Portugal pela independência do Brasil, combateu na Balaiada e, anos mais tarde, também liderou as forças brasileiras na vitória na Guerra do Paraguai, vindo a falecer no dia 7 de maio de 1880. Foi nomeado barão (1841), conde (1845), marquês (1852) e, por fim, duque (1869). Foi a única pessoa a receber o título de duque durante o reinado de Dom Pedro II.

O patrono do Exército brasileiro foi retratado diversas vezes nos selos brasileiros. Aparece em selos ordinários da Série Bisneta de 1954/1961 (RHM # 498, 499, 500, 503, 505, 506, 512, 515 e 516) e em diversos selos comemorativos, nos anos de 1935 (RHM # C-94), 1939 (RHM # C-138), 1944 (RHM # C-190), 1953 (RHM # C-307 a C-311), 1971 (RHM # C-703), 1980 (RHM # C-1141), 2003 (RHM # C-2530), 2008 (RHM # C-2738) e também no selo de 1995 (RHM # C-1934), emitido em comemoração aos 150 da pacificação da Revolu-



ção Farroupilha.

Emissão: 21/02/1995 - 150 Anos da Pacificação da Revolução Farroupilha: Duque de Caxias - **Postal:** Luiz Alves de Lima e Silva (Duque de Caxias), Sem Editora - **Obliteração**



FILATÉLICA PENNY BLACK

SELOS - Comemorativos do Brasil - Novidades
Internacionais - Países temas - Pacotaria
Temáticos usados - Disney

CÉDULAS - Nacionais e Estrangeiras
GRANDE MALA DIRETA - solicite lista

Fone: (11) 3222-0277 / 3331-2822

Fax: (11) 3362-0782

Internet: <http://www.portaldoselo.com.br>

E-mail: pennyblack@portaldoselo.com.br

Rua Aurora, 776 (esquina Av. Vieira de Carvalho),
Conj. 257/258

Caixa Postal 405 - São Paulo /SP, CEP: 01031-970

A memória da Revolução Farroupilha merece grande destaque: o dia 20 de setembro é feriado estadual no Rio Grande do Sul e o brasão de armas dos farroupilhas está retratado no centro da bandeira gaúcha, conforme retratado pelo



selo brasileiro de 1985 (RHM # C-1498).

Emissão: 19/11/1985 - Bandeiras dos Estados do Brasil: Rio Grande do Sul - **Postal:** Regatas no rio Guaíba (com bandeira do Rio Grande do Sul), Porto Alegre/RS - Ed. Edicard nº 750-62 - **Obliteração ilustrada de 1º dia:** Porto Alegre/RS - 19/11/1985.

Na literatura a Revolução Farroupilha foi retratada em diversas ocasiões, com destaque para "O Tempo e o Vento", de Érico Veríssimo, e "A Casa das Sete Mulheres", de Leticia Wierzchowski, ambos transformados em minisséries para a televisão. E nossos personagens hoje são eternos: Farroupilha, Bento Gonçalves e Garibaldi são nomes de cidades no Rio Grande do Sul, Caxias é nome de cidade no Maranhão, no Rio Grande do Sul (Caxias do Sul) e no Rio de Janeiro (Duque de Caxias) e Anita Garibaldi é uma cidade em Santa Catarina.

Referências:

- 1) **Azevedo, Luiz A. Duff**, Centenário da Revolução dos Farrapos, in História Postal dos Selos Comemorativos no Brasil: 1900 a 1942, pag. 184-185, 1ª edição, São Paulo, 2007;
- 2) **Folha de São Paulo**, A Guerra dos Farrapos, in História do Brasil, pag. 125-128, Ed. Publifolha, São Paulo, 1997;
- 3) **Meyer, Peter**, Catálogo de Selos do Brasil, Editora RHM Ltda., 58ª edição, São Paulo, 2012;
- 4) **Meyer, Peter**, São Pedro e sua pré-Filatelia (de "B" até "P"), disponível em: http://www.oselo.com.br/newsdesk_info.php?newsPath=55&newsdesk_id=148;
- 5) **Wikipédia**: Bento Gonçalves, disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Bento_Gon%C3%A7alves;
- 6) **Wikipédia**: Giuseppe Garibaldi, disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Giuseppe_Garibaldi;
- 7) **Wikipédia**: Guerra dos Farrapos, disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Guerra_dos_Farrapos;
- 8) **Wikipédia**: Lista de Municípios do Brasil, disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_munic%C3%ADpios_do_Brasil
- 9) **Wikipédia**: Luís Alves de Lima e Silva (Duque de Caxias), disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Lu%C3%ADs_Alves_de_Lima_e_Silva;
- 10) **Wikipédia**: República Rio-grandense, disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Rep%C3%ABlica_Rio-Grandense;

A Trajetória e Fim do Dirigível Graf Zeppelin

Reinaldo Jacob (reinaldo.jacob@aasp.org.br)

Durante a década de 1930, a aviação comercial internacional foi fortemente marcada pelos grandes dirigíveis alemães Zeppelin. Foi uma época em que os aviões não tinham autonomia suficiente para cruzar os oceanos. Os Zeppelins eram a opção para se viajar da Europa para as Américas por via aérea.

As principais rotas dos Zeppelins ligaram o continente Europeu, pela Alemanha, às Américas, pelos Estados Unidos e Brasil. Os Zeppelins foram assíduos frequentadores dos céus brasileiros por sete anos (1930-1937), privilegiando o Brasil, ao implantar suas linhas aéreas comerciais.

LZ-127 Graf Zeppelin

O primeiro voo do LZ-127 ocorreu em 10 de outubro de 1928, ligando Frankfurt a Nova York, e durou 112 horas (fig. 01). Em 29 de agosto de 1929 completou o primeiro voo em redor do mundo ao aterrissar em Lakehurst, Nova Jersey, nos Estados Unidos. Essa viagem ao redor do mundo durou 21 dias, iniciada em 8 de agosto 1929, percorreu 34.600 km. Saiu da Estação Aeronaval de Lakehurst, estado de Nova Jersey, nos EUA, atravessando o Oceano Atlântico e fazendo sua primeira escala em Friedrichshafen, na Alemanha, depois cruzou a Europa, sobrevoou os Montes Urais e atravessou a Sibéria até alcançar Tokio, onde fez escala (fig. 02). Posteriormente cruzou o Oceano Pacífico rumo ao Estados Unidos e, em 26 de agosto, depois de 79 horas e 22 minutos de navegação, aterrissou em Los Angeles, Califórnia. Finalmente, em 29 de agosto, retornou à Estação Aeronaval de Lakehurst, seu ponto de partida.

Uma coleção de história postal do Graf Zeppelin deve conter todas essas rotas e escalas.

Apesar desse primeiro voo (partida e chegada) ter sido nos Estados Unidos, todos os outros, fizeram rota periodicamente no Brasil.

Em seu primeiro voo em direção ao Brasil, o LZ-127 Graff Zeppelin, decolou de Friedrichshafen, às margens do Lago Constança (em alemão: Bodensee), em 18 de maio de 1930, às 17 horas. Sua chegada em solo brasileiro ocorreu em 22 de maio de 1930, às 18:35 hs. Já escurecia quando a

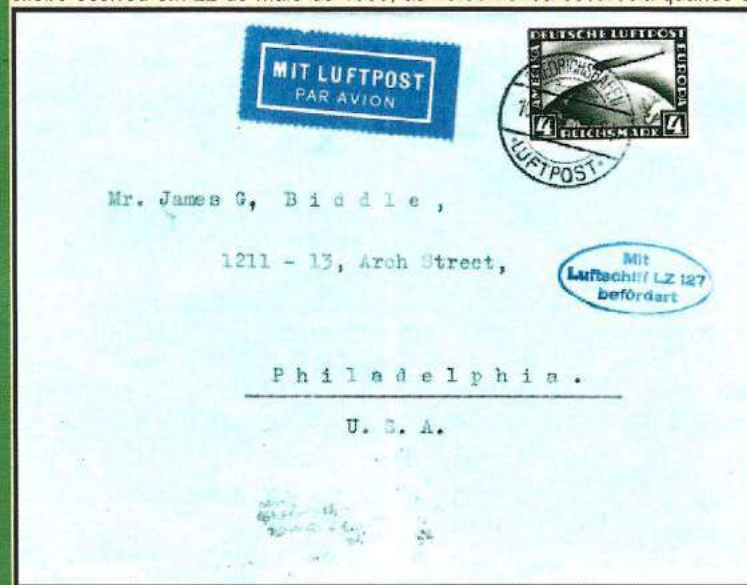


Figura 01 - Envelope circulado em 10 de outubro de 1928, da Alemanha para os Estados Unidos, carimbo de chegada em 16 de outubro de 1928.

aeronave pousou no campo de Jiquiá, em Recife, que, tornou-se assim, o primeiro aeródromo para dirigíveis do Brasil (fig. 03).

A aeronave LZ-127 (fig. 04), construída entre 1926 e 1929, media 236 m de comprimento, 30,5 m de diâmetro e 33,5 m de altura, maior que muitos navios transatlânticos e muito maior que qualquer aeronave atual, já que, em comparação, um Boeing 747-400 tem apenas 76,3 metros de comprimento. Voava a uma velocidade média de 110 km/h e a uma altura de 150 a 200 m. Possuía cabines confortáveis para 20 passageiros, salão de festas, sala de leitura, sala de jantar e toaletes. Sua tripulação era composta por 26 pessoas.

Sua cor prateada refletia melhor os raios solares e não aquecia a câmara de gás, pois era uma tinta aluminizada sobre tecido de algodão que recobria as estruturas metálicas internas do dirigível. O seu volume de gás hidrogênio dava para iluminar um combustor durante 235 anos. Poderia navegar 10.000 km sem aterrissar e pesava 55 t.

Foi o primeiro e único dirigível a cruzar o oceano Pacífico e dar a volta ao mundo, realizando 590 viagens (65 ao Recife, entre 1930 e 1936). Passava



pela cidade duas vezes por mês, trazendo passageiros, mala postal, carga e filmes de cinema. Entre os passageiros ilustres, o próprio presidente Getúlio Vargas que ia do Recife ao Rio de Janeiro.

O LZ-127 Graf Zeppelin, no período que viajou ao Brasil, sobrevoou vários estados e cidades, como em 1º de julho de 1934, quando passou pela cidade de Joinville, no estado de Santa Catarina, na época com pouco mais de 40 mil habitantes, e foi sobrevoada uma segunda vez em 1936, só que pelo LZ-129 Hindenburg.

Ele foi uma única vez para Buenos Aires, no final de junho de 1934 (fig. 05). Nesta viagem experimental, sobrevoou por cidades como Porto Alegre, Pelotas e Paranaguá.

Hangar do Zeppelin

Foi nas dependências da Base Aérea de Santa Cruz, unidade da Força Aérea Brasileira, no bairro de Santa Cruz na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro então Capital Federal, que a companhia alemã Luftschiffbau Zeppelin GmbH construiu um dos três hangares exclusivos da linha, sendo dois na Alemanha (fig. 06) e um terceiro no Brasil (fig. 07), esse inteiramente subsidiado pelo governo brasileiro. Projetado e montado com peças vindas diretamente da Alemanha, ele foi utilizado apenas nove vezes - quatro pelo LZ-127

Graff Zeppelin e cinco pelo famoso LZ-129 Hindenburg.

O LZ-127 foi substituído pelo LZ-129 Hindenburg, outro famoso dirigível, que atracou duas vezes no Jiquiá. Um incêndio no ano de 1937, em New Jersey, USA, encerrou a era dos dirigíveis. A tragédia do Hindenburg causou a morte de 26 pessoas que pularam da aeronave ou morreram queimadas, e enterrou a imagem dos dirigíveis como a forma mais segura e confortável de se navegar pelo mundo. Atualmente, o hidrogênio, altamente inflamável, foi substituído pelo hélio, mas o glamour dos primeiros dirigíveis construídos pelo Conde perdeu-se no tempo.



Figura 03 - Envelope circulado em 18 de maio de 1936, de Sevilla, Espanha para Recife, Brasil, transportado pelo LZ-127 Graf Zeppelin

LZ-129 Hindenburg

Conhecido como Zeppelin ou Hindenburg (fig. 08), o dirigível, com 245 metros de comprimento e sustentado no ar por 200 mil metros cúbicos de hidrogênio, reteve o título de maior dirigível em operação até 1937 e ainda detém o de maior nave já a voar, mesmo nos dias atuais. Era impulsionado por quatro motores Mercedes-Benz de 1200 HP cada, que moviam hélices de mais de 6 metros de altura, com autonomia de voo para 16.000 km quando completamente abastecido.



Figura 04 - Cartão Postal com a imagem do LZ-127 Graf Zeppelin

O dirigível era inflado com hidrogênio, ao invés de hélio, principalmente devido ao preço, que era mais barato. Também o uso do hidrogênio diminuía a dependência do hélio que era em sua maior parte importada dos Estados Unidos.

O Hindenburg voou pela primeira vez em 4 de março de 1936 em um voo teste em Friedrichshafen com 87 pessoas a bordo. A pintura inicial continha os anéis olímpicos numa forma de promover os Jogos Olímpicos de 1936, fazendo um voo de demonstração durante a cerimônia de abertura.

O primeiro voo comercial se deu em 31 de março de 1936 em uma via-



Figura 05 - Envelope circulado em 28 de junho de 1934, do Rio de Janeiro para Buenos Aires, Argentina, transportado pelo LZ-127 Graf Zeppelin, carimbo de chegada em 30 de junho de 1934.

gem de 4 dias de Friedrichshafen para o Rio de Janeiro (fig. 09). Um dos quatro motores quebrou e o dirigível teve de fazer um pouso em Recife. Na viagem de volta, outro motor quebrou no deserto do Saara forçando aterrisagens não programadas no Marrocos e na França.



Figura 06 - Hangar do Zeppelin na Alemanha

O primeiro voo do Hindenburg para os Estados Unidos ocorreu em 01 de maio de 1936 em Frankfurt com chegada em 9 de maio de 1936 em New York em (fig. 10). No total, o Hindenburg cruzou 17 vezes o oceano Atlântico, sendo 10 viagens para os Estados Unidos e 7 viagens para o Brasil. Em sua última viagem saiu de Hamburgo e cruzou o Atlântico a 110 km/h, chegando à costa leste norte-americana em 6 de maio de 1937. Ao preparar-se para aportar no campo de pouso da base naval de Lakehurst (Lakehurst Naval Air Station), em Nova Jersey, nos Estados Unidos, o gigantesco dirigível Hindenburg contava com 97 ocupantes a bordo, sendo 36 passageiros e 61 tripulantes, vindos da Alemanha. Durante as manobras de pouso, às 19 horas e 30 minutos,



Figura 07 - Hangar do Zeppelin no Rio de Janeiro, 1929

Südamerika Fahrt. Am fahrbaren Ankermaat in Lakehurst



Filatélica Brasília

Atendendo com qualidade desde 1985

Roberto e Douglas Silveira

Atendimento Personalizado

Grande estoque de selos brasileiros.

Toda linha de material filatélico.

Consulte-nos sobre nossos preços especiais!

Compramos coleções de selos.

Álbuns com folhas decoradas para coleções temáticas de selos.



www.filatellabrasileira.com.br - filatelicabrasilia@gmail.com

Tels.: (19) 3039-8715 / Fax: 3704-4670

(19) 98112-3725 (Roberto) / 98189-2610 (Douglas)

Rua Frederico Tetzner Sobrinho, 92 - Vila Cristovão - 13480-570 - Limeira/SP

8 um incêndio tomou conta da aeronave (fig. 11) e o saldo foi de 13 passageiros e 22 tripulantes mortos e um técnico em solo, no total de 36 pessoas. Sendo o gás hidrogênio, usado para mantê-lo no ar, altamente inflamável, esse foi inicialmente responsabilizado pelo enorme incêndio tomou conta da aeronave e durou exatos 30 segundos. Logo após o evento, que o governo alemão também sugeriu, de imediato, que uma sabotagem derrubara o grandioso zeppelin, que representava a superioridade tecnológica daquele país. Ambas as afirmações iam-se mostrar, contudo, essencialmente incorretas após as investigações.

O incêndio do Hindenburg encerrou a era dos dirigíveis na aviação comer-



Figura 08 - Imagem de LZ-129 Hindenburg com as 5 anéis olímpicos, divulgação das olimpíadas de 1936.

cial de passageiros. A comissão americana, que investigou o acidente junto com a companhia Zeppelin, atribuiu falha humana ao acidente. Uma brusca manobra momentos antes do pouso causou o rompimento de um dos tanques de hidrogênio e uma faísca dera a início à ignição.

Investigações posteriores, mais detalhadas, realmente atrelaram a origem das chamas a faíscas elétricas que se desencadearam ao se lançar as amarras ao solo no processo de pouso, geradas pela descarga de energia eletrostática acumulada no dirigível; contudo culpavam não o gás hidrogênio mas sim a própria estrutura do balão, construído com tecido de algodão impermeabilizado com acetato de celulose e recoberto com pó aglutinado de alumínio (a fim de conferir-lhe uma cor prateada permitindo o destaque da suástica) - produtos altamente inflamáveis - pelo início e pela veloz propagação das chamas após iniciadas, essas vermelhas e amarelas, conforme relatos. O hidrogênio, que também contribuiu de forma indireta para o incêndio, queima com chama azulada, quase invisível.

Uma aeronave de dimensões idênticas, o LZ-130 Graf Zeppelin II (fig. 12), que substituiria o veterano LZ-129, chegou a ser construída por completo. Mas foi desmontada em 1940, sem nunca ter rotas regulares como seus antecessores.

LZ-130 Graf Zeppelin II

Após o desastre Hindenburg em 1937, no entanto, Hugo Eckener (gerente da empresa Luftschiffbau-Zeppelin) nunca prometeu usar hidrogênio sozinho em uma aeronave de passageiros novamente. A única fonte de gás hélio em quantidades suficientes estava nos Estados Unidos, de modo que Eckener



Figura 09 - Envelope circulado em 30 de março de 1936, da Alemanha para o Brasil, chegada em 04 de abril de 1936. Primeiro voo do Hindenburg para o Brasil.



Figura 10 - Envelope circulado em 01 de maio de 1936, da Alemanha para os Estados Unidos, chegada em 09 de maio de 1936. Primeiro voo do Hindenburg para os Estados Unidos.

foi para Washington, para fazer lobby pelo gás hélio para suas aeronaves. Ele visitou o próprio presidente Roosevelt, que prometeu fornecer o gás, mas apenas para fins pacíficos. Após a anexação da Áustria, em março de 1938, o Secretário do Interior Harold Ickes se recusou a fornecer o gás hélio, e o Graf Zeppelin II foi, finalmente, cheio de gás hidrogênio.

Algumas melhorias no design do LZ-130 foram incorporadas sobre o design do LZ-129 Hindenburg. Inicialmente, os carros com motor foram projetados para ter mesma configuração pusher como o Hindenburg, utilizando motores diesel alimentando as hélices. Em voos posteriores, o dirigível usou hélices de três pás em seus motores traseiros. Ao contrário das hélices de madeira do Hindenburg, que tiveram problemas com a absorção de umidade causando desequilíbrio, essas hélices de três pás eram feitas de madeira de plástico e lâminas individuais foram montadas em um hub principal. Os motores tinha um sistema de recuperação de vapor de água presente nos gases de escape, condensando-o para o armazenamento em tanques a bordo do dirigível, para compensar o peso do combustível perdido durante o voo.

O voo inaugural comercial do LZ-130 ocorreu em 01 de dezembro de 1938 (fig. 13), desmontando em 1940, encerrou as atividades dos dirigíveis Zeppelin.



Figura 11 - Desastre com o Hindenburg

A Torre do Zeppelin

A Torre do Zeppelin, localizada na cidade de Recife (fig. 14) é uma antiga estação de atracação dos dirigíveis Zeppelin. Nas primeiras viagens do Graf Zeppelin ao Brasil, em virtude da ausência de instalações adequadas no Campo dos Afonsos, na cidade do Rio de Janeiro, atracava na cidade do Recife, onde os passageiros eram desembarcados e seguiam viagem para o Rio de Janeiro em aviões da empresa aérea Sindicato Condor.

Em 26 de dezembro de 1936, a instalação de atracação no Rio de Janeiro foi inaugurada, na qual além de contar com uma torre de atracação, trazida da Alemanha, nela foi erigido um gigantesco hangar, iniciando assim nesse pe-

Figura 12 - LZ-130



riodo uma linha regular de transportes aéreos que fazia a ligação entre o Rio de Janeiro e a cidade de Frankfurt, na Alemanha, com escala em Recife.

Dos nove voos da linha aérea alemã ligando o Brasil à Europa nesse curto período, quatro dessas viagens foram realizadas pelo Hindenburg e as outras cinco pelo Graf Zeppelin, que atracavam na Torre do Zeppelin.

Além da Torre de Zeppelin de Recife, ainda existe outra situada no Estado do Amapá (fig. 15), em uma antiga e extinta base aérea construída pelos Estados Unidos em 1941, durante a 2ª Guerra Mundial, desativada em 1946, passando o controle e manutenção à FAB (Força Aérea Brasileira). Nessa base no Amapá, além da torre, foram construídos os alojamentos, refeitórios, paiol (onde eram armazenadas as bombas), e residências para alojar os militares da força aérea-americana e da FAB. A torre de atracação recebia pequenos zeppelins, chamados de "blimps" (fig. 16), que faziam a patrulha anti-submarina e a escolta de navios no Atlântico. No Brasil, os americanos tinham 16 "blimps", divididos em quatro esquadrões, um deles com atuação no Amapá. Em fevereiro de 1944, na costa amapaense, esses dirigíveis resgataram sobreviventes de dois aviões B-25 acidentados na selva.



Figura 13 - Cartão postal circulado em 01/12/1938 - primeiro voo regular do LZ-130 Graf Zeppelin III

LZ-126 (ZR-3 "USS Los Angeles")

Antecessor dos dirigíveis LZ-127, LZ-129 Hindenburg e LZ-130 Graf Zeppelin II, o LZ-126 (fig. 17) mais tarde rebatizado pelo serviço da marinha dos Estados Unidos como ZR-3 USS Los Angeles, foi construído entre 1923-1924 em Friedrichshafen. Na Alemanha, ele foi apelidado de "Dirigível da América".

Depois do final da Primeira Guerra Mundial, os Aliados limitaram a cons-



Figura 14 - Torre Zeppelin - Recife

trução do dirigível alemão em pequenas aeronaves comerciais e proibiu a construção de aeronaves militares. Apenas os Estados Unidos estavam interessados em cooperação neste domínio dos dirigíveis com a

Figura 15 - Torre Blimp Zeppelin - Amapá



Alemanha. O exército e a marinha americana viram um futuro para dirigíveis como reconhecimento de longo alcance. A produção do Zeppelin também foi o contexto de reparações da Primeira Guerra Mundial.

Para contornar a proibição dos Aliados na construção de aeronaves militares, a entrega da aeronave para os EUA aconteceu oficialmente com a condição de um uso comercial. Assim o LZ-126 foi projetado para acomodar até 30 passageiros além da tripulação de 30 membros.

Em agosto 1924 foi concluída a construção do LZ-126, na época, o maior dirigível do mundo. O primeiro de vários testes na Alemanha teve lugar de Friedrichshafen em 27 de agosto de 1924. O casco do Zeppelin LZ-126 ganhou revestimento de alumínio para refletir os raios do sol, reduzindo assim o aquecimento do hidrogênio.



Figura 16 - Blimp Zeppelin

Na data de 12 de outubro de 1924, data oficial do primeiro voo, o LZ-126 saiu de Friedrichshafen, Alemanha em direção a Lakehurst, New Jersey, Estados Unidos. O LZ-126 foi a segunda aeronave a cruzar o Atlântico. A chegada do dirigível ocorreu em 15 de outubro de 1924, viagem durou 81 horas e dois minutos e percorreu 8050 quilômetros. Em 15 de novembro de 1924 o LZ-126 foi transferido para Marinha Americana, rebatizado como ZR-3, o terceiro dirigível em serviço e substituído o hidrogênio pelo gás hélio.

O ZR-3 foi o dirigível mais bem sucedido dos Estados Unidos, utilizado por volta de 331 viagens em 4398 horas de voo, percorrendo 345.000 km.

Embora plenamente operacional, foi desativado em 30 de junho de 1932, por razões econômicas, mas ainda era utilizado em terra. Excluída da lista de dirigíveis da Marinha dos Estados Unidos em 24 de outubro de 1939, data em que começou a desmontagem que durou até 15 de dezembro de 1939.



Figura 17 - LZ-126

Dr. Manoel Dias de Abreu - Médico, cientista e poeta.

*Roberto Antonio Aniche

Filho de mãe brasileira e pai português, nascido em 4 de janeiro de 1892, Manoel Dias de Abreu (fig.1) conseguiu ser aprovado na Faculdade de Direito de São Paulo aos 13 anos, mas não pode se matricular pela pouca idade que tinha. Enviado à Europa para ter aulas particulares, regressou ao Brasil em 1908, entrando na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, formando-se em 1913. Apresentou, na época, a tese de doutorado baseada na influência do clima tropical sobre a civilização intitulada *Natureza Pobre* em julho de 1914.

Em 1914 inicia-se a Primeira Guerra Mundial e o médico e sua família estavam em Portugal e não puderam retornar. Muda-se para Paris aonde mora por oito anos, lá tendo contato com filósofos, escritores e cientistas como Baudelaire (fig.2), Antero de Quental (fig.3), Nietzsche (fig.4) e Darwin (fig.5), decidindo seguir o caminho da ciência.

Inicia seu trabalho no Nouvel Hôpital de La Pitié em Paris, responsável por fotografar peças cirúrgicas, construindo um engenhoso dispositivo para fotografar a mucosa gástrica. No ano seguinte passa para o Hôtel-Dieu (fig.6), hospital mais antigo da cidade, trabalhando e pesquisando os Raios-X, criada por Roentgen, físico alemão em 1895 (fig.7), assumindo a chefia do Laboratório Central de Radiologia.



Fig. 01

Durante o ano de 1938, três Serviços de Recenseamento Torácico foram criados em São Paulo: no Instituto Clemente Ferreira, no Hospital Municipal e no Instituto de Higiene. Outras cidades do Brasil, da América do Sul, Estados Unidos e Europa também adotaram a fluorografia como instrumento na luta contra a epidemia de tuberculose.

O Dr. Ary Miranda, presidente do I Congresso Nacional de Tuberculose realizado em maio de 1939, propôs que fosse utilizado o nome abreugrafia para designar o método criado por Manoel de Abreu. Anos depois, em 1958, o prefeito de São Paulo, Ademar de Barros, determinou que as repartições públicas da Prefeitura deveriam obrigatoriamente usar o termo abreugrafia e instituiu o dia 4 de janeiro, dia do nascimento de Manoel de Abreu, como o Dia da Abreugrafia, imitando o gesto do então Presidente da República, Juscelino Kubitschek de Oliveira (figs.9, 10 e 11).

Com o intuito de diminuir o número de casos sem diagnóstico baciloscópio, nos brindou com a pesquisa do bacilo de Koch no lavado pulmonar ou lavado traqueobroncoalveolar. O primeiro lavado foi realizado em 17 de agosto de 1944 no Hospital São Sebastião.

A Abreugrafia popularizou-se como método de diagnóstico de massas de baixo custo e de fácil execução. Em localidades com tuberculose endêmica a abreugrafia era feita gratuitamente beneficiando a população (fig.12). Com a evolução da tecnologia foram criados equipamentos móveis, que percorriam fábricas e escolas fazendo os exames de funcio-



Fig. 02



Fig. 03

No hospital Laennec especializa-se em radiologia pulmonar desenvolvendo a técnica da densimetria, ou a mensuração de diferentes densidades radiográficas no tórax. Em 1921 publica o livro "Radiodiagnostic dans la tuberculose pleuro-pulmonare" (Editora Masson, Paris) aonde mostra a convicção de que o controle da tuberculose deveria passar por diagnóstico em massa da população.

Ao retornar ao Rio de Janeiro em 1922 a cidade estava assolada por uma



Fig. 04



Fig. 05

epidemia de tuberculose que o impressionou a ponto de declarar: "Havia óbitos, não havia doentes, os quais ocultavam seu diagnóstico na espessa massa da população; os poucos doentes que havia, procuravam o dispensário na fase final da doença, quando o tratamento, o isolamento e as várias medidas profiláticas já eram inúteis".

Criou anexo ao Dispensário de Tuberculose do Rio de Janeiro o primeiro Serviço de Radiologia para o diagnóstico da tuberculose. Assume o serviço de radiologia do Hospital Jesus e desenvolve a Fluorografia em 1936, com imagens nítidas o suficiente para diagnosticar a tuberculose. Produz, com um aparelho construído pela Casa Lohner, filial da fábrica Siemens (fig.8), no Rio de Janeiro, o primeiro Serviço de Cadastro Torácico, provando a precisão do método no diagnóstico da tuberculose.

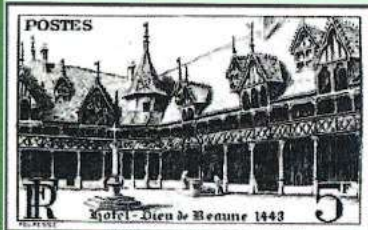


Fig. 06



Fig. 07

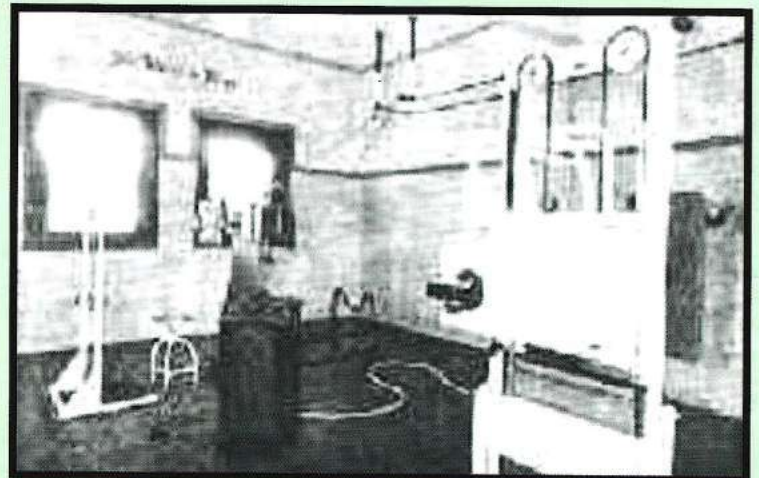


Fig. 08

nários e alunos (fig.13). Com a diminuição dos casos e dos custos com outros equipamentos, a abreugrafia foi abandonada, mas sem jamais esquecermos o pioneiro que foi Manoel de Abreu.

A invenção de Manoel de Abreu foi responsável pela maior revolução no campo de diagnóstico precoce das doenças do tórax, principalmente a tuberculose e o câncer de pulmão. O método desenvolvido pelo médico era muito eficaz e permitia a realização de um grande número de exames em um curto espaço de tempo. A invenção de Abreu possibilitou o rastreamento da tuberculose, de tumores e doenças pulmonares ocupacionais (associadas ao trabalho). O seu custo operacional reduzido e sua alta eficiência proporcionaram a difusão mundial do método. Foram criadas unidades móveis com aparelhos

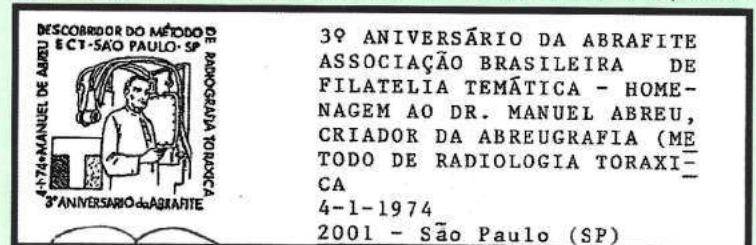


Fig. 09

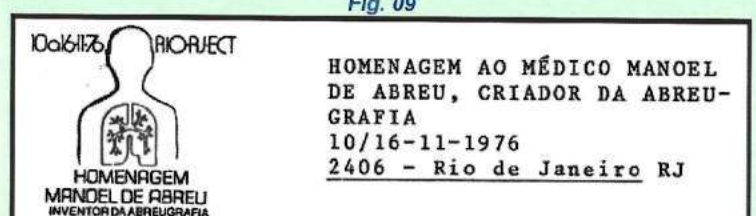


Fig. 10



04 de Janeiro

Dia Nacional da Abreugrafia

Fig. 11

de abreugrafia instalados em veículos, que realizavam as radiografias torácicas em locais públicos e em grandes indústrias. Na Alemanha, até o ano de 1938 o número de exames feitos já ultrapassava os 500 mil.

A importância de sua obra rendeu-lhe inúmeras homenagens no Brasil e no Exterior, como Cavaleiro da Legião de Honra da França, medalha de ouro do Médico do Ano em 1950 do Colégio Americano de Médicos do Tórax, bem como conduziu

à criação da Sociedade Brasileira de Abreugrafia em 1957 e à publicação da "Revista Brasileira de Abreugrafia".

Manoel de Abreu foi poeta, atividade pouco conhecida. Escreveu os livros de poesias "Substâncias" (fig.14) com ilustrações de Di Cavalcanti (fig.14); "Poemas sem Realidade", ilustrado por ele e "Meditações", ilustrado por Portinari (fig.15).

Manoel de Abreu foi indicado cinco vezes indicado para o Prêmio Nobel

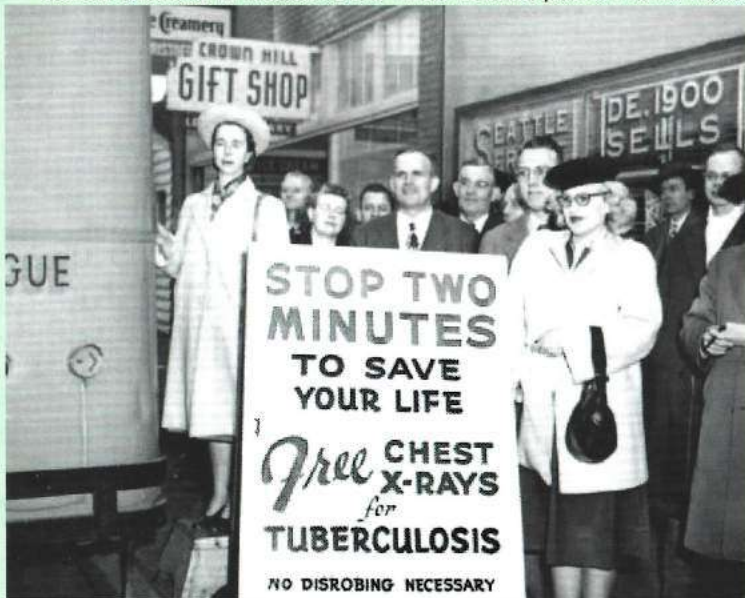


Fig. 12

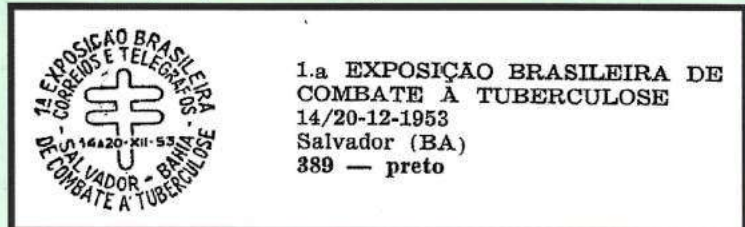


Fig. 13



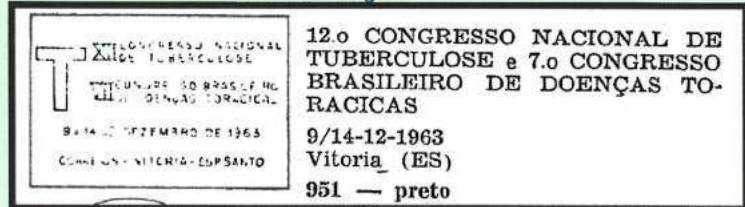
Fig. 16

um legado de trabalho, dedicação e amor ao próximo, exemplo a ser sempre lembrado e seguido pelas novas gerações de médicos do planeta.



1.ª EXPOSIÇÃO BRASILEIRA DE COMBATE À TUBERCULOSE
14/20-12-1953
Salvador (BA)
389 — preto

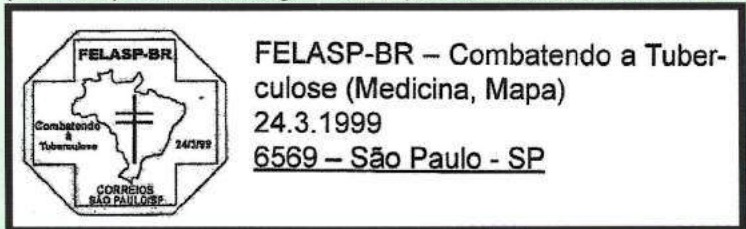
Fig. 17



12.º CONGRESSO NACIONAL DE TUBERCULOSE e 7.º CONGRESSO BRASILEIRO DE DOENÇAS TORÁCICAS
9/14-12-1963
Vitória (ES)
951 — preto

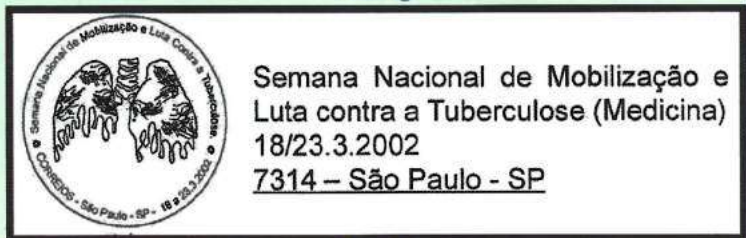
Fig. 18

Manuel de Abreu foi responsável por evitar milhões de mortos por tuberculose no mundo inteiro, graças ao seu espírito incansável em prol da medicina. Lamentavelmente nenhum país do mundo, incluindo neste rol o Brasil, sua terra natal, emitiu selos em sua homenagem. No catálogo Zioni encontramos dois carimbos, um em 1974 (Zioni 2001) e outro em 1976 (Zioni 2406) em sua homenagem, contra quatro carimbos sobre a tuberculose



FELASP-BR – Combatendo a Tuberculose (Medicina, Mapa)
24.3.1999
6569 – São Paulo - SP

FotoFig.



Semana Nacional de Mobilização e Luta contra a Tuberculose (Medicina)
18/23.3.2002
7314 – São Paulo - SP

Fig. 20

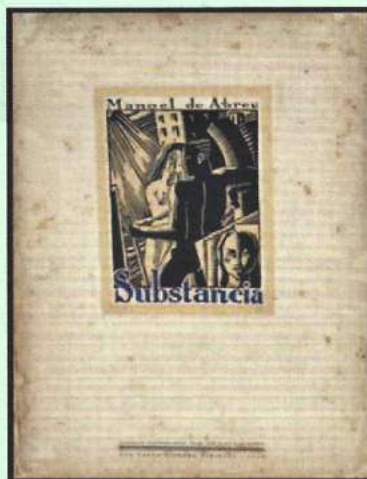


Fig. 14



Fig. 15

respectivamente em 1953 (Zioni 389, fig.17), em 1963 (Zioni 951, fig.18), em 1999 (Zioni 6569, fig.19) e em 2002 (Zioni 7614, fig.20), todos enfatizando

a luta contra a doença.

Manoel de Abreu (Fig. 21), um humanista generoso, abriu mão da patente que lhe garantiria lucros sobre a venda dos aparelhos, pois desejava que seu processo diagnóstico estivesse disponível para um número maior de pessoas: "Eu vejo no horizonte a única porta aberta para o futuro, a da ciência (...). A ciência é de algum modo a única forma de ternura (...). As grandes descobertas da medicina foram realizadas por seres sonhadores, sublimes, inspirados pelo amor".

Bibliografia:

http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-35862001000100010&script=sci_arttext
http://pt.wikipedia.org/wiki/Manoel_Dias_de_Abreu



Fig. 21

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Abreugrafia>
<http://lcfaco.blogspot.com.br/2013/10/abreugrafia.html>
Catálogo Zioni de Carimbos Comemorativos do Brasil
Revista Ser Médico nº 69 ano XVII out/dez 2014 pag. 36-38, História da Medicina, Fátima Lopes, CREMESP.
Itazil Benício dos Santos, Vida e obra de Manoel de Abreu, o criador da abreugrafia, irmãos Pongetti editores, 1963
Imagens capturadas da internet através do site www.google.com

*DR. ROBERTO ANTONIO ANICHE, Médico ortopedista; Membro da Sociedade Filatélica Paulista; Membro da Sobrames Soc. Brasileira de Médicos Escritores. E-mail: robertoaniche@yahoo.com.br.

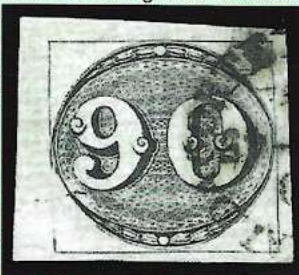
A filatelia sempre nos revela grandes surpresas. Quando pensamos que tudo já foi descoberto e apresentado, surge algo novo dentro das mais antigas peças e estoques. Uma das tarefas mais árduas na confecção de um novo Catálogo de Selos está em saber quais as novidades emitidas e descobertas. Dentre as inúmeras novidades, a próxima edição do Catálogo de Selos do Brasil irá mostrar e apresentar as seguintes descobertas:

90 RÉIS OLHO DE BOI CHAPA QUEBRADA

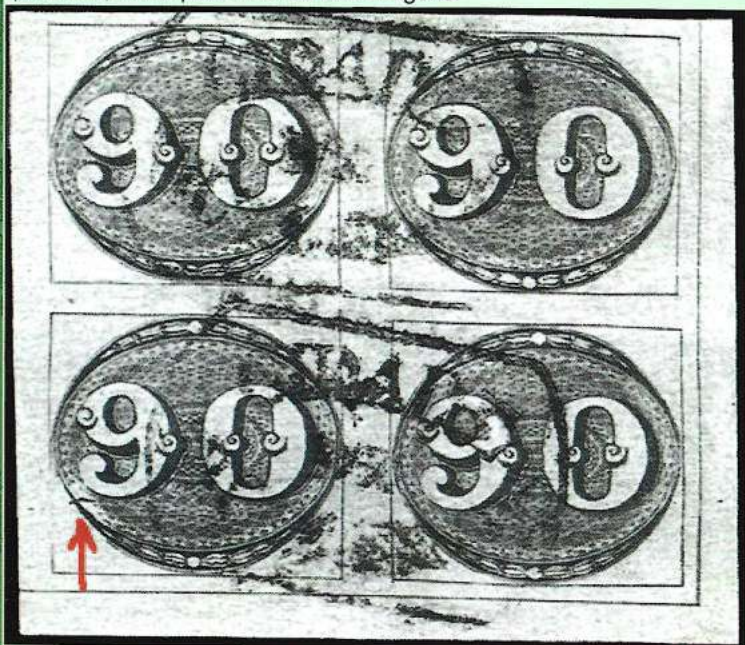
Há cerca de dois anos atrás um comerciante paulista nos apresentou um exemplar do 90 réis Olho de Boi para a realização de um certificado de autenticidade. A peça apresentava um pequeno risco no canto inferior esquerdo. Ele desejava que nós comprovássemos que aquele pequeno risco era uma chapa quebrada e não um vestígio de carimbo. Para isso deveríamos empregar o sistema de espectrometria de massa para conhecer a composição da tinta. Caso a tinta do selo original apresentasse a mesma composição daquela que havia no risco estaríamos diante de uma nova variedade. O laboratório que consultamos para fazer a análise havia dito que para um risco muito pequeno não existiam equipamentos adequados. Estes equipamentos haviam sido encomendados e em algum tempo seria possível realizar o referido teste.

O tempo passou e em 2013 eu adquiri uma quadra 90 réis Olho de Boi com carimbo. Eu não havia reparado até que um amigo disse que desejava comprá-la, pois ela apresentava o mesmo risco do exemplar isolado que me fora apresentado anos atrás. No final do ano tivemos a Brasileira 2013 que celebrava os 170 anos da emissão dos nossos primeiros selos postais. A expectativa era grande, mas a decepção também foi. Os jurados avaliaram a coleção de um quadro com a referida quadra com desdém e total desconhecimento do assunto. Não estou falando da minha coleção que no meu entender foi muito mal avaliada.

Neste mesmo evento, o amigo que havia adquirido a quadra conseguiu um par com a mesma variedade e ainda por cima outro selo isolado. Agora, com tantas evidências, passou a ser dispensável o sofisticado teste e podemos afirmar que existem 90 réis Olhos de Boi com a chapa quebrada, como podemos ver nas imagens.



Selo isolado de 90 Réis Olho de Boi com chapa quebrada



Quadra 90 Réis Olho de Boi com um selo com a chapa quebrada

UMA PEÇA DO IMPÉRIO COM FILIGRANA

Sabe-se que os nossos selos imperiais foram impressos sobre papel sem filigrana de segurança (marca d'água) e que em alguns casos raros aparecem marcas d'água de sutura, provenientes de uma das etapas de fabricação do papel. Trata-se de uma filigrana acidental, pois a marca d'água entrou para combater as falsificações fiscais e posteriormente pos-

tais. No ano passado adquiri um grande estoque de selos do Brasil Império e para colocá-los à venda foi imprescindível examinar cada exemplar com muito cuidado. Isso, naturalmente, inclui examinar todos na benzina, independentemente do valor. Foi aí que acabei encon-



Par vertical novo do 10 Réis Azul com

trando um par 10 réis azul, novo com uma estranha marca d'água. Examinei o papel, comparei com provas e outros exemplares e a conclusão final é de que temos aqui, pela primeira vez, um selo do Brasil Império (que não é ensaio, prova, etc.) com filigrana, certamente a marca do fabricante do papel. Certo disso resolvi pesquisar os catálogos de diversos países para ver se encontrava qual era o fabricante do papel. Não consegui achar nada e ainda continuo sem saber que filigrana é esta apresentada na imagem acima. De qualquer forma sei que temos uma das grandes raridades da filatelia brasileira, semelhante aos Telégrafos com a marca d'água LACROIX FRÈRES, que foi descoberta pelo meu pai na década de 50. Acima mostro a imagem frente e verso e destaquei com lápis o contorno da filigrana. Agradeceria imensamente qualquer informação adicional a respeito desta marca d'água.

UMA DATA ERRADA

Quando editamos um Catálogo, normalmente não prestamos muita atenção às datas. Uma das histórias que eu mais me lembro é a respeito do selo do Brasil Império nº 58, 100 réis Dom Pedro II com o fundo cruzado. O saudoso Dr. Renato Amaral Machado já havia me contado há cerca de 30 anos que o selo 58 era muito raro, pois a Casa da Moeda não conseguia fazer com que o fundo não saísse borrado e por essa razão substituiu o selo pelo fundo lnhado, Catálogo de Selos nº 59. Ele ainda ressaltava que pelas datas de emissão registradas o tempo entre estas emissões era de apenas 37 dias. De fato é pouco tempo entre um e outro e por isso o 58, especialmente o novo, é um selo bem raro. Em 2014, entretanto, descrevendo peças encontrei um envelope enviado do Rio de Janeiro para New York com o porte triplo de 600 réis formado por três selos de 100 réis Dom Pedro II, cabeça Grande, nº 54 e três selos de 100 réis Fundo Lnhado, nº 59. Uma peça interessante sob o ponto de vista da História Postal, porém o melhor é que ela foi postada no dia 17 de abril de 1883. No verso o carimbo de New York não deixa dúvidas com relação ao 1888 ou 1883. Assim sendo o selo nº 59, cuja data de emissão registrada no Catálogo de Selos do Brasil – 58ª Edição é 23 de abril vai passar a ser 17 de abril de 1883, exatamente um mês após a emissão do selo nº 58.



Envelope do Rio de Janeiro para New York com três selos nº 59, porte triplo de 600 Réis enviado no primeiro dia de emissão do selo com fundo lnhado.

Parece que esta história de filatelia não tem fim. A cada dia aparecem novidades interessantes.

** Peter Meyer é comerciante filatélico e editor do Catálogo de Selos do Brasil (Editora RHM)*

A história do Syndicato Condor Ltda. e sua atuação no transporte aéreo de correspondências, passageiros e cargas no Brasil é fartamente documentada, porém, a utilização de carimbos datadores como obliteradores dos selos ou como marcadores de expedição ou recepção de correspondências é muito pouco estudada e divulgada.

Estes carimbos tornaram-se obrigatórios em função das **Instruções para a Execução do Transporte Aéreo de Correspondências Postais**, publicadas em Março de 1927, cujo artigo 5º estabelecia:

As taxas e prêmios que pertencerem às empresas serão arrecadadas em selos especiais emitidos pelos empresários em tipos bem distintos uns dos outros e mediante modelo aprovado pelo diretor geral dos Correios, ou por meio de máquinas de franquear de propriedade dos empresários, mediante aprovação do desenho da estampa pela mesma autoridade.

Este carimbos foram utilizados como obliteradores até o dia 30 de Novembro de 1930. A partir de 01 de Dezembro de 1930, quando entrou em vigor o artigo 24 da Portaria n. 1.951-E/1ª – Diretoria Geral dos Correios – Sub-Diretoria do Expediente - 1ª Secção, de 27 de Novembro de 1930. O artigo 24º estabelecia:

A companhia obriga-se a retirar de circulação os selos de sobretaxa aérea por ela emitidos e cujo emprego fica proibido a partir de 1 de Dezembro próximo.

Igual proibição é extensiva a o uso de qualquer material privativo da companhia e até então utilizados no serviço postal, como sacos, rótulos, formulas, carimbos, etc.

Posteriormente, em 24 de Dezembro de 1930, a Diretoria Geral dos Correios – Sub-Diretoria do Expediente - 1ª Secção publica a Circular n. 89-E/1ª onde fica estabelecido que:

Por derrogação, em parte, da condição 21ª da Portaria referida, pode a Companhia aplicar seu carimbo data, somente no verso da correspondência que for postada em sua sede ou em qualquer de suas agências.

A inutilização dos selos ordinários ou de sobretaxa aérea, só poderá, entretanto, ser feita pelo Correio, com carimbos próprio.

Portanto, com base na documentação acima citada, podemos estabelecer os seguintes períodos de utilização dos carimbos datadores do Syndicato Condor Ltda.:

- 01 de Julho de 1927 até 30 de Novembro de 1930 – obliterador, indicador de trânsito ou de chegada;
- 01 de Dezembro de 1930 até 24 de Dezembro de 1930 – uso irregular;
- 24 de Dezembro de 1930 até 13 de Julho de 1938 – indicador de expedição, trânsito ou chegada, aplicado no verso.

Não conhecemos nenhum documento que estabeleça o fim do uso dos carimbos. A data de 13 de Julho de 1938 foi por nós estabelecida com base em um fragmento de envelope a cidade de CUYABÁ – MATO GROSSO.

Os carimbos datadores utilizados na expedição e recepção das correspondências pelas agências do Syndicato Condor Ltda. tinham formato circular com um círculo externo de 34 mm de diâmetro e um interno com diâmetro de 19 mm. No espaço entre os círculos, um texto básico na parte superior, em duas linhas, formado pelas seguintes palavras: "SYNDICATO CONDOR LTDA." – "SERVIÇO ÁEREO NO BRASIL". Na parte inferior do espaço entre os círculos, o nome da cidade da agência. No centro do círculo menor, o datador em três linhas: dia – mês – ano. Como características principais

destacamos a quantidade de pontos que aparecem antes e depois do nome da cidade e o alinhamento ou não entre as letras iniciais das palavras "SYNDICATO" e "SERVIÇO".

Baseado no modelo acima descrito, são conhecidas mais quatro variantes:

- Rio de Janeiro: no lugar dos pontos tem-se o desenho de uma hélice de duas pás;

- Cuyabá: além do desenho da hélice, é o único que, sob o nome da cidade, traz, também, o nome do estado, no caso, Mato Grosso;

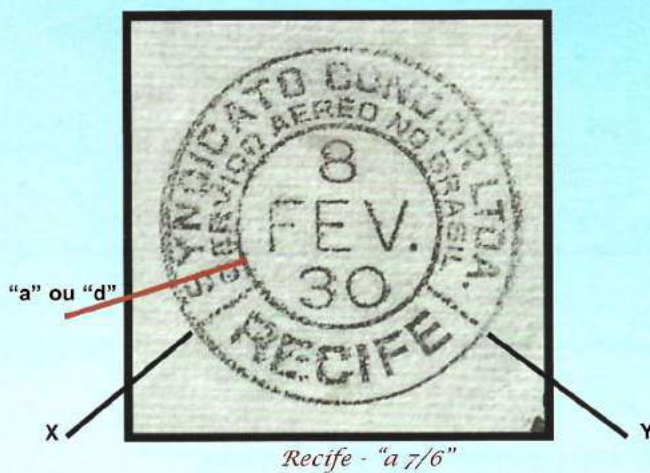
- Joinville: além do carimbo padrão, utilizou-se nesta cidade, um segundo carimbo, no qual constava os dizeres "SERVIÇO AÉREO NA AMÉRICA DO SUL" ao invés do texto citado anteriormente. Este carimbo só é conhecido como indicador de expedição, trânsito ou chegada. Seu uso é posterior a data de 24 de Dezembro de 1930;

- Pelotas: no lugar dos pontos tem-se o desenho de pequenas cruces. Este carimbo só é conhecido como indicador de expedição, trânsito ou chegada. Seu uso é posterior a data de 24 de Dezembro de 1930.

As características anteriormente citadas servirão de base para a classificação que hora apresentamos primeiro os carimbos alinhados, depois os desalinhados e em cada um deles a ordem crescente da quantidade de pontos antes do nome da cidade e em ordem alfabética de nome das cidades onde o Syndicato Condor Ltda. atuava.

Codificação adotada:

- a – "SYNDICATO" e "SERVIÇO" alinhados;
- d – "SYNDICATO" e "SERVIÇO" desalinhados; e,
- x/y – x é a quantidade de pontos antes do nome da cidade; e, y, a quantidade de pontos depois do nome da cidade.



Recife - "a 7/6"

Desconhecemos carimbo do Syndicato Condor Ltda. das seguintes cidades: Vitória, Penedo, São Manoel, Três Lagoas, Campo Grande, Aquidauana, Miranda, Porto Esperança e Corumbá.

Não é nossa pretensão esgotarmos o assunto apenas neste artigo, pois, com certeza, muito há o que se estudar sobre estes carimbos, como por exemplo: tamanho e distribuição das letras, ângulo formado entre as linhas de pontos, medida do desalinhamento entre as linhas externa e interna, inversão, espelhamento e rotação do datador etc. Ficam estes tópicos para uma próxima oportunidade.

As imagens que apresentamos a seguir são de peças de nossa propriedade. Aceitamos a colaboração de qualquer pessoa que possua peças não descritas neste texto ou mesmo de literatura sobre o assunto.

ALINHADOS

3/3



Caravellas



Blumenau



Curitiba



Joinville



Laguna



Paranaguá



São Francisco do Sul

4/4

5/5



Bahia



Florianópolis



Aracaju



Natal



Parahyba



Maceió

7/6



Recife

DESALINHADOS

3/3



Pelotas



São Francisco do Sul



Santos



Porto Alegre



São Paulo



Florianópolis

4/4



Rio de Janeiro



Bahia



Belmonte



Ilhéos

4/5



Porto Alegre

5/5



Recife



Antonina

Porto Alegre

7/7

Rio de Janeiro



RIO DE JANEIRO

CUYABÁ

JOINVILLE

PELOTAS



"a - hélice"



"a - hélice"



"a 3/3"



"a 4/4 x"

RHM Filatelistas

www.rhmleiloes.com.br

www.oselo.com.br

Uma boa opção para vender a sua coleção - 0xx 11 2577 6954

suporte@oselo.com.br



Marconi, o telégrafo sem fio e a estátua do Cristo Redentor

Fábio Flosi - PU2KLM (fabioflosi@hotmail.com)

Apresentação

A estátua do Cristo Redentor, na cidade do Rio de Janeiro (RJ), foi inaugurada no início da noite de 12 de outubro de 1931, dia de Nossa Senhora Aparecida (padroeira oficial do Brasil).

O sistema de iluminação dessa estátua (conjunto de vários holofotes) foi acionado, remotamente, desde a cidade de Roma (Itália), pelo cientista *Guglielmo Marconi* (1874-1937), que se utilizou de um dispositivo de sua invenção, o telégrafo sem fio.

Em 25 de Abril de 1974, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) emitiu um selo para comemorar o centenário de nascimento do inventor italiano. Os elementos temáticos que aparecem em tal selo estão intimamente relacionados com a iluminação da estátua do Cristo Redentor, durante a sua inauguração.

Neste trabalho tentaremos mostrar, com a utilização de selos postais e com uma linguagem técnica bastante simples, o que foi e como foi a invenção de Marconi, um marco histórico na área das Telecomunicações. Em seguida veremos o selo e os carimbos comemorativos emitidos pelos Correios do Brasil em 1974, para homenagear *Guglielmo Marconi*. Por fim, apresentaremos algumas variedades ("selo do Cristo Redentor"), bem como analisaremos os portes de três peças circuladas (duas cartas e um cartão postal) e franqueadas com o referido selo.

Como aconteceu a invenção do telégrafo sem fio

O cientista *Guglielmo Marconi*, algumas vezes chamado de *Guilherme* ou de *Guillermo*, nasceu no dia 25 de abril de 1874, na cidade de Bolonha(BO), ao norte da Itália. Já muito jovem ele demonstrou aptidões técnicas na área de Eletricidade.

No outono de 1895, fazendo experiências na casa onde vivia com seus pais, na Villa Griffone, em Pontecchio (BO), Marconi construiu um equipamento através do qual ele conseguiu transmitir sinais em código Morse que foram captados a uma distância de pouco mais de 2 km, na mesma região onde ele morava.

Em 1896 Marconi foi para a Inglaterra em companhia de sua mãe. Em setembro daquele ano ele realizou uma demonstração pública de seu equipamento. O evento ocorreu no campo, em uma região plana e aberta chamada Salisbury Plain, a sudoeste de Londres. O alcance conseguido nessa demonstração foi de quase 3 km.

O mais importante da experiência realizada em 1895, da seguinte em 1896 e das posteriores foi o fato de que Marconi não empregou fios condutores de cobre para interligar um ponto ao outro (transmissor ao receptor), tal como ocorria com o telégrafo elétrico (inventado em 1844 por Samuel MORSE) e com o telefone (inventado em 1876 por Graham BELL). O cientista utilizou, como meio de transporte dos sinais em código Morse, as ondas de rádio (ou ondas eletromagnéticas) descobertas pouco antes, em 1888, pelo alemão Heirich HERTZ.

Nasce, assim, a TELEGRAFIA SEM FIO ou TSF (sigla também originada do Francês: *Télégraphie Sans Fil*). Em Inglês, ela é conhecida por WIRELESS TELEGRAPHY ou RADIO TELEGRAPHY.

O telégrafo sem fio inventado por Marconi abriu as portas para muitas outras invenções na área das comunicações sem fio, como a radiodifusão, a televisão, as comunicações por satélite e, mais modernamente, a televisão digital, o telefone celular, os dispositivos wireless para computadores, etc.

Para informações mais completas sobre a invenção do telégrafo elétrico, a invenção do telefone e a descoberta das ondas de rádio, consultar, respectivamente, as referências bibliográficas [1], [2] e [3] no final deste trabalho.

A invenção do telégrafo sem fio em selos

Na **Figura 1**, o selo **ITALIA 1995** mostra uma vista frontal da casa (em Villa Griffone) onde, em 1895, Marconi realizou os primeiros experimentos com seu telégrafo sem fio. Logo abaixo, no selo **GREAT BRITAIN 1995** o cientista aparece em frente de um protótipo de sua invenção. Na parte inferior está o texto: "MARCONI FIRST WIRELESS MESSAGE 1895".

Na **Figura 2**, o selo **SOLOMON ISLANDS 1996** mostra uma cena durante a demonstração pública em Salisbury Plain. Sobre a mesa encontra-se o equipamento inventado por Marconi,

conectado a uma antena também por ele desenvolvida. Na parte inferior aparece o texto: "Marconi demonstration Salisbury Plain circa 1896".

Na mesma figura, no selo **NOUVELLE-CALEDONIE 1996**, Marconi aparece ao lado de várias torres suportando as antenas para o telégrafo sem fio. Na parte superior está o texto: "1896 Invention de la Radiotélégraphie par MARCONI".

É interessante observar que nesses dois últimos selos, as administrações postais dos países emissores utilizaram o ano de 1896 para a invenção de Marconi. Já nos selos da figura anterior, foi utilizado o ano de 1895.

A iluminação da estátua do Cristo Redentor

No dia da inauguração da estátua, no morro do Corcovado foi montado um sistema para recepção dos sinais de radiotelegrafia enviados por Marconi, desde a Itália.

Na noite de 12 de outubro, às 22:15 horas (horário local), de uma sala em sua residência em Roma, o cientista acionou a chave telegráfica do seu equipamento. O sinal de rádio assim transmitido foi captado pelo receptor montado no morro do Corcovado e acionou o sistema de iluminação da estátua. Às 19:15 horas (horário local), a face do Cristo Redentor - *Guglielmo Marconi e antenas*, pareceu iluminada, entre as várias nuvens escuras que cobriam a cidade do Rio de Janeiro naquele instante.

Na **Foto 1** Marconi aparece acionando a chave telegráfica. À direita encontra-se a Sra. *Maria Cristina Bezzi Scali*, esposa de Marconi. À esquerda aparece o Sr. *Alcebiades Peçanha*, embaixador do Brasil em Roma, naquela época.



Foto 1 - Marconi, em Roma, enviando um sinal de rádio para acender as luzes da estátua do Cristo Redentor, no Rio de Janeiro. Foto cortesia: Giancarlo Morolli.





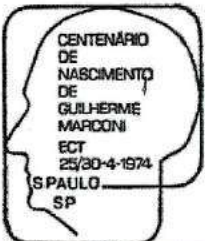
Figura 2-SOLOMON ISLANDS 1996 (Scott # 814). Data de emissão: 28/2/1996 (Centenário do rádio - Guglielmo Marconi). NOUVELLE-CALEDONIE 1996 (Scott # C278). Data de emissão: 26/9/1996 (Centenário do rádio - Guglielmo Marconi e antenas).



Figura 1 - ITALIA 1995 (Scott # 2038). Data de emissão: 8/6/1995 (Centenário do rádio - Villa Griffone). GREAT BRITAIN 1995 (Scott # 1627). Data de emissão: 5/9/1995 (Guglielmo Marconi - equipamento de telegrafia sem fio). Série: Pioneiros das Comunicações, emitida por ocasião do centenário do rádio.

A emissão de 1974 – Centenário de Guilherme Marconi

Em 25 de abril de 1974, por ocasião do centenário de nascimento do cientista italiano, a ECT lançou um selo e dois carimbos comemorativos. As suas características principais estão resumidas na Tabela 1.

SELO	DETALHES TÉCNICOS
	<p>A) Emissão - Centenário do Nascimento de Guilherme Marconi. Valor facial – Cr\$ 2,50. Data de lançamento – 25 de abril de 1974. Locais de lançamento – Rio de Janeiro (GB) e São Paulo (SP). Catálogo RHM - # C – 839. Carimbos ZIONI: # 2034 A (GB).# 2034 B (SP).</p>
CARIMBOS	DETALHES TÉCNICOS
	<p>B) Título - Centenário do Nascimento de Guglielmo Marconi – Introdutor da Radiofonia. Validade – 25 a 30 de abril de 1974. Selo – RHM # C – 839. Catálogo ZIONI: # 2034 A – Rio de Janeiro, GB.</p>
	<p>C) Título - Centenário do Nascimento de Guglielmo Marconi – Introdutor da Radiofonia. Validade – 25 a 30 de abril de 1974. Selo – RHM # C – 839. Catálogo ZIONI: # 2034 B – São Paulo, SP.</p>

No selo, em primeiro plano aparece a estátua do Cristo Redentor iluminada por um feixe estreito de luz. Ao fundo, em azul escuro, está a silhueta de Marconi envolta por uma auréola na cor azul claro. Na parte inferior existe uma fita com as cores verde/amarelo da bandeira do Brasil (parte horizontal) e verde/branco/vermelho da bandeira da Itália (parte vertical).

Os leitores que desconheciam os fatos relacionados com a cerimônia ocorrida em 12 de outubro de 1931, na cidade do Rio de Janeiro, certamente teriam dificuldades para interpretar os elementos temáticos que aparecem no selo de 1974: porque, no selo homenageando o centenário de nascimento de um cientista italiano, aparece a estátua do Cristo Redentor? O motivo, agora, fica muito mais claro e fácil de ser entendido.

Variedades no selo de Marconi (1974)

Existem inúmeras, para alegria dos filatelistas colecionadores/pesquisadores.

Na **Figura 3** mostramos as variedades relacionadas com o tamanho da faixa (ou moldura), de cor branca, que aparece tanto na região superior como na região inferior do selo.

Tomando-se por base a imagem da **Figura 3A**, fica fácil perceber que a moldura superior é mais estreita na imagem da **Figura 3B** e desaparece totalmente na imagem da **Figura 3C**. Quanto à moldura inferior, ela é cada vez mais larga nos selos mostrados da esquerda para a direita.



Figura 3-Variedade: "largura das molduras".

Na **Figura 4** é mostrada outra variedade. Existe um deslocamento bastante acentuado das cores da faixa, para a direita, na parte inferior do selo.

Além desse fato, a moldura branca superior é mais larga do que a inferior, de modo que o selo também pode ser incluído no grupo anterior. Obedecendo a ordem, o correto seria colocar sua imagem à esquerda daquela que aparece na **Figura 3A**.

Por fim, na **Figura 5**, outra variedade interessante. Pouco acima do nariz



Figura 4-Variedade: "deslocamento da faixa".

de Marconi aparece uma pequena bolha, na cor azul claro, provavelmente um defeito ocorrido durante o processo de impressão do selo.

Peças circuladas com o selo de Marconi (1974)

Na **Figura 6** é apresentada a parte frontal (anverso) de uma carta postada em 25/4/1974 (primeiro dia de circulação), em São Paulo (SP), e destinada ao Japão. A franquia foi realizada com um selo do centenário de Marconi, com valor facial de Cr\$ 2,50 (RHM # C-839). Trata-se, portanto, de uma FRANQUIA ISOLADA.

O referido selo foi obliterado com carimbo de 1º dia de circulação e com carimbo comemorativo (ver detalhes na **Tabela 1C**). No verso não existe carimbo com data de chegada.

Pela tabela de Tarifas Postais Internacionais da ECT, com vigência a partir de 1/1/1974, para uma carta por via aérea simples, até 10 gramas, destinada a um país do 3º grupo (UPU), a tarifa era de Cr\$ 2,50. Portanto, a franquia dessa carta está correta.



Figura 5 - Variedade: "bolha no nariz".

No lado esquerdo do anverso da carta, com caracteres do alfabeto "kanji", aparece o seguinte texto: "Kolchi Prefecture – Suzaki city – Koide Tsuruko Sama".

Na **Figura 7** mostramos o anverso de uma carta postada em 16/12/1974 na agência do Conjunto Nacional, em São Paulo, SP, e destinada à Alemanha. Foram utilizados três selos de modo a constituir uma FRANQUIA COMPOSTA. São os seguintes:



Figura 6 - Carta, via aérea simples, de São Paulo (SP) para Suzaki (Japão).

- Proteção ao voo (20/9/1973) - Cr\$ 0,40 (RHM # C-802).
 - Ocupação da Amazônia (26/5/1972) – Cr\$ 0,70 (RHM # C-736).
 - Centenário de Marconi (25/4/1974) – Cr\$ 2,50 (RHM # C-839).
- No total, a franquia foi de: Cr\$ 0,40 + Cr\$ 0,70 + Cr\$ 2,50 = Cr\$ 3,60. No verso do envelope existe um carimbo com data de chegada em Sassendorf: 23/12/74.

Pela tabela de Tarifas Postais Internacionais da ECT, com vigência a partir de 1/1/1974, para uma carta por via aérea registrada, até 10 gramas, destinada a um país do 3º grupo (UPU), a tarifa era de: Cr\$ 2,50 + Cr\$ 1,50 (registro) = Cr\$ 4,00.

Portanto, a carta em questão foi postada com deficiência de franquia =



multitec
 engenharia e automação
www.multitecengenharia.com.br/automacao.htm

Por fim, na **Figura 8** aparece o verso de um cartão postal enviado de Porto Alegre (RS) para a Suécia, postado em 30/4/1974. Foram utilizados dois selos de modo a constituir outra FRANQUIA COMPOSTA. São os seguintes:

- Tipo cifra (5/5/1973) – Cr\$ 0,40 (RHM # 544).
- Centenário de Marconi (25/4/1974) – Cr\$ 2,50 (RHM # C-839).

No total, a franquia foi de: Cr\$ 0,40 + Cr\$ 2,50 = Cr\$ 2,90. Notar que o selo de Marconi exhibe a variedade mostrada na **Figura 3B**.



Figura 7 - Carta, via aérea registrada, de São Paulo (SP) para a Sassendorf (Alemanha).

Referências bibliográficas

- [1] - FLOSI, Fábio Serra. "Centenário da Instalação do Telégrafo Elétrico no Brasil". Texto em português. Boletim Informativo da Sociedade Filatélica Paulista (SPP), Nº 206, dezembro de 2009. Também disponível no website da SPP, através do link: http://www.sppaulista.com.br/newsdesk_info.php?newsPath=6&newsdesk_id=185.
- [2] - FLOSI, Fábio Serra. "Telephone Evolution: from Bell to Cell". Texto em inglês. Revista Scott Stamp Monthly, dezembro de 2005. Artigo disponível no site da FEFIBRA, no seguinte link: <http://www.fefibra.org.br/textos.asp?id=478>.
- [3] - FLOSI, Fábio Serra. "A descoberta das ondas de rádio". Texto em inglês. Revista Philatelia Chemica Et Physica. Nº 138 – Verão de 2013. Artigo disponível no site da FEFIBRA, no seguinte link: <http://www.fefibra.org.br/textos.asp?id=426>.
- [4] - MOROLLI, Giancarlo; NANNI Giuliano. "Guglielmo Marconi – Space Explorer". Texto em italiano e inglês. ABE Elettronica S.p.A. Edição de 2004 (1ª), 192pp. Caravaggio (BG), Itália. E-mail: mail@abe.it. Website: www.abe.it.
- [5] - MOROLLI, Giancarlo e outros. "La Posta e Marconi". Texto em italiano. Edição de 1996 (1ª), 165pp. Poste Italiane, Bolonha (O), Itália.

Pela tabela de Tarifas Postais Internacionais da ECT, com vigência a partir de 1/1/1974, para um cartão postal até 20 gramas, destinado a um país do 3º grupo (UPU), por via aérea, a tarifa era de Cr\$ 2,90. Portanto, a franquia desse cartão postal está correta.

Agradecimentos

O autor agradece a inestimável colaboração (comentários, sugestões e informações diversas) recebida dos seguintes colegas filatelistas:

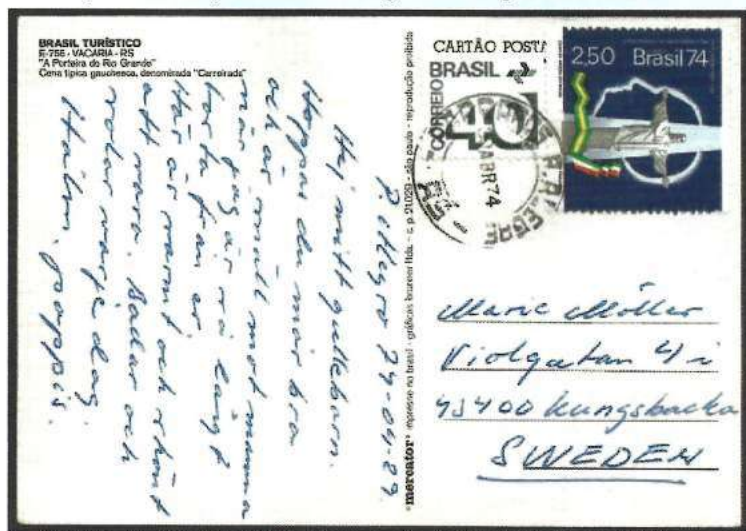


Figura 8 - Cartão Postal enviado de Porto Alegre (RS) para Kungsbacka (Suécia).

- [6] - RHM, Editora Ltda. "Catálogo de selos do Brasil". Edição de 1988 (46ª). São Paulo (SP). Website: <https://www.facebook.com/filatelistas>.
- [7] - ZIONI, Ângelo A. A. "Brasil – Carimbos Postais Comemorativos". Edição de 1971. São Paulo (SP).
- [8] - Ministério das Comunicações; ECT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. "Emissão: Centenário de Guilherme Marconi". Edital Nº 5/1974. Texto em português, francês, inglês e italiano. Rio de Janeiro (RJ).
- [9] - Websites de interesse (último acesso em: 31/5/2015):
 - a) **Marconicalling** – A vida e a obra de Guglielmo Marconi. Website (em inglês) com grande quantidade de informações. Altamente recomendado. Pode ser acessado através do link: <http://www.marconicalling.com>.
 - b) **Villa Griffone, The Birthplace of Wireless** – Muitas fotos da casa, do laboratório, e do museu Marconi (em inglês): http://www.g4ftc.co.uk/villa_griffone/home.htm.
 - c) **Guglielmo Marconi Stamps** – Blog (em italiano) com grande quantidade de peças filatélicas (selos, blocos, franquias mecânicas, FDCs, etc.) sobre Marconi. Está disponível no link: <http://simonag69marconi.blogspot.com.br>.
 - d) **Circolo Filatelico Guglielmo Marconi** – Website (em italiano) também com muito material filatélico sobre Marconi. Várias publicações para download. Pode ser acessado em: <http://www.marconifilatelico.it/index.html>.

Curiosidades Filatélicas - Iraque

Ricardo Vans

Erros ou trocas de inscrições, nomes, grafias talvez sejam os mais comuns quando se trata de emissões filatélicas. Em 21.08.1970 O Iraque emitiu uma série de 5 selos com reprodu-

ção de frutos e seus nomes latinos. Da série, dois tem suas inscrições trocas: no selo 5 Fils a tiranja aparece como "Vitis vinifera" e no de 10 Fils as uvas aparecem como "Citrus medica", quando deveria ser o contrário. Em 1972 estes selos foram sobrecarregados com a legenda "OFFICIAL" e uma tarja preta cobrindo os nomes científicos trocados.



Sociedade Philatélica Paulista

Sede Própria: Largo Paissandu n.º 51 - 17º andar
Cep: 01034-900 - São Paulo - SP - Tel.: (11) 3223-7850
Caixa Postal: 710 - Cep: 01059-970
www.sppaulista.com.br - sppaulista@uol.com.br

Mais de 90 anos de tradição, boletins informativos, vasta biblioteca especializada, centenas de associados, participação em exposições filatélicas. Junte-se a nós. Faça parte de uma das maiores entidades filatélicas do Brasil

Bahia de Todos os Santos (e de todas as crenças)

BAHIA

Introdução

A Bahia é culta, erudita, mas, ao mesmo tempo, popular, mística, misteriosa. **Jorge Amado** percorreu-a inteiramente. Penetrou em seus mais recônditos recantos e deles extraiu histórias e personagens que permeiam seus livros e nos dão a conhecer o encanto, a beleza e os mistérios ocultos nas ladeiras, nos largos, avenidas e praias. Por tudo isso é assunto que interessa à filatelia. Esta matéria foi calcada em exposição filatélica que focalizou o tema Bahia no tema geral das três capitais do Brasil: Salvador, Rio de Janeiro e Brasília. Os leitores irão notar que, aqui, é feita uma confusão entre Bahia e Salvador. O texto explica o motivo dessa confusão.

A BAHIA – antecedentes

Antecedente remoto - Pode ser considerado como **antecedente remoto** da criação do estado baiano o período histórico conhecido como o das **Grandes Navegações** e dos **Grandes Descobrimentos**. A expansão de Portugal para fora da península ibérica começou no reinado de D. João I, o Mestre de Avis. A Ordem de Avis, como



várias outras fundadas na Europa, principalmente na Idade Média, tinham caráter monástico e seguiam regras rígidas como a dos beneditinos, v.g. a Ordem de Cister, criada em 1089. Um dos seus famosos mosteiros, o de Alcobaça foi criado por São Bernardo a pedido de D. Afonso Henriques, fundador da monarquia portuguesa.

Após vencer os castelhanos na batalha de Aljubarrota (1385), D. João, já na condição de rei de Portugal empreendeu a vitoriosa expedição a Ceuta, reduto árabe no norte da África. Baseado, até então, na economia agrária Portugal transformou-se em potência marítima.

A partir do início do século XV, começaram as expedições para descobrir novas terras. O êxito da nova empreitada deve ser creditado ao Infante D. Henrique, um dos filhos de D. João que reuniu em Sagres um conjunto de especialistas na ciência marítima, que desenvolveu técnicas de navegação capazes de dar segurança às viagens. Essa reunião de técnicos na arte de navegar ficou conhecida, historicamente, como **Escola de Sagres**. Na realidade, era um grupo de estudos e não um característico estabelecimento de ensino

O desenvolvimento da arte náutica resultou no descobrimento de novas terras na costa ocidental do África e em ilhas atlânticas. Estima-se que a primeira expedição aconteceu em 1412 e, passado o cabo Não, seguiram-se outras: descobertas: Gil Eanes, cabo Bojador, 1414; Diogo Cão, rio Zaire; 1486 João Gonçalves Zarco e Tristão Dias Teixeira, ilha de Porto Santo, 1419 e Madeira, 1420. Diogo de Silves, Açores, 1427; Bartolomeu Dias, cabo da Boa Esperança, 1488. O descobrimento das terras além do Cabo Bojador foi retardado pela crença de que depois dele terminava o mundo e o mar revolto destroçava os barcos que eram tragados em profundos abismos.

Mas a meta de Portugal, como a da Espanha, era de encontrar um caminho marítimo para as Índias como se chamaram, gene-



Praia dos Lençóis

Lourierdes Fiuza dos Santos (AFNB)



ricamente, as terras orientais que produziam as especiarias apreciadas no ocidente (pimenta, cravo, canela etc.). Era importante a abertura de nova via, visto que o caminho terrestre estava fechado. A abertura da rota marítima aconteceu com o feito de Bartolomeu /Dias ao dobrar o cabo das Tormentas, chamado depois cabo da Boa Esperança, permitindo a passagem para o mar Índico (1488).

Antes de prosseguir, Portugal procurou assegurar seus direitos com a implementação do Tratado de Alcáçovas, de 1474 e das bulas papais, que eram instrumentos reguladores do direito internacional, o que foi feito com o **Tratado de Tordesilhas**, 1494. Importante o papel do papa Alexandre VI da família espanhola dos Bórgia. Afastados os entraves, seguiram-se o feito de Colombo, patrocinado pelos **reis católicos**, Fernando de Aragão e Isabel de Castela, que descobriu a América, em 1492, pensando ter chegado às Índias, e, mais adiante, a chegada de Vasco da Gama, em 1498 às cobijadas terras. Reinava, então, D. Manoel I, chamado, por isso, o Venturoso.

Antecedente próximo – Considera-se como antecedente próximo o **Descobrimento do Brasil**. Após o feito de Vasco da Gama, respaldado pelo Tratado de Tordesilhas, e resolvidas as questões políticas e diplomáticas, procurou Portugal consolidar suas conquistas. No caso da expedição de Vasco da Gama, verificou-se que não fora conseguido estabelecer no Oriente a influência portuguesa, visto que *“por lá andavam os mouros em grandes assanhos e alaridos a criar para os cristãos uns tantos obstáculos que só à custa de força militar poderiam ser vencidos”* (Rocha Pombo, **História do Brasil**, Ed. Melhoramentos). Em razão desses fatos, decidiu D. Manoel armar uma poderosa frota de guerra, cujo comando foi dado a Pedro Álvares Cabral.

A partida de Lisboa se deu no dia 8 de março de 1500, com a presença de D. Manoel e de membros da corte e do clero. A viagem decorreu normalmente. Nenhum incidente de gravidade notável foi relatado pelo escrivão Pero Vaz Caminha. O afastamento da costa da



Ilha Siriba

22 África fora recomendado por Vasco da Gama, o que foi feito. Historiadores divergem a respeito da influência desse afastamento no descobrimento do Brasil. **João Ribeiro, Rocha Pombo e Eduardo Bueno**, por exemplo duvidam da descoberta por acaso. Especula-se que Portugal já conhecia a existência dessa nova terra. Na História de Portugal já citada, lê-se: *“Dando uma longa volta para ocidente esta esquadra descobre oficialmente o Brasil – uma vez que, repita-se, D João II já conhecia a existência dessas terras.”*

A chegada ao litoral do Brasil se deu no dia 22 de abril de 1500. A frota fundeou na altura do monte Pascoal e depois numa larga enseada a que foi dado o nome de Porto Seguro. A partir daqui, a história do descobrimento é bem conhecida: contato com os indígenas, missa, atribuição de nomes para a nova terra, prosseguimento da expedição.



Bahia de Todos os Santos - o nome – Os portugueses tinham o costume de batizar os acidentes geográficos descobertos com o nome do santo do dia. Daí Bahia de Todos os Santos, descoberta no dia 1º de novembro de 1501.

Em nosso trabalho, ao contrário do título, trataremos, principalmente, de **Salvador**, capital da Bahia, isto porque os baianos tradicionais sempre se referiram à capital pelo nome do Estado. Não se vai do interior para Salvador, mas para a Bahia. Vejam que **Jorge Amado**, principalmente no livro **Bahia de Todos os Santos** *“guia das ruas e dos mistérios de Salvador”*, fala em cidade da Bahia. Diz ele: *“O povo não deseja saber se a cidade se chama Salvador ou São Salvador... Para o povo é a cidade da Bahia.”*

Cidade do Salvador – a fundação. Fascinado pelas especiarias e metais preciosos encontrados na Índia, Portugal esqueceu-se do Brasil. A economia portuguesa transformou-se, perdendo a feição agrária. A população campesina foi-se transferindo para as cidades e, ao mesmo tempo, despovoando o Reino com o apelo à aventura marítima e à necessidade de defesa das conquistas territoriais.

O abandono do Brasil incentivava a ação de invasores ao longo do litoral, especialmente para o corte do valioso pau Brasil. As poucas expedições de exploração e policiamento não impediram as ações predatórias, principalmente de piratas franceses. Inadiável, portanto, começar a ocupação. A missão foi dada a **Martim Afonso de Souza**. Antes disso, o soberano ordenou ações rigorosas contra a pirataria que, em muitos casos, se tornaram excessivamente violentas.

Em 20 de novembro de 1530, **Martim Afonso** recebeu de D. João III o cargo de capitão-mor da armada que iria ao Brasil com poderes especiais para as causas da Justiça e para expandir o território, na intenção de promover o povoamento. Estabeleceu-se no, hoje, litoral paulista onde, em 22 de janeiro de 1532, fundou São Vicente, o primeiro município do Brasil. O passo seguinte do soberano foi a criação de 12 **capitanias hereditárias** constituídas por faixas de terra ao longo do litoral, sendo a primeira carta de doação datada de 10 de março de 1534. A maioria das **capitanias** não prosperou e o regime foi abandonado. Fracassado o regime, D. João III instituiu o **Governo-Geral**. Seu primeiro ocupante, **Tomé de Sousa**, foi nomeado em 7 de janeiro de 1549, com o título de *“capitão da povoação e terras da dita Bahia de Todos os Santos... e também ... governador-geral da dita capitania e das outras capitanias e terras da costa do Brasil”*. Chegou à Bahia em 29 de março do mesmo ano. Na comitiva, vieram religiosos da Companhia de Jesus, entre eles o padre Manoel da Nóbrega.



Primeiros núcleos – A topografia



de Salvador atendia ao gosto dos portugueses. Sempre preocupados com a defesa das terras, a existência de parte alta e parte baixa correspondia aos propósitos de sua estratégia militar. **Laurentino Gomes, in 1808 (Ed. Planeta)**, aponta exemplos de cidades com topografia semelhante, como Lisboa, Porto, Olinda, Luanda, Macau. Inicialmente, o núcleo inicial da cidade localizou-se na parte alta, entre os atuais Pelourinho e praça Castro Alves. Posteriormente, com a construção do porto, armazéns, alfândega, comércio deu-se a expansão para a parte baixa. Com o tempo, a denominação “comércio” passou a designar esta parte da cidade baixa. Hoje, aí estão lojas, bancos, mercados, empresas estatais e outras atividades oficiais e privadas. Seguindo pela orla da baía foi construído o forte de Monte Serrat. Na cidade alta, em direção à orla oceânica (Barra), ficava a área residencial das famílias mais abastadas, edifícios públicos, conventos. Na orla marítima foi construído o forte de Santo Antonio da Barra, onde mais tarde ergueu-se um farol e o local ficou conhecido como Farol da Barra. O transporte de cargas e pessoas entre a parte baixa e a parte alta era feito com animais de carga ou por escravos, através de ladeiras precariamente construídas.



CULTURA BAIANA

Intelectuais *“Pode-se falar numa escola intelectual baiana, com características próprias que a diferenciam do Rio, de São Paulo ou de Porto Alegre. (Jorge Amado). A Bahia é pródiga em intelectuais de toda ordem: poetas, escritores, políticos., diplomatas, jornalistas. Enumerá-los, além de ser tarefa difícil, extrapola os limites desta matéria. Ressalvada a omissão, citemos alguns: Gregório de Matos, Castro Alves, Rui Barbosa, Otávio Mangabeira, Simões Filho, Jorge Amado, Edgard Santos.*

Arte sacra - *“A Bahia reúne provavelmente o maior acervo de arte sacra no Brasil e o mais rico do mundo sobre o barroco ibero-americano. Nas suas igrejas, mosteiros e conventos - e mesmo em residências particulares (...) existe material suficiente para compor dezenas de museus (Luiz Fernando Macedo Costa in Museu de Arte Sacra da Bahia). Visitando as igrejas, os mosteiros, os conventos e outras instituições baianas, vamos encontrar o quê de mais expressivo existe em matéria de pintura em tetos, paredes e adereços. Da mesma forma, em esculturas, altares, púlpitos, portadas, claustros, de diversos luminares em arte sacra. Em nome de todos eles, citamos o esplendoroso talento de Francisco das Chagas, o Cabra. Sua obra mais conhecida é a escultura Cristo na coluna, acervo do Convento do Carmo, em Salvador.*



Arte popular – A Bahia é rica em expoentes da arte popular. Na escultura pontificam artesãos em madeira, barro, metal. Como temática é visível a influência africana. Citamos um dos mais conhecidos: **Agnaldo Manoel dos Santos**. Outro que tem a obra bem conhecida é o **Guarany das carrancas Drummond**, em belo poema, a ele se referiu: *“Francisco Biquiba La Fuente Guarany / conjurou os seres malévolos das águas com o poder de suas mãos e, no final, lamentando a decadência da navegação do rio São Francisco: “Os tempos são outros onde as carrancas? onde os barcos?...”* Numa arte de colorido vivo, **Rubem Valentim** pintou quadros, esculpiu em madeira e realizou outras obras com temática afro-brasileira. Mestre **Didi** (Descóredes Maximiliano dos Santos) dedicou-se, desde cedo, a esculturas com temática afro-brasileira. É tão profundo seu envolvimento com a temática que alguém o chamou de sacerdote artista. Esta parte do trabalho teve como fonte a publicação **A Mão Afro-Brasileira**, organizada pelo baiano **Emanuel Araujo** que, entre outras ati-

Arte popular – A Bahia é rica em expoentes da arte popular. Na escultura pontificam artesãos em madeira, barro, metal. Como temática é visível a influência africana. Citamos um dos mais conhecidos: **Agnaldo Manoel dos Santos**. Outro que tem a obra bem conhecida é o **Guarany das carrancas Drummond**, em belo poema, a ele se referiu: *“Francisco Biquiba La Fuente Guarany / conjurou os seres malévolos das águas com o poder de suas mãos e, no final, lamentando a decadência da navegação do rio São Francisco: “Os tempos são outros onde as carrancas? onde os barcos?...”* Numa arte de colorido vivo, **Rubem Valentim** pintou quadros, esculpiu em madeira e realizou outras obras com temática afro-brasileira. Mestre **Didi** (Descóredes Maximiliano dos Santos) dedicou-se, desde cedo, a esculturas com temática afro-brasileira. É tão profundo seu envolvimento com a temática que alguém o chamou de sacerdote artista. Esta parte do trabalho teve como fonte a publicação **A Mão Afro-Brasileira**, organizada pelo baiano **Emanuel Araujo** que, entre outras ati-



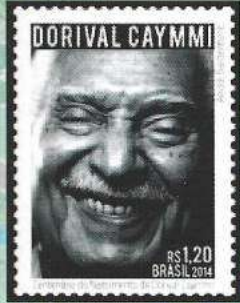
Praia dos Lencóis

Illa Siriba

vidades é pintor, escultor, museólogo, curador. **Música popular** – A Bahia é musical. Os africanos trouxeram seu canto e sua dança com que aliviavam o sofrimento da escravidão.



Em toda a América, os escravos usavam o canto para "distrain" o peso dos trabalhos. No sul dos Estados Unidos eram as **work songs**. Jerome Kerr reproduziu essa forma de canto na música *Ol' Man River* lamento do trabalhador negro carregando e descarregando mercadorias transportadas em barcos ao longo do Mississippi. No Brasil, os **cantos de trabalho** eram ouvidos na mineração e, principalmente, nas duras tarefas das plantações de cacau, cana, café etc. Esses cantos misturaram-se com ritmos africanos e indígenas e se incorporaram ao cancionário popular.



Modernamente, esses ritmos receberam diversas contribuições e evoluíram para a música popular brasileira e, particularmente, influenciaram a criação da baiana **axé music**. Com a nova música baiana, surgiu um elenco de excepcionais compositores e intérpretes. Consagrados na Bahia, e fora dela, duas lendas não podem deixar de ser citadas: **Riachão** (Clementino Rodrigues) e **Batatinha** (Oscar da Penha). O número de artistas é muito grande para ser relacionado em matéria como esta de caráter meramente informativo.. Mencionamos alguns mais frequentes na mídia: Dorival Caymmi, Raul Seixas, João Gilberto, Gilberto Gil, Caetano Veloso, Maria Bethania, Gal Costa, Tom Zé, Moraes Moreira, Ivete Sangalo, Cláudia Leite, Oloдум.

Música e dança alegoram os baianos durante todo o ano, mas o Carnaval é o ponto máximo com a invenção baiana do **Trio Elétrico** que arrasta multidões. O baiano também vai p'ra rua na **lavagem do Bonfim**, na procissão marítima do Senhor dos Navegantes, nas festas de Iemanjá, no Rio Vermelho, doce recanto de Jorge e Zélia, e no **dois de julho**, data em que a independência do Brasil foi consolidada na Bahia com a vitória sobre as revoltosas forças armadas portuguesas. É a festa popular do caboclo e da cabocla que percorre parte da cidade e termina no Campo Grande.



Cultura e misticismo. A religião afro-brasileira é praticada no Brasil, segundo as peculiaridades de cada Estado. O **Panteão dos Orixás** é, praticamente, o mesmo, variando, apenas as denominações dos **santos** em função do sincretismo. Cada orixá tem um domínio, ou uma função, vestimentas, cores, adereços, alimentos (**comidas de santo**), saudação. Aqui, devido ao escopo deste trabalho, não serão apresentados todos os orixás e as informações serão resumidas.

Oxalá é o pai de todos os orixás. Na Bahia é cultuado como **Jesus Cristo**. **Naná** – O mais velho dos orixás,. Associa-se à maternidade. Sincretizada como Sant'Ana é apresentada como mestra da **Virgem Maria**, sua filha. **Iemanjá** – **Rainha do Mar**, mãe de vários orixás, é sincretizada com várias **Nossas Senhoras**, associa-se a mães enérgicas, porém bondosas. **Oxum**, senhora das águas doces, é associada à maternidade. É, também, cultuada com várias **Nossas Senhoras**. **Ogum**, orixá do ferro e da guerra, divindade dos guerreiros, dos ferreiros e, em geral, dos que trabalham com o ferro. Na Bahia é Santo Antonio e no Rio de Janeiro a São Jorge. **Oxossi**, mora nas matas e nas regiões agrícolas; responsável pela alimentação dos humanos. Sincretizado como **São Jorge** na Bahia e **São Sebastião** no Rio de Janeiro. **Xangô** – orixá do raio e do trovão, associa-se ao poder e à justiça. Sincretizado como São Jerônimo. **Oxumaré** orixá da ação de transformação constante, Bissexual, é masculino (arco-íris) e feminino (cobra). **Iansã** – tem o domínio do vento e das tempestades.



Menininha do Gantois.

Admirável pela obra social que realizou - acima de qualquer religião – não pode deixar de ser mencionada a sublime figura de **Irmã Dulce** que, com amor e humildade, se dedicou a cuidar da população desvalida de Salvador.

Sincretizada como **Santa Bárbara. Exu – intermediário entre os deuses e os humanos** – A teologia ocidental baseada na dualidade **bem-mal** leva ao falso conceito de considerá-lo a encarnação do mal. O **candomblé** da Bahia sempre foi dirigido por exoneranciais **mães e pais de santo**. **Dorival Caymmi** cantou a beleza de uma delas **Mãe**



FATOS MARCANTES

Na Bahia aconteceram fatos que ficaram marcados na História do Brasil. Os principais: chegada de Cabral a Porto Seguro, o início da colonização, a criação das



capitanias hereditárias, o Governo-Geral e elevação de Salvador a capital da Colônia (1549), a passagem do Príncipe Regente D. João, quando se dirigia ao Rio de Janeiro fugindo da invasão francesa (1808), a abertura dos portos no mesmo ano.

Outros fatos importantes: a invasão holandesa, em 1624, a revolta escrava: dos males (1835) e a dos sabinos (1837/1838). O fato mais importante foi a expulsão das tropas portuguesas em 2 de julho de 1823. Os portugueses, no Brasil, não se conformaram com a



declaração de Independência. A maioria das províncias apoiou o Regente. Os descontentes invadiram as províncias de Piauí, do Maranhão e da Bahia, todos vencidos pelas tropas brasileiras. (A data, como mencionamos atrás, é de uma das mais festivas da cidade), O episódio na Bahia ficou marcado, também, pelo heroísmo de duas mulheres: **Maria Quitéria**, que se vestiu de soldado para lutar pela Independência e **Madre Joana Angélica**, que foi morta na porta do Convento da Lapa ao impedir a invasão de soldados portugueses.

Epílogo

A Bahia não se contém nestas poucas linhas. Jorge Amado sintetizou-a em **Bahia de Todos os Santos** mas mergulhou nos seus mistérios, dissecou suas entranhas e as expôs em dezenas de livros. Por eles, ficamos conhecendo Pelourinho, Taboão, Água de Meninos, mercados feiras etc. por onde transitam os "capitães de areia" os Jubiabás, os Berro d'Água e uma pleiade de personagens que, tanto quanto os eruditos, os intelectuais, compõem os ingredientes desse amálgama que é o baiano. Faltou falar em muita coisa. Capoeira, culinária samba de roda, a baiana do acarajé, o mercado modelo, o elevador Lacerda e muito mais.



A ESTRADA DE FERRO DOM PEDRO II

A EF Dom Pedro II foi um projeto imperial de integração nacional a partir do Rio de Janeiro, então a sede do Governo. Sua primeira prioridade era o escoamento da produção de café do Vale do Paraíba, ligando os centros produtores ao porto do Rio de Janeiro. Seu projeto foi aprovado em 1855 e os trabalhos começaram nesse mesmo ano. Posteriormente conhecida por Linha do Centro, era a espinha dorsal do projeto concebido pelo governo.

O primeiro trecho inaugurado saía da Estação Corte, ou Central (atual Estação Dom Pedro II) e, atravessando os subúrbios do Município Neutro e a Baixada Fluminense, chegou à estação de Belém (atual Japeri) em 1858. A partir de Belém, a linha tronco iniciava a subida da Serra do Mar, passando por Paulo de Frontin e Mendes, chegando a Barra do Pirai em 1864. Acompanhando o vale do Paraíba, a linha seguiu em direção a Minas Gerais chegando a Três Rios em 1867 e em Juiz de Fora em 1875.

O RAMAL DE SÃO PAULO, OU RAMAL DA CACHOEIRA



Mapa Postal do Estado do Rio de Janeiro em 1888 (© Mapoteca da Biblioteca Nacional)

O detalhe do Mapa Postal acima retrata o Ramal de São Paulo. As bandeirinhas fincadas em algumas cidades representam as agências postais ativas naquela data. O ramal saía de Barra do Pirai (no mapa, um pouco à direita da Barra Mansa, mas fora da imagem) cidade que se tornaria o mais importante entroncamento ferroviário do Estado do Rio. Além de ser estação da Linha do Centro na rota de Minas Gerais, na direção oposta, mas também acompanhando o vale do Paraíba, saía o **Ramal São Paulo**, passando por Barra Mansa e Resende, chegando a Queluz, em território paulista, em 1874. A **Estação de Cachoeira** (hoje Cachoeira Paulista) foi inaugurada em 20 de julho de 1875 e era o seu ponto final.

A origem dessa cidade é o povoado de Santo Antônio da Cachoeira, importante porto fluvial onde se interligavam as rotas comerciais para Minas Gerais e para o porto de Paraty. O rio Paraíba do Sul era navegável em grande parte do trecho paulista até Cachoeira; nesse ponto, uma série de corredeiras impedia a navegação – dando origem ao nome da localidade. A interligação com a linha ferroviária fazia, portanto, todo sentido do ponto de vista logístico.

Foi grande o impacto da ferrovia na região. A localidade foi elevada a Freguesia em 29 de março de 1876 logo após a chegada da ferrovia, e, em seguida, elevada a Vila em 9 de março de 1880, sendo desmembrada de Lorena a que estava subordinada até então.

O VALE DO PARAÍBA E A ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO

Vale um parêntese para ressaltar a grande importância da região do Vale do Paraíba paulista nessa época. Segundo o Recenseamento de 1872 do Império do Brasil, as cidades de Taubaté e Guaratinguetá estavam entre as 10 maiores cidades do Estado de SP, com cerca de 17 mil habitantes cada (a mais populosa, S. Paulo, tinha quase 30 mil).

Isso motivou um grupo de empresários paulistas a projetar uma ferrovia de integração. Ela ficou conhecida com EF do Norte (pois saía dessa estação em SP) ou EF S. Paulo-Rio. A construção se iniciou em 1875 e chegou a Cachoeira em 12 de maio de 1877 onde se interligou com a EF Dom Pedro II. Acontece que a EFDP II, mais antiga, foi projetada em bitola larga (1,60m) e a EF do Norte construída em bitola métrica. Isso obrigava um custoso e demorado transbordo de carga nessa estação o que inviabilizava a operação. A EFDP II, então já rebatizada EF Central do Brasil pelo governo republicano, assumiu em 1890 o controle de ambas as ferrovias e unificou suas bitolas.

A estação de Cachoeira possuía um dos mais belos conjuntos arquitetônicos ferroviários do Brasil. Infelizmente, esse patrimônio histórico está hoje abandonado.



A AGÊNCIA POSTAL DE CACHOEIRA

Apesar da grande variedade de denominações políticas da localidade, a agência postal foi criada em 1877 já com o nome de Cachoeira, única denominação utilizada neste local em documentos postais. Os primeiros carimbos registrados na literatura de carimbologia são de 1884 e trazem na legenda superior EST. DA CACHOEIRA e na inferior (C.A.) – o que explicarei mais à frente.

Existem carimbos com a legenda Santo Antonio da Cachoeira, mas estes foram utilizados pela localidade homônima na região bragantina (atual Piracaia).

Cachoeira—est.—ag. 3ª classe—S. Paulo
—m. Bocaina.

Permuta malas diariamente com as Adms. de S. Paulo e D. Federal e com a agência de Jatahy (Sapé).

As malas exp. pelas Adm. seguem pela E. F. Central do Brasil, Ramal de S. Paulo ao destino.

Está situada em zona urbana da cidade de Bocaina, fica entre as ests. de Cruzeiro e Cannas, e dista 265 k. do D. Federal, 231 de S. Paulo, 157 de Barra de Pirahy e 6 de Jatahy.

(coleção Paulo Novaes)

Copio ao lado a mais antiga referência à agência que tenho notícia, o Guia Postal de 1906. Como se pode observar, o texto dá a entender que a agência se situava na estação, na "zona urbana

de Bocaina". Há também uma referência explícita ao "Ramal de S. Paulo".

Como já mencionei, a agência foi conhecida por Cachoeira até 1944. Nesse ano, uma decisão administrativa do governo Getúlio Vargas alterou centenas de denominações de municípios no país, utilizando nomes meio esquisitos, meio nacionalistas, por razões que não foram bem explicadas. Logicamente, as agências acompanharam essa mudança. Assim, Cachoeira foi alterada para Valparaíba. Em 1948, já no governo Dutra, uma nova revisão foi efetuada e muitos voltaram ao nome original. No nosso caso, a **Cachoeira Paulista**, denominação que segue até hoje.

O CORREIO AMBULANTE

O **Correio Ambulante** foi instituído em 1875 para operar o serviço postal a bordo dos comboios nos ramais da então Estrada de Ferro Dom Pedro II. Nessa ocasião, ele estava subordinado à 3ª Secção da Diretoria Geral dos Correios, à Rua 1º de Março, no centro do Rio.

A grande maioria da correspondência franqueada pelo correio ambulante consistia nos práticos Bilhetes Postais ou Cartas-Bilhete Pré-Franqueadas. Os primeiros se assemelhavam aos atuais cartões postais e as últimas possuíam quatro páginas que, com dobra e colagem, permitiam confidencialidade de conteúdo - semelhantes aos atuais aerogramas. Eles foram criados pelo decreto 7695 de 28 de abril de 1880 (valores de 50 e 80 Rs) e pelo decreto 7841 de 6 de outubro de 1880 (valor de 20 Rs).

Os chamados **trens "S"** (de Serra) circulavam pela Linha do Centro, do Rio até Três Rios, continuando pelo interior de Minas Gerais. Os **trens "SP"** circulavam pelo Ramal São Paulo até a cidade paulista de Cachoeira. Estes eram os trechos com maior tráfego da ferrovia.

OS CARIMBOS AMBULANTES

Como mencionei anteriormente, os primeiros carimbos conhecidos são de 1884, e possuem na legenda inferior os dizeres "C.A." - Correio Ambulante. Os carimbos que possuo em minha coleção circularam entre 1890 e 1899.

Notem na imagem abaixo que alguns mencionam explicitamente "Ramal da Cachoeira" ou ainda Linha da Cachoeira.

Como diz o título do artigo, a idéia era discorrer sobre a relevância de Cachoeira na carimbologia relacionada às estradas de ferro. Para aqueles que desejarem, mais detalhes sobre o tema podem ser encontrados no meu site: www.agenciaspostais.com.br.



Carimbos do Correio Ambulante © 2015
www.agenciaspostais.com.br - coleção do Autor

JOAQUIM A. TRESGUERRAS

COMPRA E VENDA

- Medalhas e Condecorações;
- Selos (Brasil e exterior);
- Documentos antigos;
- História Postal;
- Variedades do Brasil;
- Postais antigos/fotografias;
- Álbuns de figurinha;
- Grande estoque de peças sobre escotismo.

joaquim.tres.guerras@gmail.com

Tel.: (51) 3516-2482 Cel.: (51) 8134-9163

CAIXA POSTAL 5013 - AC Bom Fim
Av. Venancio Aires, 1096 - Porto Alegre - RS - 90041-970



ORCHIMANIA

Carimbos Temáticos, FDCs, Máximos Postais, Telegramas, Inteiros Postais
Compra - Venda - Avaliação

Responsável pela continuação do:
Catálogo Zioni de Carimbos Comemorativos do Brasil
Já atualizado até 2012.

Grande Estoque e Variedade

Contato: José Evair Soares de Sá
e-mail: evairsoares@gmail.com - Tel. (21) 2541-1834
Caixa Postal, 12042 AC Copacabana
22020-970 - Rio de Janeiro - RJ



Junte-se a nós. Solicite hoje mesmo sua assinatura.

FILACAP

Caixa Postal 06
Cachoeira Paulista/SP
12630-970 BRASIL

ac.filacap@gmail.com
www.filacap.com.br
www.acfilacap.com.br

Foi no Congresso de Havana em Cuba que, em 1985, ficou decidida a emissão da Série América. Em 1989, no início da série, o tema escolhido foi "Povos Pré-Colombianos – Usos e Costumes". O objetivo foi estabelecer uma série comum e, ao mesmo tempo, estreitar as relações entre os associados da União Postal das Américas e Espanha (UPAE) (depois modificada para União Postal das Américas, Espanha e Portugal - UPAEP) e difundir a Filatelia. Apesar da riqueza, qualidade e multiplicidade dos temas abordados, a série ainda é muito pouco conhecida.

Portugal se tornou membro no Congresso de Buenos Aires em 1990 e só fez a primeira emissão em 1993. O Canadá nunca lançou nenhum selo.

Em 1989 lançaram selos os seguintes países: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Equador, Espanha, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Suriname, Uruguai e Venezuela. Portugal não lançou selo porque somente aderiu posteriormente.

Temas anuais:

- 1989 – Povos Pré-Colombianos – Usos e Costumes;
- 1990 – O Meio Natural visto pelos Descobridores;
- 1991 – Viagens do Descobrimento;
- 1992 – 5º Centenário do Descobrimento da América;
- 1993 – Fauna ameaçada de Extinção;
- 1994 – Veículos Postais;
- 1995 – Preservação dos Sistema Ecológico;
- 1996 – Trajes Típicos Nacionais;
- 1997 – O Carteiro;
- 1998 – Mulheres Famosas;
- 1999 – Um Novo Milênio Sem Armas;
- 2000 – Campanha contra a AIDS;
- 2001 – Patrimônio Mundial da Humanidade;
- 2002 – Educação e Analfabetismo;
- 2003 – Fauna e Flora Autóctones;
- 2004 – Proteção e Conservação do Meio Ambiente;
- 2005 – Luta Contra a Pobreza;
- 2006 – Economia de Energia Elétrica;
- 2007 – Educação para Todos;



FILACAP

EXPEDIENTE

Fundado em 01.01.1975

Órgão oficial da:

ASSOCIAÇÃO CULTURAL FILACAP
CNPJ 47.541.578/0001-19

Administração, Redação e Publicidade:
Rua Sete de Abril, 50 - Cachoeira Paulista-SP

Diretor e Jornalista Responsável

José Maurício do Prado (Mtb 038600)

Tel.: (12) 9 9151-3659

Diretor: Lair José de Oliveira

Assinatura - 4 edições - R\$ 30,00

Exterior: US\$ 20,00 / 20 IRCs / € 20

FILACAP

CAIXA POSTAL 6
CACHOEIRA PAULISTA/SP
12630-970 BRASIL
ac.filacap@gmail.com

www.acfilacap.com.br - www.filacap.com.br

FILACAP não é responsável nem solidário com os conceitos e opiniões emitidos em matérias assinadas ou conteúdo de anúncios.

The views expressed in the articles and the ad contents herein are those of the authors and not necessarily those of FILACAP.

- 2008 – Festas Nacionais;
- 2009 – Jogos Populares;
- 2010 – Símbolos Pátrios;
- 2011 – Caixas de Correio;
- 2012 – Mitos e Lendas;
- 2013 – Luta contra a Discriminação;
- 2014 – Personalidades e Líderes;
- 2015 – Luta contra o Tráfico de Pessoas.

Como observação, destacamos que as quatro primeiras séries foram dedicadas aos 500 anos do Descobrimento da América. O



Brasil emitiu também selos referentes ao XIX Congresso UPAEP (18.08.2005 – RHM: C-2622 e Centenário da UPAEP Brasil: "100 Años Uniendo Culturas" (23.03.2011), ambos com a logo da entidade.

Fontes:

-Revista COFI, ano 18, março/abril 1992, nº 135 (página 23);

-Filatelista Lindolfo Pires, Curitiba/PR;

-Site: www.america-upaep-filatelia.perso.sfr.fr.

FILATÉLICA
vidal

www.filatelica Vidal.com.br

SELOS, BLOCOS, FDC, MÁXIMOS POSTAIS, QUADRAS
CBC E CPD - BRASIL E EXTERIOR

MATERIAL FILATÉLICO: ÁLBUNS, CLASSIFICADORES,
PINÇAS, LUPA, PROTETORES

cliente@filatelica Vidal.com.br

SEPS 712/912 - Conj.B - Bl. 1 - Sala 321 - Asa Sul - Brasília/DF - 70390-125
Fone: (61) 8420-0010 (agendar horário)

Filatelica

Toda linha de material **On Line**
filatélico e numismático.

Selos, Cédulas e Moedas.

www.filatelicaonline.com.br

Autharis / Cristina

Fone: (17) 99137-2408

Fax: (17) 3234-4932

Caixa Postal - 2051

CEP 15055-970

São José do Rio Preto-SP

e-mail: filatelicaonline@terra.com.br

Pigeongramas - Correio por Pombos-Correio

Marcos Boaventura

A palavra pigeograma é a denominação é dada aos selos semi-oficiais, emitidos em 1898, pelas firmas "Great Barrier Pigeon Agency" e a "Original Great Barrier Pigeon Service" para franqueamento das mensagens transmitidas por meio de pombos, da cidade de Auckland, na Nova Zelândia, para a Iha Great Barrier. Os primeiros selos emitidos, foram de 1 shilling, cor azul, tendo ao centro um pombo em vôo e a inscrição "Special Post-One Shuilling". Pouco depois os selos sofreram modificações, substituindo-se a expressão "Special Post" por "Pigeograma". Em 1946, na Índia, a polícia de Odisha inaugurou um serviço de correio por pombos que eram extremamente úteis em períodos de inundações e ciclones. Em 1982, na cidade de Cuttack, o serviço de correio por pombos foi essencial, pois todas as estradas estavam inun-



dadas. Cartas ou telegramas transportadas por pombos chamam-se pigeogramas e conseguem percorrer de 80 a 90 Km por hora. Cada pombo transporta em média de 2 a 7 mensagens.



THE ORIGINAL Great Barrier, Maroriri Copper Syndicate, Whillford, Waikite and Pigeongram Services

Post Charles

Proprietor: S. HOLDEN HOWIE

Letter: Newton Rd., Auckland, N.Z.

Manager: J. R. HOWIE

Great Barrier Sept 15 1902

To Mr. J. Fisher, Parnell, Auckland, N.Z. (Handwritten message follows)



FILATELIA 77 www.filatelial77.com.br

Loja Filatélica especializada em vendas pela Internet

SELOS, BLOCOS, FDC'S, MÁXIMOS, EDITAIS, QUADRAS CPD, BRASIL E EXTERIOR: QUASE TUDO COM 50% DE DESCONTO SOBRE OS CATÁLOGOS

MATERIAL FILATÉLICO: ÁLBUM BRASIL, LUPAS, PINÇAS, CLASSIFICADORES WALIS, LITERATURA, PROTETORES MAXIMAPHIL - MELHORES PREÇOS DO MERCADO!!!

filatelial77@filatelial77.com.br / filatelial77@terra.com.br
 Rua Bélgica, 184 - 13206-830 - JUNDIAI/SP
 Fone: (11) 4607-9148

Sociedade Philatélica Paulista

Sede Própria: Largo Paissandu n.º 51 - 17º andar
 Cep: 01034-900 - São Paulo - SP - Tel.: (11) 3223-7850
 Caixa Postal: 710 - Cep: 01059-970
www.sppaulista.com.br - sppaulista@uol.com.br

Mais de 90 anos de tradição, boletins informativos, vasta biblioteca especializada, centenas de associados, participação em exposições filatélicas. Junte-se a nós. Faça parte de uma das maiores entidades filatélicas do Brasil

APOIO CULTURAL

Clube Filatélico e Numismático de Lorena
 1955 - 2015

APOIO CULTURAL

BRASILEIRA

ASSOCIAÇÃO DE JORNALISTAS

ABRAJOF

FILATÉLICOS



Filatelia

Revista da FEBRAF

Em setembro estará circulando o Nº 1 (Julho/Dezembro de 2015) da revista editada pela Federação Brasileira de Filatelia (FEBRAF).

Ela será impressa em cores, no formato A4, e terá aproximadamente 64 páginas. Alguns artigos também serão apresentados em Inglês.

Com tal publicação a FEBRAF estará contribuindo para a formação dos filatelistas, apresentando artigos técnicos com elevado conteúdo.

Tendo periodicidade semestral, a sua assinatura anual (dois exemplares) será de R\$ 100,00. Para obter mais detalhes, contatar a Secretaria da FEBRAF (secretaria@febraf.net.br).

Filatelia | Philately
Revista da FEBRAF | FEBRAF's Magazine
Brazilian Federation of Philately
Ano 1 | Nº 1 | Julho a Dezembro de 2015

Como avaliar a qualidade de um Máximo Postal

As Cintas do Brasil Império
Marcas Postais em Correspondências Registradas
Casa da Moeda (1881-1889) Raridades

SUMÁRIO

- Como Avaliar a Qualidade de um Máximo Postal (Agnaldo de Souza Gabriel).
- Cartas com Seguro (Everaldo Santos).
- A Escravidão (Everaldo Santos).
- As Cintas do Brazil Império (José Carlos Vasconcellos).
- Achados Recentes (Peter Meyer).
- Casa da Moeda (1881-1889) - Raridades: Os Numerais (José Maria Gotti Alvarenga).
- Marcas Postais em Correspondências Registradas (Victor A. Petrucci).
- Estudo do selo Carmona e Vargas (Reinaldo Jacob).