

Revista Eletrônica

DA FILABRAS

ANO 4 / N°24

NOVEMBRO E DEZEMBRO DE 2023

Copyright © 2023 FILABRAS. Todos os direitos reservados



UMA PUBLICAÇÃO DA FILABRAS
ASSOCIAÇÃO DOS FILATELISTAS BRASILEIROS
UM CLUBE NACIONAL, VIRTUAL E VIA INTERNET

SELO DE QUALIDADE



FILABRAS

Associação dos
Filatelistas Brasileiros



FILABRAS

O BERÇO DA FILATELIA BRASILEIRA

Onde nascem os Filatelistas

**FILABRAS - PROJETO INTERCÂMBIO DE
CORRESPONDÊNCIAS E SELOS**

**UMA PARCERIA NAS ESCOLAS -
BRASIL E REPÚBLICA TCHECA**



ÍNDICE

Página 3	<u>Editorial</u> <i>Paulo Ananias Silva (Sócio N°1)</i>
Página 4	<u>FILABRAS – O Berço da Filatelia Brasileira</u> <i>Paulo Ananias Silva (Sócio N°1)</i>
Página 7	<u>Projeto Brasil & República Tcheca</u> <i>Jiří Kočner (Sócio N°1389)</i>
Página 9	<u>Reino Alemão – O Período Inflacionário (3)</u> <i>Ulrich Schierz (Sócio N°870)</i>
Página 15	<u>A Cegonha Branca Vista Através da Maximafilia</u> <i>Américo Lopes Rebelo (Sócio N°8)</i>
Página 18	<u>Leopoldo Alves Campos - Um Artista da Filatelia e Numismática</u> <i>Edil Gomes (Sócio N°1264)</i>
Página 23	<u>Béarn</u> <i>Júlio Cesar Mantovani Carvalho (Sócio N°81)</i>
Página 39	<u>Astrofilatelia: O Espaço, a História e os Selos</u> <i>Antonio Eduardo Gonçalves Castro (Sócio N°1054)</i>
Página 69	<u>Projeto VARIGVIVE - Recuperando a História</u> <i>Ulrich Schierz (Sócio N°870)</i>
Página 73	<u>O Estado do Pará e a Filatelia</u> <i>Paulo Ananias Silva (Sócio N°1)</i>
Página 92	<u>Convênios para Descontos em Lojas Filatélicas, Nossos Parceiros na Filatelia e Redes Sociais</u>
Página 93	<u>Revista Eletrônica da FILBRAS – Edições Anteriores</u>

Editor e Redator:

Paulo Ananias Silva

Redator, Diagramador e Designer**Gráfico:**

Niall Murphy

A Revista Eletrônica da FILABRAS é uma publicação da FILABRAS - Associação dos Filatelistas Brasileiros - um clube nacional, virtual e via internet.

Copyright © 2023 FILABRAS. Todos os direitos reservados.

As edições anteriores da Revista Eletrônica da FILABRAS estão disponíveis nos arquivos em

<https://filabras.org/public-library- revista-list.aspx>

A Revista Eletrônica da FILABRAS recebeu o Selo de Qualidade da ABF

SELO DE QUALIDADE

Fale Conosco: info@filabras.org

EDITORIAL

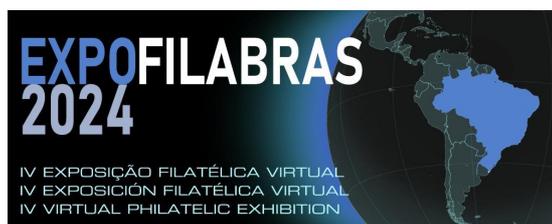
PAULO ANANIAS SILVA (SÓCIO N° 1)



Estamos chegando ao final do ano, e esta edição Ano 4 - n° 24, retrata nossa missão/visão, com uma retrospectiva repleta de atividades, onde a FILABRAS busca uma nova filatelia, uma filatelia mais dinâmica, digital e inclusiva, focando na renovação na base da filatelia, com filatelistas iniciantes, evoluindo para especialistas, fortalecendo e mantendo acessa a chama do nosso hobby. Parafraseando o amigo Roberto Pires: “Essa é a Nossa Pegada”. Veja na matéria de capa: “FILABRAS – O Berço da Filatelia Brasileira”.

Em destaque as novidades, fortalecendo nossos propósitos:

- Um novo projeto FILABRAS, unindo duas nações, Brasil & República Tcheca, uma parceria na educação e filatelia, com Escolas na República Tcheca e o Clube Filatélico Baden Powell no Brasil, veja os detalhes na matéria de capa.
- A Exposição Filatélica "A História Postal do Brasil", um projeto idealizado pelo nosso Associado Marcos Bubach.

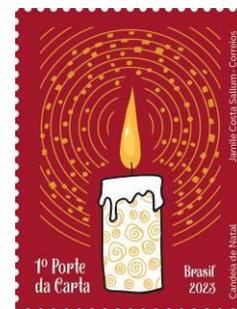


Uma outra novidade: EXPOFILABRAS 2024, uma exposição que nasce para suceder a FILANANIAS, que cumpriu sua missão em três edições, criada para unir a filatelia brasileira, que acabou se tornando um evento internacional, com o objetivo de incentivar e propagar a filatelia.

Dando continuidade a divulgação do primeiro livro da Academia Brasileira de Filatelia - ABF, nesta edição, o artigo do Confrade Paulo Ananias Silva: “O Estado do Pará e a Filatelia”.

Registramos e agradecemos as doações de selos e material filatélico por nossos Associados, uma atitude nobre que vem a colaborar com a filatelia e os projetos da FILABRAS. Todas as doações são revertidas aos próprios Associados, nas promoções e sorteios, coordenados por nosso Diretor Social e RP Roberto Pires e pelo Presidente Adjunto José Baffe.

A FILABRAS deseja a todos os Associados, Filatelistas do mundo todo e Familiares, um Natal Abençoado, e um Feliz 2024, com muitas realizações, saúde e Paz.



Concluindo, nossos agradecimentos aos Associados com excelentes artigos nesta edição.

Grande abraço, e até a próxima edição,

Paulo Ananias Silva

Presidente da FILABRAS

FILABRAS – O BERÇO DA FILATELIA BRASILEIRA

PAULO ANANIAS SILVA (SÓCIO Nº 1)



No próximo seis de abril de 2024, a FILABRAS completa o quarto ano de fundação, e aproveitamos este final de ano para fazermos uma avaliação do nosso trabalho na filatelia brasileira.

Desde o início, na consecução dos trabalhos, estabelecemos metas, para atingirmos nossos objetivos.

Em nosso site consta o porque que FILABRAS foi criada: “A ideia surgiu devido a necessidade de integrarmos os filatelistas brasileiros em uma associação, e juntos engrandecermos a filatelia no Brasil e sua importância cultural na sociedade.”

A partir dos nossos propósitos, estabelecemos nossa missão e visão (<https://filabras.org/public-mission.aspx>), atividades e projetos, principalmente para a filatelia de base, e incentivarmos novos filatelistas. Com base nos nossos Associados, fizemos um mapa da faixa etária dos filatelistas brasileiros, e precisamos renovar, formar novos filatelistas, os mais velhos e experientes estão indo embora, isto é uma realidade, e se não fizermos nada para incentivarmos novos filatelistas, nosso hobby infelizmente tende a acabar. Na tabela abaixo a faixa etária dos nossos associados, que representa uma boa parte dos filatelistas brasileiros, nesse momento estávamos com um total de 1.341 sócios. Observem que na faixa de 10 a 30 anos, somos bem poucos comparados as faixas etárias superiores.

Faixa Etária	Nº Sócios
<=10	8
11-15	13
16-20	2
21-30	31
31-40	89
41-50	243
51-60	323
61-70	233
71-80	111
81-90	23
Idade desconhecida	265
Total Sócios	1.341

A FILABRAS com tão pouco tempo de existência, tenta fazer essa renovação, já fomos chamados de **“A Maternidade da Filatelia”**, isso nos deixou muito orgulhosos e fortaleceu nossos ideais, afinal “Maternidade” remete ao nascimento e renovação, daí o título desse artigo: FIALABRAS – O Berço da Filatelia Brasileira, e continuamos humildemente tentando contribuir em prol de nossa filatelia.

Um grande exemplo dessa renovação, é o trabalho que está sendo feito junto às Escolas, em diversas frentes.

Nosso associado Maurício Menezes, com o “Projeto Escola”, que leva a filatelia e concursos de redação sobre o Marechal Rondon nas escolas de todo Brasil, está sendo um grande sucesso, já colhendo frutos com os Clubinhos de Filatelia nas Escolas. O Maurício, como Presidente da Academia Brasileira de Filatelia – ABF, inovou com o Projeto “AVANTE FILATELIA”, inclusive com aporte financeiro para subsidiar os projetos que alavancam a filatelia no Brasil. Parabéns Maurício, sua iniciativa é de suma importância para a filatelia, pois todo esse trabalho é em prol da causa “Filatelia Para Todos”.



Recentemente a FILABRAS, com o nosso Diretor Social e Relações Públicas Roberto Pires, uniu duas Nações, com um projeto de intercâmbio de correspondências e selos entre o Brasil e a República Tcheca, uma parceira entre Escolas Tchechas, coordenado pelo Sr. Jiří Kočner, e o Clube Filatélico Baden Powell no Brasil, sob a coordenação do Acir Camargo. Outro gol de placa da FILABRAS. Parabéns a todos os envolvidos.

Outro projeto na educação, vem do nosso Associado Marcos Bubach, com o apoio da FILABRAS, com suporte do Presidente Adjunto e Diretor Técnico José Baffe e nosso Diretor Social e RP Roberto Pires, que veem fazendo um excelente trabalho na propagação da filatelia e incentivo de novos filatelistas.

O Bubach organizou uma exposição, um projeto envolvendo várias escolas da região.

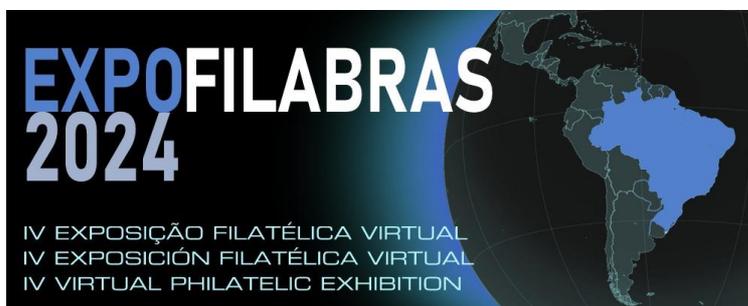
A mostra "HISTÓRIA POSTAL DO BRASIL", é uma exposição didática em Cachoeiro de Itapemirim-ES, com ampla divulgação da filatelia, distribuição de kits filatélicos com aulas e orientações aos alunos das escolas.



Uma proposta que começou bem antes da FILABRAS, foi a Exposição Virtual FILANANIAS, um evento particular idealizado por mim, com apoio de outros filatelistas, cito principalmente o José Baffe e o José Paulo Braida, onde organizamos uma exposição didática, objetivando unir a filatelia brasileira e

incentivar novos filatelistas, apresentando a filatelia ao público em geral. Este evento ultrapassou nossas expectativas, tornando-se uma mostra internacional, integrando filatelistas do mundo todo.

A Renovação: A FILANANIAS foi organizada por três anos consecutivos, e cumpriu sua missão, deixando um legado de união e incentivo à filatelia brasileira. A partir de 2024, a FILABRAS dará continuidade as exposições, sucedendo a FILANANIAS, e se inicia uma nova fase, com muitas novidades, com uma nova versão do sistema integrado para operacionalizar a exposição, tudo automatizado e on line, desde a inscrição e upload da coleção, até as premiações e entrega dos certificado. Aguardem !



Para finalizar, não poderia deixar de mencionar o trabalho da Academia Brasileira de Filatelia – ABF, que também nasceu para abrir as portas para os filatelistas que se dedicam a escrever sobre a filatelia, de forma impressa e digital, tornando a filatelia dinâmica e moderna. No quadro dos Acadêmicos da ABF, temos filatelistas avançados e especializados, com grandes trabalhos na filatelia, mas também temos escritores iniciantes, evoluindo no estudo e produzindo um material que ficará para a posteridade. Parabéns Confrade Maurício na condução da ABF, e parabéns Confrade Flávio Rosa – Diretor Literário, e responsável pelo primeiro livro da ABF.

PROJETO BRASIL & REPÚBLICA TCHECA

JIRÍ KOČNER (SÓCIO Nº 1389)



Queridos amigos do Brasil.

Deixe-me apresentar-me. Meu nome é Jiří Kočner, sou de Ostrava, é uma cidade da República Tcheca.

Estou junto com meu colega Mons. Regina Dohnalová é a líder do grupo de jovens filatelistas e eu também sou o vice-presidente do clube filatelista aqui em Ostrava.

Demoramos muito para iniciar um círculo filatélico, porque não há muito interesse pela filatelia entre os jovens, por isso estamos muito entusiasmados por termos conseguido pelo menos algumas crianças que estão realmente interessadas...

Porém, chegou algo que vai mudar não só a história da filatelia aqui na República Tcheca, mas ousou dizer que também no Brasil... Na plataforma do FACEBOOK, abordei dois homens muito importantes, o Sr. Acir Camargo do grupo de escoteiros BADEN POWEL e o Sr. Roberto Pires da FILABRAS, com um pedido e com a proposta de estabelecermos uma cooperação internacional mútua entre nossos filhos.

Fiquei um pouco apreensivo com a resposta e, neste caso, qualquer um dos meus receios foi infundado, pois ambos os senhores aceitaram alegremente as minhas sugestões. Juntos, acertamos uma cooperação mútua, onde não só as crianças dos nossos clubes filatelistas trocarão correspondências e selos, mas também nós, adultos... Estou muito satisfeito com o interesse do lado brasileiro na cooperação, e em tão pouco tempo que mantivemos contato, uma forte amizade se desenvolveu entre nós.

Estamos muito honrados em fazer parte deste grande projeto e acredito firmemente que ele durará para sempre...

Enviamos-lhes muitas saudações calorosas da República Tcheca e esperamos trabalhar juntos... Deus os abençoe, nossos queridos amigos!!!!



Vážení a milí přátelé z Brazílie.



Dovolte mi abych se vám představil. Jmenuji se Jiří Kočner, jsem z Ostravy, je to město v České republice.

Jsem společně s mojí kolegyní Mgr. Reginou Dohnalovou vedoucím kroužku mladých filatelistů a zároveň jsem místopředsdou klubu filatelistů u nás v Ostravě.

Trvalo nám dlouho než se nám podařilo spustit filatelistický kroužek, jelikož mezi mládeží není o filatelii příliš velký zájem, proto jsme velmi nadšeni, že se nám podařilo získat alespoň pár dětí, které mají opravdu velký zájem...

Přišlo ovšem něco, co změní nejen dějiny filatelie u nás v České republice, ale troufám si říci že i v Brazílii...Na platformě FACEBOOK jsem oslovil dva velmi významné muže pana Acir Camargo ze skautského oddílu BADEN POWEL a pana Roberto Pirese z FILABRAS s prosbou a návrhem, zda bychom spolu mezi našimi dětmi nenavázaly vzájemnou mezinárodní spolupráci.

S trochou obavy jsem čekal na odpověď a v tomto případě jakékoliv mé obavy nebyly na místě, jelikož oba pánové mé návrhy s radostí přijali. Společně jsme se dohodli na vzájemné spolupráci, kde si nejen děti z našich klubů filatelistu budou vyměňovat korespondenci a známky, ale i my dospělí... Jsem velmi potěšen zájmem Brazílské strany o spolupráci a za tak krátkou dobu co jsme v kontaktu, vzniklo mezi námi silné přátelství.



Je nám velkou ctí být součástí tohoto velkého projektu a pevně věřím, že bude trvat nekonečně dlouho...

Posíláme vám mnoho srdečných pozdravů z České republiky a těšíme se na společnou spolupráci...Bůh vám žehnej naši milí přátelé!!!!

Jiří Kočner

REINO ALEMÃO – O PERÍODO INFLACIONÁRIO (3)

ULRICH SCHIERZ (SÓCIO Nº870)

Inicia-se o período no qual já se observa os sinais de uma hiperinflação. O tempo em que são válidas tarifas postais vai se encurtando, os valores se elevando de forma substancial.

1) 15 de janeiro de 1923 a 28 de fevereiro de 1923 = 45 dias

Nesse período se observa que em somente um mês e meio as tarifas duplicaram e já na casa dos três dígitos de Marcos. Um dos sinais nítidos da velocidade com que caminha a inflação foi a emissão do selo de valor facial de 25,00 Marcos da série “Profissões”. Nessa faltava o valor mencionado, deveria cobrir o custo de postagem de uma carta de 20 gr. dentro do território alemão. A emissão tardia desse selo, em janeiro de 1923, e seu valor facial já não mais cobria a taxa vigente que em 15 de janeiro de 1923 passou para 50,00 Marcos. Ainda mais atrasada, em 24 de fevereiro, é emitido o valor de 5,00 Marcos que permitiria complementação de franquia.



Em 11 de janeiro de 1923 tropas francesas e belgas ocuparam parte da região do Ruhr (a região carvoeira alemã) sob a alegação de ser a área parcela de reparação pelos danos causados durante a Primeira Guerra. Por instrução do Chanceler Wilhelm Cuno (no cargo entre 22/11/1922 e 12/08/1923) todos os funcionários públicos em especial e a população em geral foram conclamados a prestarem uma resistência pacífica em não obedecer ordens emitidas pelos ocupantes. Foram emitidos três selos beneficentes com os valores da sobretaxa destinada a manter ativo o dia-a-dia da população. Foram exatamente essas duas emissões do período que foram sobreestampados.



Entretanto, observa-se que muitas das emissões com esses selos foram peças com finalidade filatélica, não correspondendo a franquia ao peso da postagem.

Simultaneamente foram emitidos selos para franquia postal aérea. O desenho reproduzindo um pombo correio entalhado em madeira, utilizando a mesma matriz de emissões de 1922, nos valores de 10,00; 25,00 e 100,00 Marcos destinavam-se notadamente para a postagem para outros países europeus. Postagens aéreas para as Américas ou a Ásia ainda não eram possíveis pois as aeronaves disponíveis não tinham autonomia para tanto.



A demanda por selos de valores mais altos para postagem principalmente de encomendas. Ao mesmo tempo foram emitidos três valores complementares da série de numerais cuja emissão iniciou em julho de 1922, respectivamente de 1000,00; 2000,00 e 3000,00 Marcos.



Comparando as tarifas vigentes antes e depois de 15 de janeiro de 1923, podemos observar os índices inflacionários desde o início da data que caracteriza o Período Inflacionário Alemão.

Tipo de documento	06/05/1920	15/01/1923
Carta com 20 gr. Nacional	0,40	20,00
Carta com 20 gr. Internacional	0,80	50,00
Cartão postal Nacional	0,30	10,00
Cartão Postal internacional	0,40	25,00

2) 01 de março de 1923 a 30 de junho de 1923 = 122 dias

Nestes quatro meses veremos um substancial aumento dos índices inflacionários. Estudiosos observaram que até meados de maio de 1923 a paridade do Marco em relação ao Dollar mantém-se relativamente estável. A partir daí, porém, essa relação se

deteriora. Se em meados de março era de 22.800 por 1, em início de maio de 31.700 por 1; no final de junho era de 154.000 por 1.

Há de ser observado aqui que o Departamento dos Correios da Alemanha não tinha a autorização de elevar as tarifas conforme suas necessidades. Havia um envolvimento político e um grêmio de diversos outros órgãos da administração pública determinava essas tarifas. O quanto esse envolvimento político se estendia basta saber que ao todo 67 departamentos, secretarias e ministérios compunham esse grêmio. Somente depois de receber a autorização o Departamento dos Correios podia iniciar a produção de novos selos para cobrir as tarifas. Aqui ainda havia a demanda de tempo para determinar os desenhos e preparar as respectivas matrizes.

Nesse período são emitidos os últimos selos da série “Profissões”; respectivamente os valores de 30,00; 40,00 e 50,00 Marcos. Entretanto, também é nesse período que surgem os primeiros selos com desenhos, devido à realidade dos tempos, simplificados com poucos detalhes e somente o valor facial em destaque. Entre os colecionadores essa série ficou conhecida como “numerais no círculo”.



A série tem 8 selos, respectivamente de 5, 10, 12, 20, 25, 30, 40 e 50 Marcos sendo emitida em dezembro de 1922.

Já essa série traz valores de 100, 200, 300, 400, 500 e 1000 Marcos e é emitida em março de 1923.



Em 1º de março de 1923 entram em vigor novas tarifas postais. A inflação acelera e já em 1º de julho de 1923 novamente as tarifas são ajustadas. Elas permanecem até 1º de agosto de 1923 quando sofrem um novo reajuste.

Tipo de documento	01/03/1923	01/07/1923	01/08/1923
Carta com 20 gr. Nacional	100	300	1000
Carta com 20 gr. Internacional	300	800	3000
Cartão postal Nacional	40	120	400
Cartão Postal Internacional	180	480	1800

3) 01 de julho de 1923 a 01 de agosto de 1923 = 31 dias



Se faz necessário, aqui, retroceder brevemente no tempo. Catalogados como emissão no ano de 1923, foram emitidos os últimos selos comemorativos dentro do período inflacionário. E maio daquele ano o selo que reproduz o Castelo Wartburg no valor de 5000 Marcos. No final de julho é emitido o segundo selos dessa série retratando a catedral de Colônia no valor

facial de 10000 marcos.

É também nesse período que são emitidos mais alguns dos selos com valor facial numeral. O início da emissão dessa série foi em outubro de 1922; em julho é emitido aquele com valor facial de 4000 Marcos. Nos períodos seguintes mais algumas emissões dessa série se seguirão. E será a partir dessa série que se observará a tomada de medidas emergenciais para a emissão se selos.



A rápida evolução da inflação sequer permite a emissão de papel-moeda que venha cobrir as necessidades. Em geral a população foi obrigada e fazer suas compras com um volume grande de notas para cobrir o valor da compra. Essa nota de 5000 Marcos foi emitida em 1º de maio de 1923, a de 10000 Marcos ainda em janeiro de 1922.



4) 01 de agosto de 1923 a 23 de agosto de 1923 = 23 dias

As tarifas que entraram em vigor no dia 1º de agosto permaneceram vigentes até o dia 1º de outubro do ano. Nesse período se observa a emissão de mais algumas emissões pertencentes a séries já mencionadas anteriormente. Vieram alguns exemplares da série dos numerais no formato retangular maior mas, também, no tamanho usual para selos regulares.

Da primeira àquele com valor facial de 5000 Marcos, da segunda aquele com valor de 1000 Marcos



Aqui devemos observar uma influência política no que diz respeito a determinação das tarifas postais. Ela era determinada por um grêmio de entidades e órgão governamentais. Se tornou difícil realizar as reuniões com a presença de todos em espaços de tempo tão reduzidos quanto a necessidade da adequação das tarifas.

Em 12 de agosto o Chanceler Wilherm Cuno pede demissão do cargo e é substituído por Gustav Stresemann. Como o governo se compôs de uma coligação multipartidária, também o congresso possuía essa composição. Isso facilitou a decisão de autorizar. Esse parlamento mediante a promulgação de uma lei de 14 de agosto autorizava os correios a elevar as tarifas dentro de um sistema de cálculo fatores inflacionários, ou seja, assim que a inflação atingisse determinado aumento de índice, as tarifas seriam automaticamente ajustadas. O quanto isso se faria necessário veremos no desenvolver da matéria e seus capítulos seguintes.

Aqui um exemplo de franquia mista em um cartão postal postado em março de 1923 utilizando ainda selos de emissões de meses anteriores.



5) 24 de agosto de 1923 a 31 de agosto de 1923 = 8 dias

Este é o período mais curto dentre os analisados e tem uma razão específica para ser detalhada. As tarifas vigentes naquele mês exigiam, para franquia correta das remessas, selos no valor de 8000 Marcos e 20000 Marcos. Não havia tempo hábil para preparar matrizes e fazer a impressão. Havia um expressivo estoque de selos de baixos valores (Pfennig = centavos) e dessa forma surgem as primeiras emissões emergenciais – selos com sobrecarga de um novo valor de franquia.

Essa série está catalogada incluindo muitos dos valores ainda superiores de emissão em períodos futuros. Era um selo no valor de 8000 Marcos, e três selos no valor de 20000 Marcos.



Essa utilização de estoques de selos cujos valores faciais já não mais atendiam a demanda. Era trabalhoso já que as folhas, já cortadas no tamanho padrão de um para venda em balcão, eram colocadas manualmente e uma a uma na impressora. Dessa forma passou-se a imprimir os selos com sobrecarga em duas passagens – a primeira de forma contínua e com a matriz original e em seguida numa segunda os respectivos novos valores. Em sua maioria esses foram emitidos e disponibilizados aos consumidores a partir de 1º de setembro de 1923.



Para se ter uma ideia da deterioração do poder aquisitivo no período inflacionário, o melhor exemplo é comparar os preços de alguns alimentos.

Produto	Jul. 1922	Jan. 1923	Mai. 1923	Ago. 1923
½ kg de pão	3,50	700	1.200	100.000
1 ovo	5,00	270	500	50.000
1 litro de leite	8,50	330	850	110.000
½ kg de açúcar	10,00	300	1.200	15.000

A partir do próximo capítulo veremos o desenrolar da assim chamada “inflação galopante”, quando a emissão de selos e de papel moeda, mas também os preços de produtos de consumo, quase não conseguem acompanhar a evolução dos mesmos.



CATÁLOGO FILABRAS DE SELOS DO BRASIL

CONVITE AOS FILABRALISTAS

Participe do Catálogo FILABRAS de Selos do Brasil, enviando suas peças especiais, que serão publicadas no nosso Catálogo, com os créditos de sua contribuição.



Selos e peças especiais, raras, autografadas e únicas, merecem ser compartilhadas com todos os filatelistas. Venha para o Catálogo FILABRAS.

A CEGONHA BRANCA VISTA ATRAVÉS DA MAXIMAFILIA

AMÉRICO LOPES REBELO (SÓCIO Nº8)

A Cegonha-Branca (*Ciconia ciconia*) é uma ave migratória e monogâmica que pertence à ordem dos Ciconiiformes e à família das Ciconiidae, nidifica em quase toda a Europa, no Médio Oriente no Centro-Oeste Asiático, no Nordeste de África e na África Austral.

É uma ave de grande porte, de pescoço comprido, bico vermelho e pernas vermelhas muito longas. Possui uma plumagem branca, em todo o corpo, exceto nas rémiges das asas que é de cor preta. Mede cerca de 100 a 115 cm de comprimento e de envergadura chega a ter entre 165 a 190 cm. O seu peso varia entre os 2.700 kg a 4.400 kg e a sua longevidade poderá ser entre os 20 a 26 anos de vida.

O seu habitat é muito diversificado como searas, pastagens de terra arável, zonas húmidas, zonas de cultivo, arrozais bem como águas pouco profundas de charcos, lagos ou rios de cursos lentos.

A Cegonha-branca é uma ave carnívora e a sua alimentação é muito variada, sendo à base de répteis, insetos, anfíbios, peixes, pequenos mamíferos e pequenas aves. A maior parte da comida é apanhada no chão especificamente nas zonas de baixa vegetação, bem como dentro de águas de pouca profundidade.

Atualmente é uma espécie protegida por leis nacionais e internacionais, nomeadamente ao abrigo das Convenções de Berna e de Bona, bem como pela Diretiva das Aves da União Europeia. É uma ave classificada com estatuto “*Conservação pouco preocupante*”

Existem vários motivos responsáveis pelo declínio desta espécie que são: a destruição dos seus habitats, a contaminação com pesticidas nas zonas agrícolas, a colocação desordenada de postes e cabos elétricos, a eletrocussão em linhas de alta e média tensão, a pilhagem e destruição dos ninhos e a própria caça.

A época de reprodução inicia-se nos princípios de Abril fazendo uma postura por ano, pondo em média 3 a 5 ovos, sendo o período da incubação de 29 a 30 dias. Os ninhos são construídos pelo casal, sendo utilizados em anos sucessivos: são enormes e feitos à base de ramos entrelaçados nas falésias e estruturas artificiais, como por exemplo, em telhados, chaminés ou postes de eletricidade. As Cegonhas-Branças podem criar isoladamente, como também formar colónias, normalmente em associação com outras espécies de aves, nomeadamente as garças.

Na Grécia Antiga o Governo grego criou uma lei, que tinha pelo nome de “A LEI DA CEGONHA”, a qual obrigava os filhos a sustentarem os pais, que já se encontravam na velhice e quem não cumprisse era severamente punido. Devido a esta característica dócil e protetora da cegonha, é que foi associado o símbolo da cegonha ao nascimento dos bebês.

A nível filatélico e de cartofilia têm sido realizadas em diversos países várias emissões de selos, postais ilustrados e postais máximos alusivos a esta espécie, conforme alguns dos exemplares aqui demonstrados o testemunham.



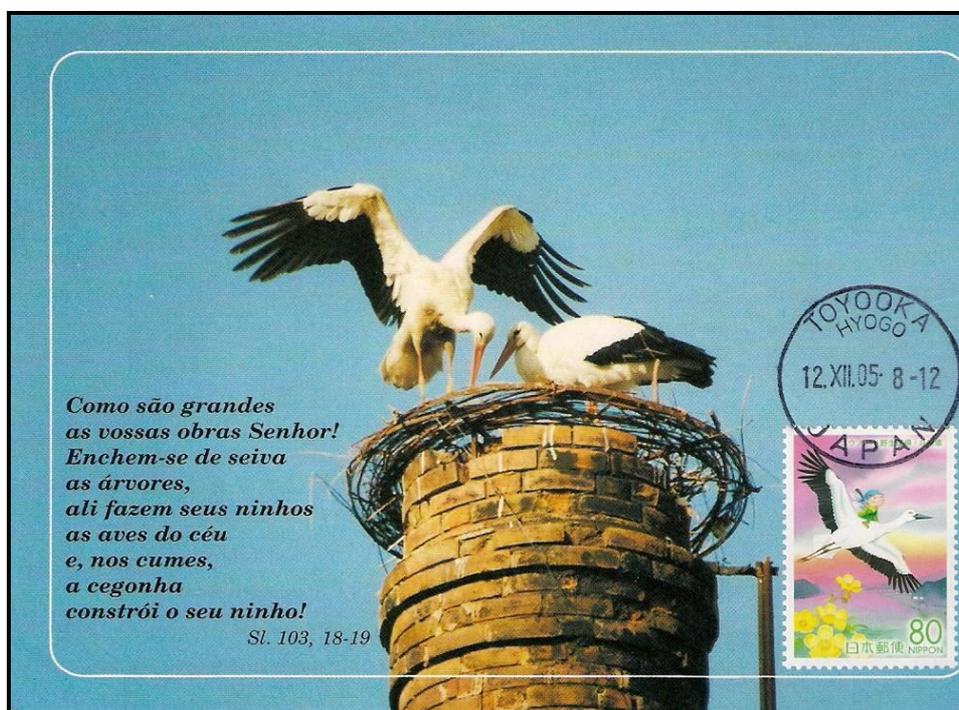
Cegonha Branca (Ciconia ciconia) - Postal Máximo

Emissão: Rússia 14.2.1991 – Zoo Relief Fund

Desenho: A.Isakov – Denteado 12 x 12 ½

Obliteração: Carimbo Comemorativo do 1º Dia de Emissão – 4.02.1991

Edição do Postal: M. hhhcteeptbo – Cbr3h – Cccc 1990.



*Como são grandes
as vossas obras Senhor!
Enchem-se de seiva
as árvores,
ali fazem seus ninhos
as aves do céu
e, nos cumes,
a cegonha
constrói o seu ninho!*

Sl. 103, 18-19

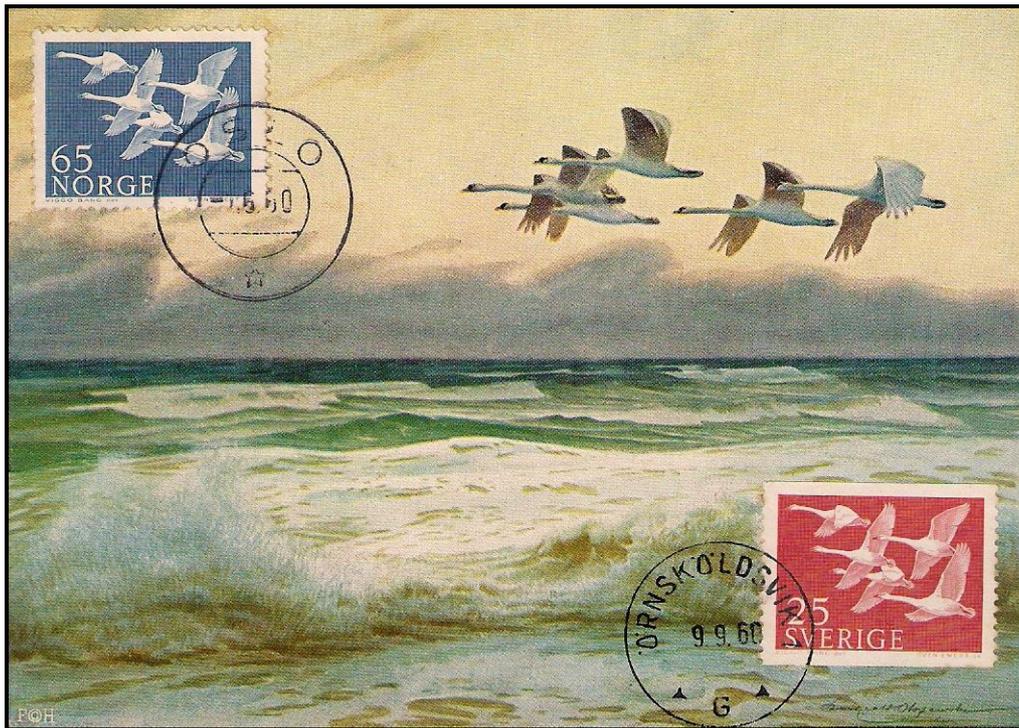
Cegonha Branca (Ciconia ciconia) - Postal Máximo

Emissão: - 2005 Re-introduction of the Oriental White Stork

Obliteração: Carimbo do Japão "Toyooka – Hyogo 12.XII.05 – 8-12-Japan

Japão é um país insular da Ásia Oriental, tendo como capital Tóquio.

Edição do Postal: Editorial Missões – Cucujães – Portugal



Cegonha Branca (*Ciconia ciconia*) - Postal Máximo

Emissão: Selo de 65 Noruege - 1956 – Noruega Dia De Los Países Nórdicos

Obliteração: Carimbo Ordinário de Oslo, (Capital da Noruega) – Maio 1960

Emissão: Selo de 25 – Sverige – 1956 Suécia – Jornada de Los Países del Norte

Obliteração: Carimbo Ordinário de Ornskoldsvik, (cidade da Suécia) 9.9.1960

Edição do Postal: Hanfstaengl – Kunstierpostkarte

BIBLIOGRAFIA:

- Atlas Ilustrado das Aves do Mundo - *Editora Civilização - Junho 1999*
- Atlas das Aves nidificantes em Portugal – 1999 – 2005 – *Editora Assírio Alvim*
- Catálogo de Selos Temático Fauna – *Aves - Birds – Domfíl – 24 Edição – 1999*
- Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal - *Instituto da Conservação da Natureza - Editora Assírio & Alvim – 2ª Edição – 2006.*

ATUALIZAÇÃO CADASTRAL

FILABRAS
Associação dos Filatelistas Brasileiros

Mantenha seu cadastro sempre atualizado, para receber nossas Revistas e atividades.

Clique [aqui](#), e acesse seu perfil com login/senha, e faça sua atualização cadastral (e-mail, endereço, seus interesses na filatelia, data de nascimento, etc.)

LEOPOLDO ALVES CAMPOS - UM ARTISTA DA FILATELIA E NUMISMÁTICA

EDIL GOMES (SÓCIO Nº 1264)

Ao contrário de alguns países, no Brasil o artista responsável pelo desenho do selo não assina sua obra, quando muito alguns selos possuem a assinatura da Casa da Moeda, que desde o lançamento do olho-de-boi em 1843, é a empresa responsável pela produção e impressão, por conta disso poucos desses personagens são conhecidos, dentre eles destacamos o desenhista e gravador Leopoldo Alves Campos, que foi muito além do seu tempo, tendo muitos trabalhos produzidos na numismática, medalhística e também na filatelia, sendo consagrado com diversas premiações.

Nasceu em 19 de maio de 1897, em Vassouras, Estado do Rio de Janeiro. Ingressou como aprendiz, sem remuneração, na carpintaria da Casa da Moeda em 1911, com apenas 14 anos.

Seu lado artístico foi descoberto, pois nas horas de folga rascunhava desenhos em papéis ou em madeiras, demonstrando desde cedo o dom pela arte, com o tempo passou para a seção de gravuras da Casa da Moeda e foi discípulo do desenhista Francisco Hilarião Teixeira da Silva e do gravador Augusto Girardet, que o incentivou a iniciar os estudos em 1916, pagando do seu bolso o primeiro ano na Escola Nacional de Belas Artes no Rio de Janeiro.

Estreou em 1916 apresentando trabalho no Salão Nacional de Belas Artes onde foi distinguido com Menção Honrosa de 1º Grau, obteve em 1917 a medalha de bronze, em 1918 a pequena medalha de prata, em 1919 a grande medalha de prata e em 1920 quando concluiu os estudos, foi agraciado com o prêmio de viagem à Europa, onde aproveitou o máximo, aprimorando sua técnica, passando por vários países, na França por atelies e na Casa da Moeda de Paris, posteriormente pela Bélgica, Suíça e Itália onde conheceu a Casa da Moeda de Roma.

Voltando ao Brasil em 1922, ficou responsável pelo Departamento de Gravuras da Casa da Moeda do Brasil, considerada uma de suas dependências mais importantes, setor da concepção das ilustrações, desenhos e gravuras em talho forte, talho doce, xilografia, litografia, para a cunhagem das moedas e medalhas e impressão das cédulas, selos, apólices e todo tipo de material que era produzido ali, além da tarefa da modelagem em gesso para fabricação de galvanos e outras atividades ligadas a produção artística.

Em paralelo, na Belas Artes, após o retorno da Europa, assumiu o cargo de professor de gravura ingressando no Conselho Superior de Belas Artes e em 1925 assumiu também a matéria de desenho. Em 1930 foi aceito no Conselho Nacional de Belas Artes. Expôs em Paris, em Rosário da Santa Fê, Argentina e em Lisboa, na Grande Exposição do Mundo Português (1940) e acumulou diversas premiações ao longo de sua carreira na Casa da Moeda e Escola Nacional de Belas Artes.



Além de várias medalhas, placas e escultura em pedras preciosas, fez a gravação de moedas que entraram em circulação e também os ensaios monetários de 1927, 1928 e 1951 que ficaram apenas no projeto. Também realizou entalhe em madeira produzindo diversos estojos oficiais pela Casa da Moeda, como o da Série Vicentina, Brasileiros Ilustres e de medalhas, somados ao longo da carreira seguramente são mais de 300 trabalhos executados.



Estojo oficial da Série de moedas Vicentinas - 1932 produzido por Leopoldo Campos na Casa da Moeda



Moedas circulantes gravador por Leopoldo Campos



Moedas da Série Vicentina: anverso das moedas de 100 réis (Cacique Tibiriça), 1000 Réis (Martim Afonso de Souza) e 2000 Réis (Dom João III)



Anverso e reverso da moeda de 200 réis do Barão de Mauá, da Série Brasileiros Ilustres, cunhadas de 1936-1938

Anverso e Reverso da moeda de 300 réis de Carlos Gomes, da Série Brasileiros Ilustres, cunhadas de 1936-1938



Anverso de todos os valores da série, Getúlio Vargas, cunhadas de 1938-1942



Anverso da moeda de 2000 réis de Duque de Caxias, cunhadas de 1936-1938

Anverso da moeda de 20 centavos, Rui Barbosa, cunhadas de 1948-1956



Anverso da moeda de 50 centavos, presidente Dutra, cunhadas de 1948-1956

Na filatelia é de sua autoria diversos desenhos para selos comemorativos, verdadeiras obras de arte reproduzidas em pequenos quadros, que temos em nossa coleção sem conhecer quem os fez, dentre seus trabalhos citamos:

Série de 1928 - Bicentenário do Cafeeiro

Série de 1932 - 4º Centenário da Colonização do Brasil

Série de 1935 - Centenário Farroupilha

1936 - 700 rs - Centenário Carlos Gomes

1937 - 300 rs - Bicentenário Rio Grande do Sul

1938 - 400 rs - Centenário General Couto Magalhães

1940 - 400 rs - Centenário de Machado De Assis

1944 - Cr\$ 1,20 - Bartolomeu de Gusmão - Aéreo

1945 - 40 cts - Pacificação do Rio Grande do Sul

1945 - 20 cts - SAUDADE da Série VITÓRIA

1946 - 40 cts - V Congresso da União Postal das Américas e Espanha

1946 - 40 cts - Centenário Princesa Isabel

1946 - 40 cts - Centenário Saldanha da Gama

1946 - 40 cts - Centenário General Gomes Carneiro

1947 - 40 cts - Centenário Castro Alves

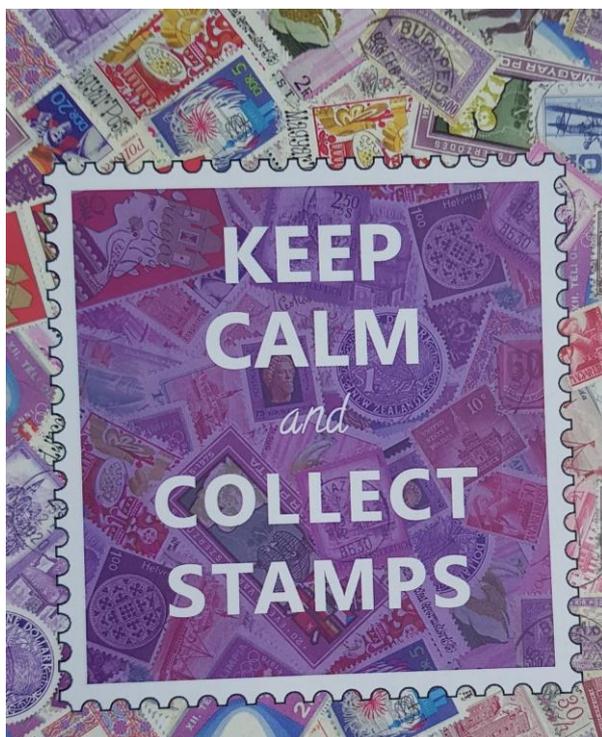


Provavelmente outros selos são de sua autoria, porém não comprovados, aposentou-se compulsoriamente da Casa da Moeda em 1967 e faleceu em 13 de outubro de 1971, sendo pouco reconhecido, seja pelas obras que deixou ou pelo legado de vários discípulos que formou na Casa da Moeda e na Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro. Se fosse citado todos as medalhas que fez a lista seria grande, como filatelista é fascinante saber que determinados selos foram feitos por artistas consagrados que também se destacaram em outras áreas o que torna algumas peças com um valor histórico ainda maior.

Encerro com a saudação do professor Lucas Mayerhoffer realizada em 1970, quando Leopoldo Campos tomou posse como Professor Emérito da Universidade Federal do Rio de Janeiro:

“Esse homem fundamentalmente bom, modesto, nunca perdeu, apesar das adversidades, o entusiasmo juvenil pela arte. Seguindo o exemplo de seu mestre, pautou-se continuamente por uma conduta reta, sem realizar obras ao acaso, trabalhando com zelo, energia e benevolência, de acordo com as normas que lhe assegurassem a perfeição da arte e conseguiu assim, se lançar mão de auto-promoção, elevar-se em todos os setores de sua especialidade com dignidade e rara nobreza d’alma”.

Edil Gomes, numismata e filatelista, design gráfico da Revista Brasileira de Numismática e do Boletim da Sociedade Numismática Brasileira, autor de livros e catálogos, possui artigos publicados sobre diversos assuntos envolvendo a numismática e filatelia.



BÉARN

JÚLIO CESAR MANTOVANI CARVALHO (SÓCIO N°81)

O mais recente de uma série de 4 vapores destinados ao serviço para a América do Sul, foi lançado em 1 ° de junho de 1860 em La Ciotat. Os outros vapores eram o *Guienne*, o *Navarre* e o *Estramadure*. Pertenciam à *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales*.

O Béarn era um navio de 101,7m de comprimento e 11,63m de largura com capacidade de deslocamento de 3036 toneladas, movido por uma máquina de 500cv de potência com duas rodas de pás e 1 cheminée, com velocidade de 10 nós. Podia acomodar 174 passageiros (83 na primeira classe, 60 na segunda e 31 na terceira), além de uma tripulação de aproximadamente 115 pessoas.

Em 26.09.1860 o Béarn, com o capitão Aubry de la Noe, partiu de Bordeaux para sua primeira viagem com destino ao Rio de Janeiro, com escalas em Lisboa, Sao Vicente, Pernambuco e Bahia. Na viagem de volta partiu do Rio de Janeiro no dia 25.10.1860.

	Origem		Destino	
	Rio de Janeiro	25.10.1860	Londres	22.11.1860
			Via	
			Bordeaux	20.11.1860
	Navio:	Bèarn		
	Companhia:	Compagnie des Messageries Maritimes		
	Porte:	2 shilling (porte duplo pago pelo destinatário em Londres).		
	Carimbos:	Correio Geral da Corte (25.10.1865); Brèsil-Bèarn (25.10.1860); F.R. 2f20c (marca de intercâmbio francesa em cartas para o Reino Unido).		
	Selos :	N/A		
	Primeira viagem do vapor Bèarn na rota Rio de Janeiro-Bordeaux.			

A Messageries Maritimes utilizou os quatro navios nesta rota na seguinte ordem para as viagens desde 1860 até 1865: Guienne, Béarn, Navarre e Estramadure. A única exceção foi quando, ainda em setembro de 1860, enviou o navio Saintonge que deveria permanecer na chamada linha anexa, na rota Rio de Janeiro-Rio da Prata.

	Origem		Destino	
	Rio de Janeiro	25.02.1863	Paris	23.03.1863
		3		3
			Via	
			Bordeau	23.03.1863
			x	3
	Navio:	Bèarn		
Companhia:	Compagnie des Messageries Maritimes			
Porte:	16 décimos a pagar pelo destinatário. 2° porte, para cartas até 15 gramas, conforme convenção Brasil-França de 1860..			
Carimbos:	Correio Geral da Corte - Brazil (25.02.1863); Brèsil 2 Bordeaux 2 (26.03.1863); Paris (26.03.1863)			
Selos:	N/A			

O desafortunado Béarn termina suas prestações com um naufrágio na costa da Bahia e, a partir deste fato iniciamos o estudo de algumas cartas e acontecimentos de certa forma relacionados à este acidente.

O Naufrágio

Em 27 de fevereiro de 1865 ocorreu o acidente com o vapor Bèarn da Messageries Maritimes. Isto acabou por envolver outros 4 vapores nesta história, o Saintonge, o Carmel e o Pèluse da própria Messagerie Maritime e o vapor Paraná da Royal Mail Steam Packet Company.

Através de anúncios e notícias em jornais da época, foi possível reconstituir parte desta história e até mesmo corrigir informações constantes em excelentes e importantes obras de literatura da história postal.

No jornal do Rio de Janeiro, Correio Mercantil de 11 de março de 1865, temos a seguinte notícia (grafia da época):

“Os jornaes da Bahia noticião o naufrágio, às 9 horas da noite de 27 do passado, na Ponta dos Castelhanos, 20 milhas ao sul de São Paulo, do paquete francez Bèarn, sahido do nosso porto na tarde de 24 com destino a Bordèos.

A viagem fora excellente até então, tendo o Bèarn passado por dentro dos Abrolhos e navegando sempre mui proximo da costa.

A bordo houve grande confusão. Toda a noite foi extremo o perigo, porque o navio batia horriavelmente sobre o cascalho em que encalhara.

De madrugada effectuou-se o desembarque na melhor ordem, sendo transportadas em primeiro lugar as senhoras e crianças, e depois os passageiros, ao todo 112 pessoas, que se abrigarão sob um barracão e algumas barracas levantadas na praia.

As bagagens, as malas e os comestíveis forão também salvos.

Na Bahia soube-se do naufrágio na tarde do 1°. Partiram imediatamente para o lugar do sinistro, a bordo do vapor Gonçalves Martins, fretado pela agencia Messageries Imperiales, os srs. agente, Leonce Aulê, consul da França, e Carlos Vianna, guarda-mor da alfandega, no dia immediato o vapor Cotinguiba, por ordem do governo, levando a seu bordo o capitão-tenente Basilio Antonio de Siqueira Barbedo, o patrão-mor, dous patrões e 20 praças da marinhagem do arsenal, um tenente e 30 praças da marinhagem do brigue Maranhão, dous ancoretes com viradores e uma lancha a reboque.

O Bèarn, que a principio não fizera água, no dia 3 estava submergido até a coberta no baixo-mar e até à tolda no preamar, sendo já impossivel salvar o navio e achando-se perdida toda a carga.

Forão conduzidos para a Bahia os passageiros e as malas no vapor Gonçalves Martins, e as bagagens e 116 homens de tripulação no Cotinguiba.

O agente da companhia dá passagem no paquete inglez às pessoas que encontrarem logar.

As malas seguem para Southampton no Paraná.

O dinheiro que o Bèarn conduzia para Pernambuco, cerca de 1,000:000\$ ficou depositado no banco inglez da Bahia.

O sr. capitão-tenente Barbedo deu conta da comissão em que fôra ao logar do naufrágio, no seguinte officio, que dirigiu ao capitão do porto:

_ Illm. Sr. _ Em cumprimento às ordens que recebi de V.S. no dia 3 do corrente, embarquei para o vapor Cotinguiba com o patrão-mor, 2 patrões, 20 marinheiros do arsenal, 1 2° tenente e 30 imperiaes marinheiros da guarnição do brigue Maranhão, levando uma lancha de arsenal prompta para socorro, afim de irmos socorrer o paquete francez que dizião estar encalhado na Boypeba; para la nos dirigimos, largando deste porto as 9 ½ horas; na altura do morro de S. Paulo, às 2 ½ horas, encontramos o vapor Gonçalves Martins, que vinha do logar do sinistro com os passageiros; arriando um bote, veio a bordo com o superintendente da companhia Bahiana, o qual disse que o paquete estava encalhado na Ponta dos Castelhanos, recomendando ao capitão do Cotinguiba que não se approximasse do logar do sinistro por ser muito perigoso; logo depois largou o bote para o Gonçalves Martins, o qual regressou immediatamente com o mesmo superintendente e com o sr. guarda-mor, trazendo este uma carta do consul de França, para ser entregue ao comandante do paquete; retirando-se, seguimos para a Ponta dos Castelhanos, aonde chegamos às 4 ½ horas da tarde; vendo o paquete encalhado sobre o recife e adornado para EB, immediatamente mandei guarnecer a lancha e dirigi-me para terra, onde se achava o comandante, para combinar com elle; dizendo-lhe o fim que ahi me levava, respondeu-me que era impossivel salvar o navio, porque já arrombado e cheio de água, o que verifiquei indo a bordo, vendo-o com água até a coberta na baixa mar, e até a tolda na preamar, encalhado sobre pedras, sentindo-se grandes choques na maré cheia. Offerecendo-me para salvar o que ainda existisse a bordo, respondeu-me que o maior serviço que lhe podia prestar era o de conduzir para esta cidade a bagagem dos passageiros, os comestíveis do navio que salvarão, e parte da guarnição, que o estava

estorvando; annuindo a isso, occupou-se a gente que levei em embarcar tudo que havia para vir; e, tendo-me pedido a lancha, que levei, para continuar a salvar o que existe a bordo do paquete, visto que os escaleres que tem são pequenos, e que se responsabilizava por ella, annui a esse pedido, deixando a lancha com os remos; às 5 horas da tarde de hontem deixamos a Ponta dos Castelhanos e dirigimo-nos para esta cidade, onde chegamos a meia noite, tendo vindo de passagem na Cotinguiba quatro officiaes e 50 praças da guarnição do paquete francez Bèarn; è o que tenho a honra de levar ao conhecimento de V.S.

Deus guarde a V.S – Bahia, 5 de março de 1865.

Illmo. Sr. Augusto Wenceslao da Silva Lisboa, capitão de mar e guerra e capitão do porto desta provincia. – Bazilio Antonio de Siqueira Barbedo, capitão-tenente.”



Naufrage du Béarn (paquebot des Messageries Impériales faisant le service du Brésil), à cinquante milles de la côte de Bahia.
(D'après les documents fournis par M. Tugemann, l'un des passagers.)

Le Monde Illustrè - 9^o année, n^o420, - 29 de abril de 1865

Como podemos ver no texto acima, as malas do correio foram salvas. Conheço, até agora, três cartas transportadas pelo Béarn nesta última viagem. Uma delas, já apresentada no livro *Características das correspondências do Brasil para a França no século XIX, Tomo II* (Klerman W.Lopes e Philippe J. Damian) e hoje em minha coleção, descrevo a seguir:

	Origem		Destino	
	Montevideo	14.02.18 65	Bordeaux	02.04.186 5
	Via		Via	
	Rio de Janeiro	24.02.18 65	Southampton	01.04.186 5
	Navio:	Saintonge, Béarn e Paraná		
	Companhia :	Messagerie Maritime (Saintonge e Béarn) Royal Mail Steam Packet Company (Parana)		
	Porte:	Porte de 8 décimos a ser pago pelo destinatário. Conforme convenção de 1860 para cartas até 7½ gramas.		
	Carimbos:	Uruguay – Saintonge (15.02/1865); Paris (07.04.1865); Paris a Bordeaux (07.04.1865); Bordeaux (08.04.1865)		
	Selos :	N.A.		
Carta transportada de Montevideo ao Rio de Janeiro pelo vapor Saintonge, da linha anexa do Rio da Prata. A mala foi transferida para o Béarn no Rio de Janeiro.				

Outra, muito conhecida, esteve no leilão 269 da Corinphila em 2021 (Maritime Postal History, the Everaldo Santos Collection), lote 5064, descrita da seguinte forma:

1865 (Feb 14): Entire letter from São Paulo to Ballyneen, Co. Cork, Ireland endorsed "Pelo paquete France de Bordeuax / Post Paid throughout" franked by 1850 300 r. grey-black tied by dotted lozenge in black with 'S. Paulo' despatch cds at left (Feb 16) and reverse with Rio de Janeiro transit cds (Feb 23). Octagonal French Paquebot datestamp "BRESIL / BEARN" in black (Salles fig. 1009) of February 26. The "Bearn" was wrecked by a storm on the night of February 27 when sailing some 47 miles South of Bahia - in a feat of brilliant seamanship the Captain saved the entire crew and contents of the vessel, journeying south for 1'000 miles of coastline. The rescued mailbags were transferred to the RMSP "Parana" which left Bahia on March 7. Two 'London / Paid' transits in red (April 5), with Cork cds and Ballyneen arrival (April 7) displaying well on reverse. Illustrated in Edition D'Or 59 on page 67. The adhesive creased but a very rare entire: one of just two covers recorded rescued from the Bearn sinking (the other was in the Berkinhaw-Smith collection). A cover of great importance to Maritime Postal History.



De acordo com esta descrição, é conhecida uma possível quarta carta, da coleção Berkinhaw-Smith.

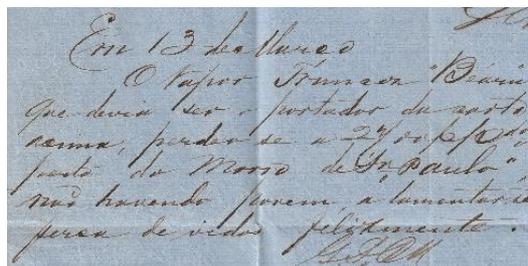
Da terceira carta que conheço, não pude apresentar imagem por não ter conseguido contato com o proprietário. Trata-se de uma carta do Rio de Janeiro para Lisboa, porte de 180 réis com par de selos de 90 réis da emissão “verticais” com carimbo “Correio Geral da Corte” de 24.02.1865. Terceiro porte de acordo com a convenção Brasil/França. Carimbo de 450 réis (terceiro porte para pacotes subsidiados) e “P.Transatlântico” de 01.04.1865 aplicados em Lisboa.

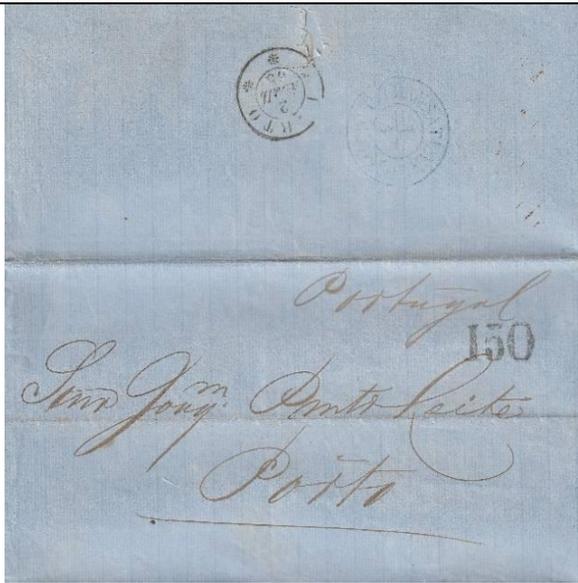
Paraná

As malas do correio foram transportadas da Bahia para a Europa pelo pacote Paraná, da Royal Mail Steam Packet Company.

A carta abaixo deveria ter sido enviada pelo Béarn, foi escrita dia 28.02.1865. O remetente anotou o seguinte em data posterior (13.03.1865):

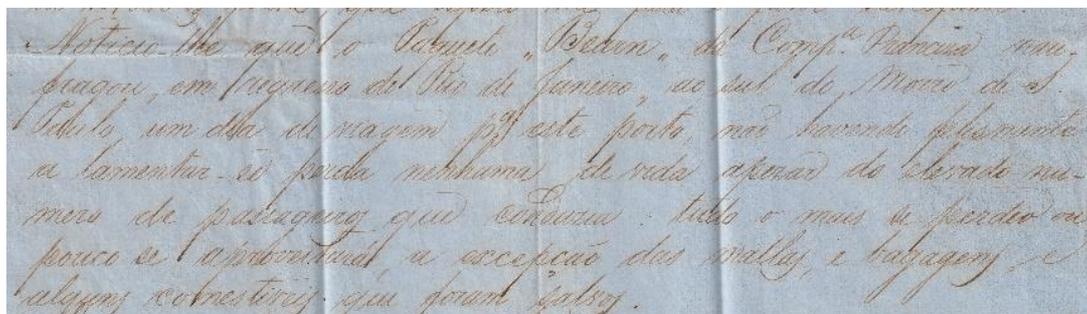
“O vapor francês Béarn que deveria ser o portador da carta acima, perdeu-se a 27 do próximo passado perto do Morro de S. Paulo, não havendo porém a lamentar-se perda de vida, felizmente.”



	Origem		Destino		
	Bahia	13.03.1865	Porto	02.04.1865	
			Via		
			Lisboa	01.04.1865	
	Navio:	Paraná			
	Companhia:	Royal Mail Steam Packet Company			
Porte:	150 réis (PT) a pagar pelo destinatário. Conforme tarifa portuguesa para pacotes transatlânticos subsidiados desde fevereiro de 1863 para cartas com até 7½ gramas.				
Carimbos:	P. Transatlântico (01.04.1865); Porto (02.04.1865)				
Selos :	N.A.				

Outra carta transportada da Bahia para Portugal pelo pacote Paraná, tem o seguinte em seu texto:

“Noticio-lhe que o paquete Béarn da Companhia Francesa naufragou, em regresso do Rio de Janeiro, ao Sul do Morro de S. Paulo, um dia de viagem para este porto, não havendo felizmente a lamentar-se perda nenhuma de vida apesar do elevado número de passageiros que conduzia. Tudo o mais se perdeu ou pouco se aproveitara a exceção das malas e bagagens, e alguns comestíveis que foram salvos.”



Noticio-lhe que o paquete Béarn, da Comp. Francesa naufragou, em regresso do Rio de Janeiro, ao sul do Morro de S. Paulo, um dia de viagem p[ar] este porto, não havendo felizmente a lamentar-se perda nenhuma de vida apesar do elevado número de passageiros que conduzia. Tudo o mais se perdeu ou pouco se aproveitara a exceção das malas e bagagens, e alguns comestíveis que foram salvos.

Origem		Destino	
Bahia	13.03.1865	Porto	02.04.1865
		Via	
		Lisboa	01.04.1865
Navio:	Paraná		
Companhia:	Royal Mail Steam Packet Company		
Porte:	150 réis (PT) a pagar pelo destinatário. Conforme tarifa portuguesa para pacotes transatlânticos subsidiados desde fevereiro de 1863 para cartas com até 7½ gramas.		
Carimbos:	P. Transatlântico (01.04.1865); Porto (02.04.1865)		
Selos :	N.A.		



No Diário de Lisboa de 03.04.1865 há a informação que pelo navio Paraná foram transportadas 24 malas do correio para Portugal, numero obviamente acima da média das malas transportadas normalmente. Além da data 01.04.1865, podemos encontrar cartas com o carimbo “P. Transatlântico” de Lisboa com data de 02.04.1865, como no exemplo abaixo.

<p>MOVIMENTO MARITIMO BARRA DE LISBOA Dia 4 de abril EMBARCAÇÕES ENTRADAS</p> <p>Paraná, paquete inglez a vapor, capitão T. A. Bevis, do Rio de Janeiro em 21 dias, da Bahia em 18, de Pernambuco em 16, e de S. Vicente em 8, com fazendas diversas, a A. Van Zeller; 134 pessoas de tripulação, 24 malas e 352 passageiros.</p>
--

Diario de Lisboa, 03.04.1865

	Origem		Destino	
	Para	13.02.1865	Figueira	xx.04.1865
	Via		Via	
	Pernambuco	17.03.1865	Lisboa	02.04.1865
	Navio:	Paraná		
	Companhia:	Royal Mail Steam Packet Company		
	Porte:	150 réis (PT) a pagar pelo destinatário. Conforme tarifa portuguesa para pacotes transatlânticos subsidiados desde fevereiro de 1863 para cartas com até 7½ gramas.		
	Carimbos:	P. Transatlântico (02.04.1865); Pernambuco (17.03.1865)		
	Selos :	N.A.		

A notícia do naufrágio demorou pelo menos uma semana para chegar em Pernambuco. No dia 07.03.1865 o Béarn ainda era esperado em Recife, conforme anúncio do Jornal do Recife.

Vapor francez — A demora extraordinária que tem tido em chegar do Sul o vapor francez *Bearn*, que já por aqui devia ter passado desde o dia 2 do corrente, tem dado motivo a conjecturas cada qual á mais judiciosa. O que, porém, não parece restar dúvida é algum transtorno, e não pequeno, demora a sua chegada, senão succedeu-lhe algum sinistro o que Deus não permita. Este navio tem sido infeliz nesta viagem; já de Europa para cá incendiou-se duas vezes.

Jornal do Recife 07.03.1865

Também no Jornal do Recife, em 18.03.1865 noticiam o seguinte:

“MALAS – Como noticiamos seguiriam, foram ontem no vapor inglês as malas, que deviam ir pelo Béarn. O sr. Austin, consul inglês interino, dirigiu-se para isto ao sr. administrador do correio, que já tinha intenção de remeter as cartas para o consulado, e concordaram sobre a remessa delas. Um e outro são dignos de louvor pela solicitude de que deram provas.”

Há uma carta expedida pelo Correio de Pernambuco, dia 02.03.1865, com indicação pelo “vappor Béarn”. Carta da coleção de Ginaldo Bezerra da Silva, imagem gentilmente cedida.

Origem	Destino	
Pernambuco	02.03.1865	Porto 02.04.1865
		Via
		Lisboa 01.04.1865
Navio:	Paraná	
Companhia:	Royal Mail Steam Packet Company	
Porte:	150 réis (PT) a pagar pelo destinatário. Conforme tarifa portuguesa para pacotes transatlânticos subsidiados desde fevereiro de 1863 para cartas com até 7½ gramas. Taxa de 300 réis (PT) aplicada e posteriormente corrigida para 150 réis.	
Carimbos:	Correio – Pernambuco (02.03.1865); P. Transatlantico (01.04.1865); Porto (02.04.1865)	
Selos :	Foram cortados da carta. Sendo expedida para Portugal através de navio francês, deveria ter um porte de 60 réis em selos brasileiros, no caso de porte simples, conforme convenção Brasil-França de 1860.	



Somente no dia 01.04.1865 a notícia chegou na França através de um telegrama de Lisboa, após a chegada do vapor Paraná naquele porto.

D'après un télégramme de Lisbonne, le 1^{er} avril, reçu par la Chambre de commerce de Bordeaux, c'est à la pointe de Castillanos, à 50 milles de Bahia, que s'est perdu le steamer *Béarn*. On ajoute que tout le chargement est perdu, mais que l'agent des postes, avec les dépêches et les passagers, seront mercredi à Southampton. La coque du *Béarn* a été vendue à Bahia.

Le Phare de la Loire, 2 avril 1865

Lisbonne, 4^{er} avril.
Le paquebot le *Béarn*, des Messageries impériales, venant de Rio Janeiro, s'est perdu le 27 février au soir à 50 milles de Bahia. Les passagers et l'équipage ont été sauvés.

La France, 2 avril 1865

« L'inquiétude continue à régner, sur notre place, au sujet du *Béarn*. Deux navires, l'un du port de Bordeaux, l'autre du port de Marseille, ont été envoyés à sa recherche. Jusqu'à présent, nous n'avons reçu aucune nouvelle sur ce paquebot. »

La Presse, 1 avril 1865

Carmel, Peluse e Saintonge

Perdido o Béarn e com o Guienne impossibilitado de efetuar a próxima viagem por motivos técnicos, para a viagem de 25 de abril a Messagerie Maritime providenciou dois navios menores:

O Carmel, de 370cv, saindo de Bordeaux, que foi enviado para substituir o Saintonge na linha Rio de Janeiro – La Plata. Assim, o Saintonge retornaria à França;

O Peluse, de 400cv, saindo de Marseille e que efetuará também a viagem do Rio de Janeiro para Bordeaux.

Abaixo, apresento uma tabela de marcha com as datas e portos tocados pelos navios envolvidos:

Béarn		Paraná	
Rio de Janeiro	24.02.1865	Rio de Janeiro	11.03.1865
Naufragio	27.02.1865	Bahia	14.03.1865
		Pernambuco	17.03.1865
		Lisboa	01.04.1865
		Southampton	06.04.1865

Pèluse		Carmel		Saintonge	
Marseille	27.04.1865	Bordeaux	25.04.1865	Rio de Janeiro	26.05.1865
S. Vicente	07.05.1865	Lisboa	29.04.1865	Bahia	29.05.1865
Pernambuco	13.05.1865	S. Vicente	07.05.1865	Pernambuco	31.05.1865
Bahia	15.05.1865	Pernambuco	---	S. Vicente	n.c.
Rio de Janeiro	18 – 24.05.1865	Bahia	17.05.1865	Tenerife	n.c.
Bahia	27.05.1865	Rio de Janeiro	22.05.1865	Cadiz	n.c.
Pernambuco	29.05.1865	Montevideo	28.05.1865	Marseille	16.06.1865
Lisboa	12.06.1865	Buenos Ayres	28.05.1865		
Bordeaux	16.06.1865				

Raymond Salles, na página 23 do tomo III da obra LA POSTE MARITIME FRANÇAISE, descreve o seguinte (traduzido):

VIAGEM EXCEPCIONAL DE 25 DE ABRIL DE 1865:

A partida de 25 de abril de 1865 deveria ter sido prevista normalmente pelo vapor GUIENNE, segundo a ordem usual de rotações; mas o GUIENNE fora enviado a La Ciotat para trocar as caldeiras.

Deveria, portanto, ter sido planejado que o transatlântico BEARN teria atuado como interino e garantido a partida em 25 de abril. O naufrágio do BEARN, portanto, exigiu um procedimento improvisado excepcional.

A Messageries impériales garantiu uma dupla viagem de ida e outra dupla viagem de retorno:

A viagem de ida foi fornecida por:

CARMEL, que deixou Bordeaux em 25 de abril de 65, na data contratual; conhecemos nesta data algumas cartas raras que receberam o carimbo CARMEL (ver fig. 1.033, p. 27).

E o PELUSE, transatlântico habitualmente ao serviço da linha egípcia, que partiu de Marseille a 27 de Abril de 65 diretamente para Cabo Verde e Rio de Janeiro, muito provavelmente sem agente postal a bordo.

O retorno foi fornecido por:

SAINTONGE, retornou da linha anexa, que saiu do Rio de Janeiro por volta de 26 de maio de 1865 e chegou a Bordeaux em 16 de junho de 1865,

(Desconhecemos o uso do carimbo SAINTONGE nesta data),

E o PELUSE, que só chegou a Bordeaux em 19 de junho de 65.

Para esta viagem de regresso "SAINTONGE-PELUSE", apenas conhecemos duas peças:

1° Carta enviada de Pernambuco em 29 de maio com a menção manuscrita "per Peluse", taxada de 16, endereçada a Marseille e ostentando o carimbo "I BRASIL I 16 juin 65 BORDEAUX" (fig. 1042).

2° Uma carta enviada de St Louis em 27 de maio, taxa de 6, endereçada a Paris e com o carimbo de entrada "COL. FR. [PAQ.FR.](#) 16 juin 65 2 BORDEAUX 2" (fig. 1049).

Parece, portanto, que apenas o SAINTONGE recolheu os despachos postais (ver pág. 25, referência n.º 2).

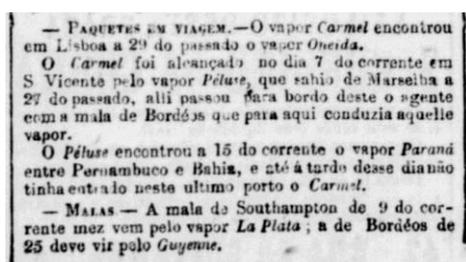
Existem alguns erros nestas informações, a saber:

- na viagem de retorno, o Saintonge saiu do Rio de Janeiro com destino a Marseille, onde chegou em 16.06.1865;
- o Peluse chegou em Bordeaux em 16.06.1865;
- neste caso, parece que somente o Peluse transportou malas postais na viagem de retorno, não o Saintonge.

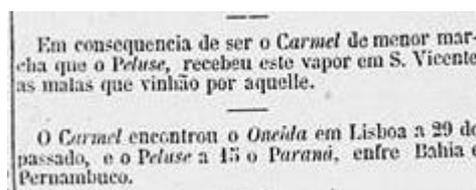
Não conheço as cartas citadas por Raymond Salles, mas consegui reunir outras cartas relacionadas à estas viagens. Nunca vi uma carta transportada pelo Saintonge na viagem de retorno à França.

Quando diz que o Peluse partiu de Marseille provavelmente sem agente postal à bordo, tem fundamento, pois a prova encontrei em notícias do Jornal do Comércio e do Correio Mercantil de 19.05.1865.

Em São Vicente (Cabo Verde) as malas e o agente postal a bordo do Carmel, passaram para o Peluse por ser um navio mais veloz.



Jornal do Comercio 19.05.1865



Correio Mercantil 19.05.1865

Esta operação gerou uma situação interessante no caso de uma carta que apresento a seguir. A carta foi despachada pelo Carmel em Bordeaux, passou para o Peluse em São Vicente e, no Rio de Janeiro foi novamente embarcada no Carmel, que era o novo navio da linha anexa para o Rio da Prata.

	Origem		Destino		
	Bordeaux	24.04.1865	Buenos Ayres	xx.05.1865	
				Via	
	Navio:	Carmel / Peluse / Carmel			
	Companhia:	Compagnie des Messageries Maritimes			
	Porte:	1 franco e 60 centimos (FR) pago na origem (segundo porte até). Porte argentino aplicado na chegada (à lapis azul).			
Carimbos:	Numérico 532; Bordeaux (24.04.1865); P.P.				
Selos :	2 selos de 80c emissão de 1862, Napoleão III.				

Sobre o Peluse, há também uma curiosidade. Foi este navio que transportou a primeira mala postal da convenção entre Brasil e Itália.

Em virtude da convenção postal celebrada entre o Brasil e a Itália em 6 de setembro de 1863 e do respectivo regulamento assignado em Turim a 4 de março do corrente anno, e no Rio de Janeiro a 5 de abril proximo passado, a repartição do correio da corte remetterá para o correio ambulante de Turim à Susa, pelos paquetes francezes e inglezes, e para o de Genova pelos navios do commercio italianos ou brasileiros, malas fechadas, contendo cartas, amostras ou pacotes de mercadorias e impressos de qualquer especie.
A primeira mala será enviada hoje pelo paquete Peluze.

Correio Mercantil 24may1865

A seguir, para finalizar, apresento algumas cartas, do Brasil para a Europa, transportadas pelo Peluse em sua única viagem nesta rota.

Origem		Destino	
Bahia	27.05.1865	Porto	13.06.1865
		Via	
		Lisboa	12.06.1865
Navio:	Peluse		
Companhia:	Compagnie des Messageries Maritimes		
Porte:	60 réis em selos brasileiros, porte simples, conforme convenção Brasil-França de 1860. 150 réis (PT) a pagar pelo destinatário., conforme tarifa portuguesa para pacotes transatlânticos subsidiados desde fevereiro de 1863 para cartas com até 7½ gramas.		
Carimbos:	Correio da Bahia (27.05.1865); P. Transatlântico (12.06.1865); Porto (13.06.1865)		
Selos :	60 réis, emissão de 1850 (Verticais / Olhos de Cabra)		



	Origem		Destino	
	Pernambuco	29.05.1865	Porto	13.06.1865
			Via	
			Lisboa	12.06.1865
	Navio:	Peluse		
Companhia:	Compagnie des Messageries Maritimes			
Porte:	150 réis (PT) a pagar pelo destinatário. Conforme tarifa portuguesa para pacotes transatlânticos subsidiados desde fevereiro de 1863 para cartas com até 7½ gramas.			
Carimbos:	P. Transatlântico (12.06.1865); Porto (13.06.1865)			
Selos :	Foram cortados da carta. Sendo expedida para Portugal através de navio francês, deveria ter um porte de 60 réis em selos brasileiros, no caso de porte simples, conforme convenção Brasil-França de 1860.			

Origem		Destino	
Bahia	27.05.1865	Figueira	xx.06.1865
		Via	
		Lisboa	12.06.1865
Navio:	Peluse		
Companhia:	Compagnie des Messageries Maritimes		
Porte:	150 réis (PT) a pagar pelo destinatário. Conforme tarifa portuguesa para paquetes transatlânticos subsidiados desde fevereiro de 1863 para cartas com até 7½ gramas.		
Carimbos:	Correio da Bahia (27.05.1865); P. Transatlântico (12.06.1865);		
Selos :	Foram cortados da carta. Sendo expedida para Portugal através de navio francês, deveria ter um porte de 60 réis em selos brasileiros, no caso de porte simples, conforme convenção Brasil-França de 1860.		



	Origem		Destino	
	Pernambuco	29.05.1865	Tourcoing	17.06.1865
			Via	
	Paris	16.06.1865	Bordeaux	16.06.1865
	Navio:		Peluse	
	Companhia:		Compagnie des Messageries Maritimes	
	Porte:		16 decimos (FR), porte duplo, para cartas até 15 gramas, a pagar pelo destinatário. conforme convenção Brasil-França de 1860.	
	Carimbos:		Pernambuco (29.05.1865); Bresil-2-Bordeaux (16.06.1865); Paris (16.06.1865); Paris à Quievrain (16.06.1865); Tourcoing (17.06.1865)	
	Selos :		N.A	

Novamente, peço a colaboração dos colegas com a divulgação de peças de suas coleções que possam complementar este estudo. Contato através do email: juliocesarmantovanicarvalho@gmail.com

Bibliografia:

VIEIRA, Armando Mario O. Paquetes à vapor para o Brasil (1851-1877): Porto. NFACP, 1991.

SALLES, Raymond. La Poste Maritime Française, Tome III – Les paquebots de l’Atlantique sud: édité par l’auteur, 1963.

E. & H. LAEMMERT, Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Provincia do Rio de Janeiro, anos 1866-67.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Fundação Biblioteca Nacional. Brasil. Disponível em: <http://memoria.bn.br/>

THE BRITISH NEWSPAPER ARCHIVE. Disponível em: <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk>

RETRONEWS – le site de press de la BNF. Disponível em : <https://www.retronews.fr/>



ASTROFILATELIA: O ESPAÇO, A HISTÓRIA E OS SELOS

ANTONIO EDUARDO GONÇALVES CASTRO (SÓCIO Nº 1054)

RESUMO

O presente artigo se propõe a examinar a divulgação do universo constituído dos mais diversos corpos celestes e dos equipamentos e missões humanas realizadas para exploração do espaço representada, especialmente, nas estampas dos selos postais referentes ao período da corrida espacial. A função social e educativa da filatelia na divulgação histórica e científica da astronomia expõe a importante dimensão que esse pequeno papel adesivo, anexado a um envelope como prova do pagamento de uma taxa por serviços postais, tomou ao longo do tempo. Nessa perspectiva, o registro da história através de postais comemorativos como prática educadora pressupõe a tessitura de redes de saberes que urde o futuro ao indagar o presente, ao tempo em que enaltece e registra a memória dos feitos do passado. O recorte analisado abrangeu selos nacionais e internacionais entre os anos de 1957 e 1975.

Palavras-chaves:

astrofilatelia – filatelia – selo postal – corrida espacial – astronauta – cosmonauta

ABSTRACT

This article aims to examine the dissemination of the universe made up of the most diverse celestial bodies and the equipment and human missions carried out for space exploration represented, especially, on the stamps of postage stamps referring to the period of the space race. The social and educational function of philately in the historical and scientific dissemination of astronomy exposes the important dimension that this small sticker paper, attached to an envelope as proof of payment of a fee for postal services, took over time. From this perspective, recording history through commemorative postcards as an educational practice presupposes the weaving of networks of knowledge that weave the future by inquiring into the present, while praising and recording the memory of past deeds. The analyzed section covered national and international stamps between 1957 and 1975.

Keywords:

astrophilately – philately – postage stamp – space race – astronaut – cosmonaut

Breve história da origem do selo postal

Filatelia: A palavra se formou dos vocábulos gregos: *philos* que significa amante, amor afeição, e *atelia*, derivado de *ateles* que significa livre de impostos, pagamentos.

PENNY BLACK - 1ª Emissão

A emissão do primeiro selo postal é o resultado de uma profunda reforma do serviço dos correios britânicos, implementadas a partir do ano de 1837 por Rowland Hill (1795 / 1879). Anteriormente, o envio das correspondências era pago pelo destinatário, em razão do peso e não pela distância percorrida.

Este processo gerava problemas porque, em alguns casos, o destinatário se recusava a receber a encomenda, pelo seu valor exorbitante, muitas vezes cobrado, gerando assim prejuízos a quem os enviava e aos órgãos públicos que administravam o serviço postal, somado a isso, os “carteiros” daquela época, então responsáveis pela coleta dos valores das referidas encomendas eram vítimas constantes de roubos.

A solução encontrada consistia num sistema cujo pagamento seria efetuado pela pessoa que fazia o envio da carta e não pelo seu destinatário. Criou-se então, umas “etiquetas com goma” que se colavam aos envelopes, justificando desta maneira o pagamento do envio. Surgia, assim, o primeiro selo postal nominado “**Penny Black**” emitido pelo Reino Unido em 06 de maio de 1840, que levava a efigie da Rainha Vitoria.



Figura 1 - Fonte: // www.smithsonianmag.com/arts-culture/the-story-of-the-first-postage-stamp

OLHO DE BOI – 1ª emissão do Brasil

O Brasil aderiu ao selo postal através de um decreto nº 255 de 29 de novembro de 1842, assinado pelo Imperador Pedro II, porém só vindo a ser materializado em 01 de agosto de 1843, com a emissão de uma série de selos com o valor de 30, 60 e 90 réis, conhecidos popularmente como “**olho de boi**”.



Figuras 2, 3 e 4 – Fonte://oldbid.com/news/coins-stamps/olho-de-boi-the-story-of-brazil-s-bull-s-eyes/

Aniversário de 180 anos do Olho de boi



Figura 5 – Fonte: acervo pessoal

Astrofilatelia

É o ramo da filatelia - prática de colecionar selos de forma organizada e que considera o valor funcional, artístico e histórico dos selos - é especializada em temas relacionados ao Espaço Cósmico e a Exploração Espacial.



Figura 6 - Fonte: acervo pessoal

O Espaço e o selo postal

A corrida espacial foi um período de intensa competição entre os Estados Unidos e a União Soviética, que se iniciou com o lançamento do Sputnik 1, em 1957. Durante esse período, os dois países lançaram uma série de satélites, naves espaciais e astronautas, em uma corrida para conquistar o espaço.

Antes, desse evento, tem-se exemplos de selos com inspiração na astronomia e, surpreendentemente, o primeiro deles foi emitido pelo Brasil, em 1887, onde foi retratada a **Constelação do Cruzeiro do Sul** nome pela qual essa série ficou conhecida.

Os selos comemorativos da corrida espacial são uma forma de celebrar essas conquistas e de promover a ciência e a tecnologia. Eles foram emitidos por diversos países, incluindo os Estados Unidos, a União Soviética, o Reino Unido, a França e o Brasil.

Os temas dos selos variavam de acordo com os eventos espaciais que eram comemorados. Alguns selos apresentavam imagens de satélites, naves espaciais ou astronautas, outros selos apresentavam imagens de planetas, estrelas ou constelações.

Tornando-se também um sucesso comercial, sendo vendidos para colecionadores em todo o mundo. Eles constituem-se numa forma importante de educar o público sobre a exploração espacial



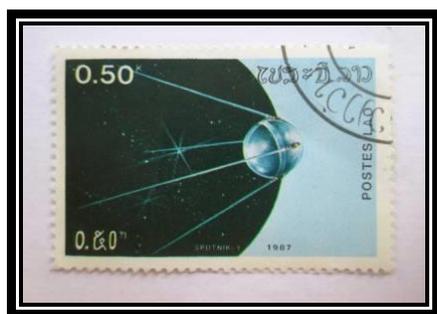
Figura 7 - Fonte: acervo pessoal

Astrofilatelia como registro histórico da “Conquista do Espaço”

SPUTNIK I

Primeiro objeto posto pela humanidade em órbita ao redor de um corpo celeste, no caso a Terra, lançado em 04 de outubro de 1957, essa pequena esfera metálica de 58 cm de diâmetro com quatro antenas de rádio, foi o marco zero dessa corrida.

Em 26 de outubro de 1957 ele parou de emitir seus sinais e em 4 de janeiro de 1958, ele desintegrou-se ao reentrar na nossa atmosfera, após três meses e 1440 órbitas completas ao redor da terra.



Figuras 8 e 9 - Fonte: acervo pessoal

SPUTNIK II

Em 03 de novembro de 1957, foi lançado o Sputnik II, que tinha forma de cone, com 4 metros de altura e 500 kg e levava a bordo a cadela **LAIKA**, o primeiro ser vivo a ir ao espaço e orbitar a terra.

Ela morreu algumas horas após o lançamento, por causa de um superaquecimento. Sua reentrada na atmosfera terrestre ocorreu em 14 de abril de 1958, quando foi incinerada.



Figuras 10 e 11- Fonte: acervo pessoal

EXPLORER 1

Primeiro satélite americano, lançado em 01 de fevereiro de 1958, em resposta ao programa Sputnik. O Explorer 1 foi satélite usado pelo físico James Van Allen, para o início de seus experimentos, que culminarão com a descoberta do cinturão radioativo em torno da terra, “Cinturão de Van Allen”. O Explorer 1 parou de transmitir dados em 23 de maio de 1958, mas ficou em órbita até 31 de março de 1970.



Figura 12 - Fonte ://istockphoto.com

LUNA 1 (Lunik 1)

Lançada em 02 de janeiro de 1959, com objetivo de chegar a Lua, mas por causa de uma falha de operação, errou seu alvo e passou a cerca de 6000 km do alvo. Considerado o primeiro objeto artificial a sobrevoar a Lua e chegar a órbita do sol.



Figuras 13 e 14 - Fonte: acervo pessoal

LUNA 2 (Lunik 2)

Lançada em 12 de setembro de 1959, foi a primeira nave ou objeto artificial a fazer um pouso forçado na lua em 14 de setembro de 1959, após 33 horas de voo.

Durante essa viagem, alguns experimentos foram realizados. Estima-se que a velocidade de impacto tenha sido de cerca 12.000 km/h, destruindo-a totalmente.



Figuras: 15 e 16 - Fonte: acervo pessoal

LUNA 3 (Lunik III)

Lançada em 04 de outubro de 1959, enviou as primeiras fotos do lado escuro da lua em 07 de outubro de 1959. O contato com a sonda foi perdido em 22 de outubro de 1959 e seu destino é desconhecido até hoje.



Figuras 17 e 18 - Fonte: acervo pessoal

PIONEER 4

Primeira sonda dos Estados Unidos a obter a velocidade de escape da Terra, foi também a primeira sonda americana a sobrevoar a Lua em 04 de março de 1959, passando a cerca de 60.000 km desta.



Figura 19 – Fonte://www.ma-shops.de

VOSTOK 1

Primeira missão do Programa Espacial Soviético Vostok, e a primeira missão espacial tripulada da história. A nave foi lançada em 12 de abril de 1961, levando o cosmonauta Yuri Gagarin. Esse voo ficou marcado como a primeira vez que um ser humano foi ao espaço exterior e o primeiro voo orbital em torno da terra.



Figuras 20 e 21 - Fonte: acervo pessoal

YURI GAGARIN

O primeiro homem a ir ao espaço em 12 de abril de 1961, a bordo da Vostok 1. É creditada a ele a célebre frase **“A terra é azul”**, ilustrando a sua visão lá do espaço. Morreu de acidente aéreo em 1968, sem ver a **“conquista do homem à Lua”**.



Figuras 22 e 23 - Fonte: acervo pessoal

ALAM BARTLETT SHEPARD JR.

Primeiro americano a ir ao espaço em 05 de maio de 1961, num voo do Projeto Mercury, sub-orbital¹ ao redor da Terra que durou cerca de 15 minutos, tempo em que foram realizados alguns experimentos para missões futuras.



Figura 24 - Fonte: acervo pessoal

VOSTOK 2

Lançada em 06 de agosto de 1961, foi comandada por German Titov, o segundo homem a ir ao espaço e também o mais jovem com apenas 26 anos. URSS anunciou que o cosmonauta havia descido de pára-quedas depois de ejetado da cápsula na atmosfera, contrário ao que foi dito quando do pouso da VOSTOK 1 de Gagarin.

1- Um voo sub orbital é um tipo de voo espacial em que uma espaçonave ou foguete é lançado da Terra em direção ao espaço, mas não atinge velocidade suficiente para entrar em órbita.



Figuras 25 e 26 - Fonte: acervo pessoal

MERCURY-ATLAS 6

A terceira missão espacial tripulada do programa americano ocorreu em 20 de fevereiro 1962, e teve o astronauta John Glenn como comandante tornando ele o primeiro astronauta americano a órbita a Terra. A missão durou 4 horas e 55 minutos.



Figuras 27 e 28 - Fonte: acervo pessoal

VOSTOK 3 e 4

Missão espacial tripulada VOSTOK 3, que tinha a intenção de determinar as capacidades do corpo humano de funcionar em condições de micro gravidade.

Seu lançamento ocorreu de 11 de junho de 1962 e foi comandada pelo cosmonauta Andrian Nikilayev, primeiro cosmonauta a flutuar livremente em condições de micro gravidade.

No dia 12 de junho de 1962 foi lançada a VOSTOK 4, sob o comando do cosmonauta 2, As duas naves ficaram a uma distância de 6,5 km uma da outra e os comandantes se comunicaram via radio, a primeira entre duas naves na história.



Figuras 29 e 30 - Fonte: acervo pessoal

Essa missão também ficou marcada como a primeira vez em que duas naves espaciais tripuladas estiveram juntas no espaço.



Figuras 30 e 31- Fonte: acervo pessoal

VOSTOK 5

A VOSTOK 5, quinta missão tripulada soviética, lançado em 14 de junho 1963. Foi comandada pelo cosmonauta Valeri Bykovski e tinha como missão principal a aproximação com a VOSTOK 6 – elas ficaram a 5 km uma da outra – além de realizar experiências médico-biológicas e melhorias nos sistemas da espaçonave. Nesta missão também foi presenciado o primeiro eclipse solar visto do espaço.

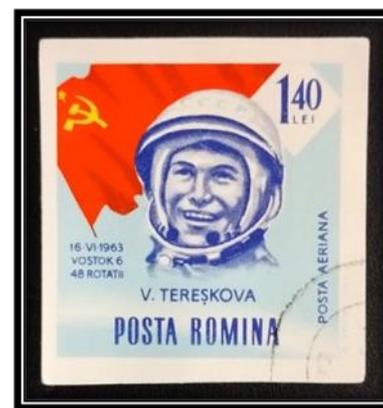


Figuras 32 e 33 - Fonte: acervo pessoal

VOSTOK 6

Foi a sexta e última missão VOSTOK, lançada em 16 de junho de 1963. Foi comandada pela cosmonauta Valentina Vladimirovna Tereshkova – Primeira civil cosmonauta e a primeira mulher a ter ido ao espaço em 16 de junho de 1963, tripulando sozinha a nave Vostok 6.

Essa missão conjunta com a Vostok 5 tinha como um dos objetivos, comparar os efeitos do voo espacial nos organismos do homem e da mulher.



Figuras 33 e 34 - Fonte: acervo pessoal

VOSKHOD 1

Esse programa consistia não só das naves, mas também dos veículos lançadores associados. O lançamento ocorreu em 12 de outubro de 1964, sendo a primeira a levar mais do que um homem ao espaço: Boris Egorov, Vladimir Komarov e Konstantin Feoktistov.

A nave completou 16 voltas a terra num período de 24h e 17 min.



Figuras 35 e 36 - Fonte: acervo pessoal

VOSKHOD 2

Primeira missão espacial a fazer uma atividade fora espaçonave, (12 min e 9 seg) com o cosmonauta Aleksei Leonov em 18 de março de 1965, ele tinha como companheiro de viagem o cosmonauta Pavel Belyayev.



Figuras 37 e 38 - Fonte: acervo pessoal

GEMINI² III

Primeira missão tripulada do projeto GEMINI, lançada em 23 de março de 1965, foi uma missão de testes da cápsula GEMINI tripulada por John Young e Virgil Ivan Grisson.



Figura 39 - Fonte: acervo pessoal

GEMINI IV

Segundo voo tripulado do Projeto GEMINI, realizado entre 3 e 7 de junho de 1965, levou a bordo os tripulantes James McDivitt e Edward White e coube a Edward o privilégio de ser o primeiro americano a realizar atividades extra veicular.

2- Projeto GEMINI – As missões I e II foram voos não tripulados do projeto.



Figuras 40 e 41 - Fonte: acervo pessoal

GEMINI VI-A E GEMINI VII

Missão que teve o objetivo de testar a manobrabilidade entre 2 naves, fazendo o primeiro encontro em órbita de naves americanas em 15 de dezembro de 1965, chegando a ficarem a uma distância entre 30 cm e 90m, uma da outra.



Figuras 42 e 43 - Fonte: acervo pessoal

GEMINI VIII E GEMINI IX

Sexta e sétima missões tripuladas do projeto Gemini, lançadas em 16 de março de 1966 e 3 de junho de 1966 respectivamente.

Coube a GEMINI VIII a missão de realizar a primeira acoplagem em órbita de duas naves, a Gemini VIII tripulada por Neil Armstrong e David Scott, conseguiu se conectar com o foguete Agena.

A GEMINI IX também realizou várias manobras de acoplamento e uma caminhada espacial do astronauta Eugene Cernan.



Figuras 44 e 45 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO³ 1

Primeira missão tripulada do projeto Apollo, com o objetivo de pousar na lua. Infelizmente, um incêndio na cabine durante um treinamento de lançamento no dia 27 de janeiro de 1967, vitimou todos os três tripulantes (Virgil Grissom, Ed White e Roger Chaffee), cancelando a missão.



Figuras 46 e 47 - Fonte: acervo pessoal

SOYUZ 1

A primeira missão espacial tripulada do programa espacial soviético, lançada em 23 de abril de 1967. Infelizmente terminou em tragédia em decorrência de falhas técnicas na espaçonave e no seu pára-quadras quando da reentrada na terra.

Nessa fatídica viagem morreu o cosmonauta Vladimir Mikhailovich Komarov (16/03/27 a 24/04/1967). Ele foi homenageado numa placa deixada na lua pelos tripulantes da Apollo 15.

3-As missões Apollo 2 e 3 não existiram.



Figuras 48 e 49 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 4

Primeiro voo do retorno do Programa Apollo em 9 de novembro de 1967 e também o primeiro teste do Saturno V, o foguete que seria usado para enviar astronautas a Lua.

APOLLO 5

Lançada em 22 de janeiro de 1968, foi o primeiro voo teste do módulo lunar Apollo, que depois levaria astronautas para a superfície da lua.

APOLLO 6

Outra missão também não tripulada, lançada em 04 de abril de 1968, foi usada para ajustes do modulo lunar e do foguete Saturno V.



Figuras 50 e 51 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 7

Lançada em 11 de outubro de 1968, foi a primeira missão tripulada do Programa Apollo, marcando a volta de humanos americanos ao espaço. Os astronautas, Walter Schirra, Donn Eisele e Walter Cunningham, realizaram vários testes com os módulos de comando e de serviço e também a primeira transmissão televisiva de uma nave americana do espaço.



Figuras 52 e 53 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 8

Primeiro voo tripulado a ser lançado do Centro Espacial John F Kennedy, foi responsável pela primeira órbita ao redor da lua, com os astronautas Frank Borman, Jim Lovell, e William Anders, em 21 de dezembro de 1968, sendo a primeira missão tripulada da humanidade a deixar a órbita baixa da terra.



Figuras 54 e 55 - Fonte Acervo pessoal

SOYUZ 4 E 5

Lançadas em 14 e 15 de janeiro de 1969 respectivamente. Essa missão tinha como objetivo realizar o primeiro acoplamento entre naves do programa soviético, já visando à construção de uma estação espacial e transferência de tripulação.

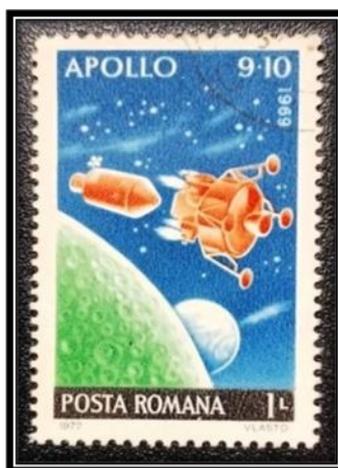


Figura 56: Fonte: acervo pessoal

APOLLO 9

Responsável por testar o módulo lunar e o módulo de serviço, mostrando que eles seriam capazes de se separar, voar separados, se reencontrar e acoplarem novamente, em 03 de março de 1969.

A tripulação era composta pelos astronautas James McDivitt, David Scott e Russel Schweickart.



Figuras 57 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 10

Quarta missão tripulada do Programa Apollo, testou o módulo lunar em órbita da lua, a cerca de 15 Km dela, em 18 de março de 1969 e teve como tripulação os astronautas, Eugene Cernan, Thomas Stafford e John Young.



Figura 58 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 11

Lançada em 16 de junho de 1969, essa missão foi responsável pela primeira “alussinagem” (pouso na lua) em 20 de junho de 1969 às 20h17’, no “Mar da Tranqüilidade”, com transmissão ao vivo pela TV.

A tripulação era composta pelos astronautas Neil Alden Armstrong, Edwin Eugene Aldrin Jr e Michael Collins

Transportados a Lua pelo módulo lunar “Eagle”, Armstrong tornou-se o primeiro humano a pisar na superfície da Lua, seguido pelo colega Aldrin vinte minutos depois, Collins ficou no módulo de comando e serviço “Columbia” na órbita da Lua aguardando o retorno dos colegas.

A missão em solo lunar durou um dia e os astronautas ficaram por 2 horas fora da espaçonave e colheram aproximadamente 21,5 quilogramas de amostras para análise.

Dia 24 de junho de 1969 ocorreu a “amerrissagem” (pouso na America).



Figura 59 - Fonte: acervo pessoal

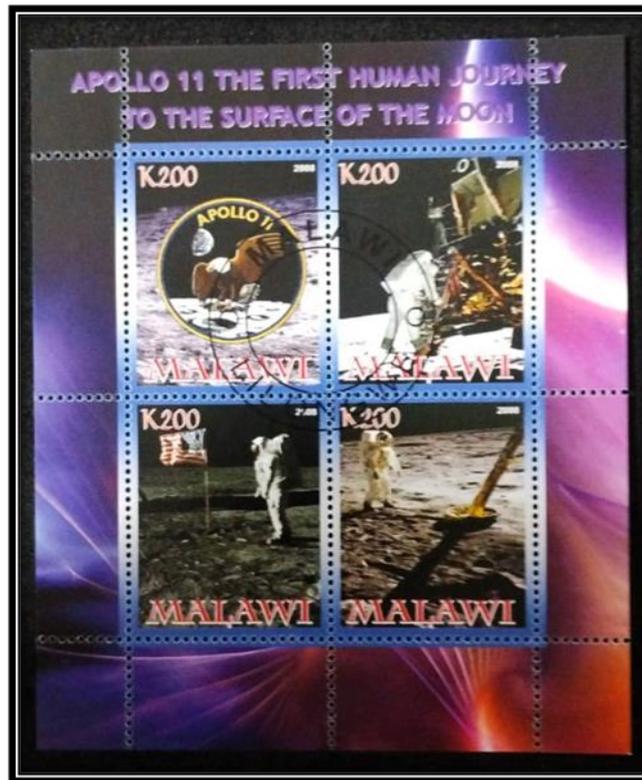


Figura 60 - Fonte: acervo pessoal



Figura 61: Fonte - acervo pessoal

20° aniversário da missão Apollo 11

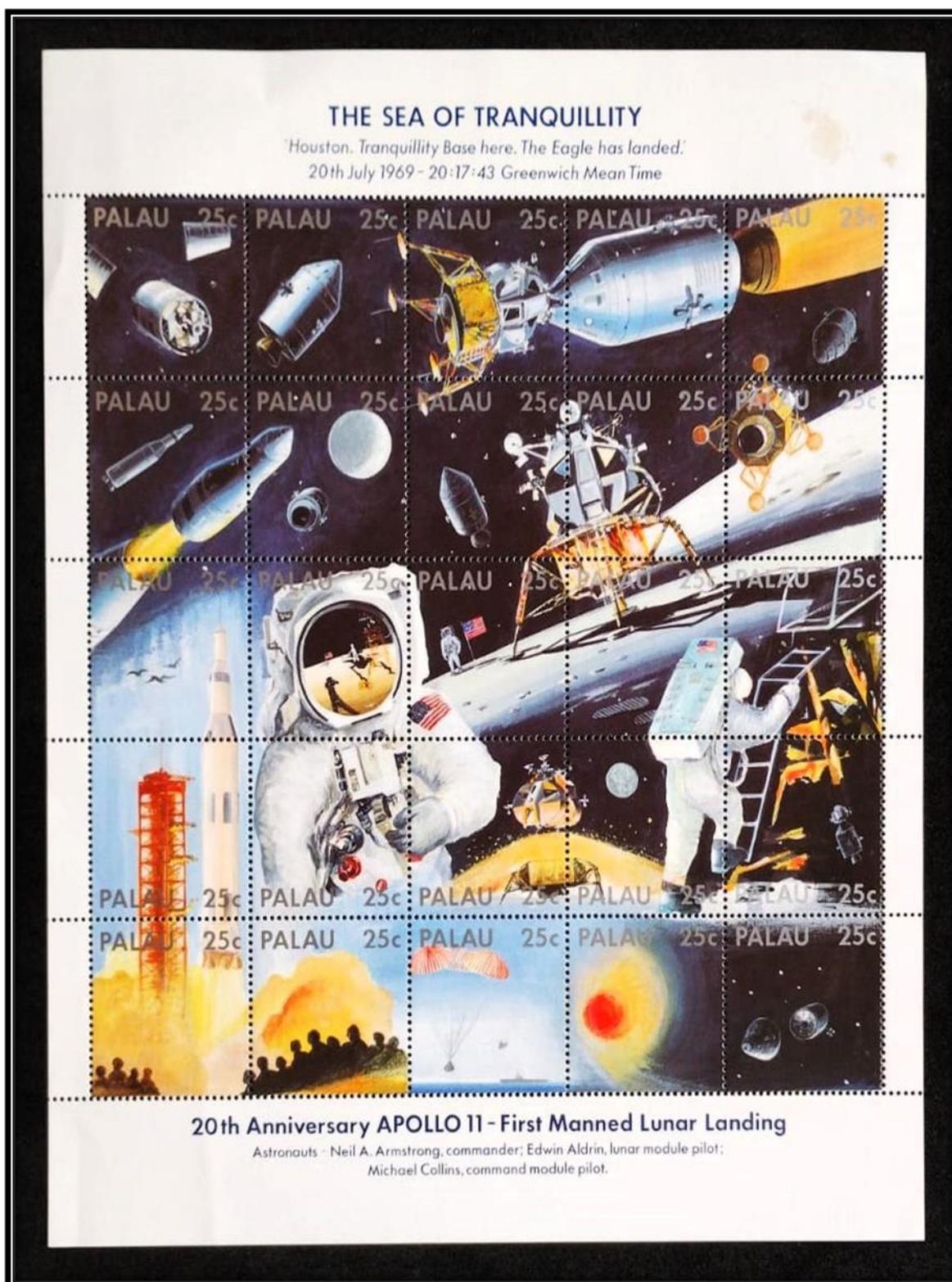


Figura 62 - Fonte: acervo pessoal

40° aniversário da missão Apollo 11



Figura 63 - Fonte: acervo pessoal

40° aniversário da missão Apollo 11

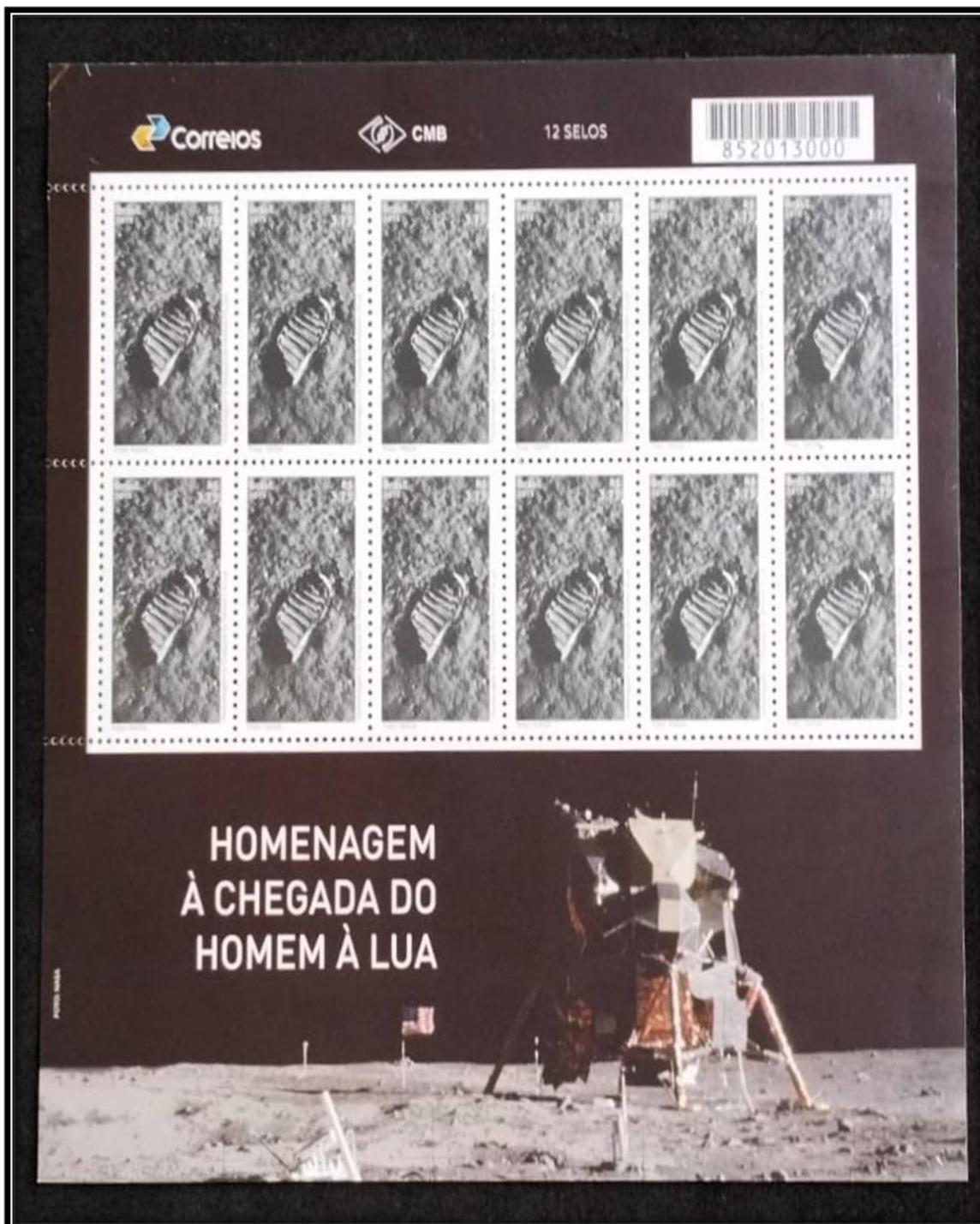
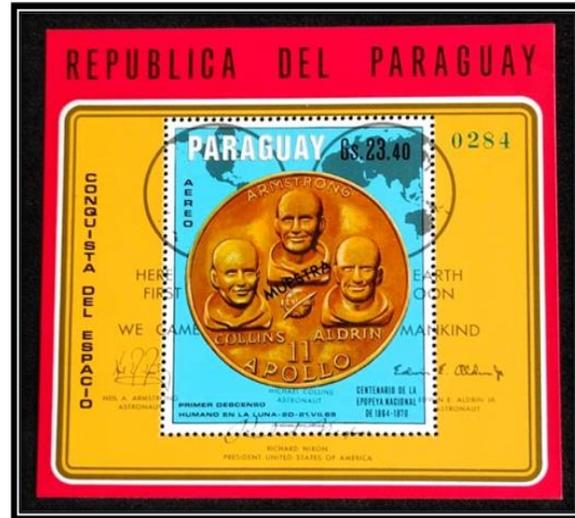


Figura 64 - Fonte: acervo pessoal

Tripulação da Missão Apollo 11



Figuras 65 e 66 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 12

Os [astronautas Pete Conrad](#), [Richard Gordon](#) e [Alan Bean](#), foram ao espaço em [14 de novembro](#) de [1969](#), lançados do [Centro Espacial John F. Kennedy](#), na [Flórida](#).

Foi o [voo espacial tripulado norte-americano](#) responsável pelo segundo pouso na [Lua](#). A missão foi planejada para realizar um pouso num ponto específico, perto da cratera onde a sonda [Surveyor 3](#) tinha “alunissado” alguns anos antes.



Figura 67- Fonte: acervo pessoal

APOLLO 13

Voo norte-americano que tinha a intenção de realizar o terceiro pouso na [Lua](#), foi lançada do [Centro Espacial John F. Kennedy](#) em 11 de abril de 1970 por um foguete [Saturno V](#), tendo sido a sétima missão tripulada do [Programa Apollo](#) da [NASA](#).

A [alunissagem](#) foi abortada depois que um dos tanques de oxigênio do [módulo de comando e serviço](#) [Odyssey](#) ter explodido, após dois dias de viagem.

Os astronautas [Jim Lovell](#), [John Swigert](#) e [Fred Haise](#) conseguiram dar a volta na Lua e retornar em segurança para a [Terra](#) em 17 de abril, “[amerrissando](#)” no [Oceano](#).



Figura 68 - Fonte www.pt.dreamstime.com

SOYUZ 9

Foi uma missão lançada em 01 de junho de 1970, preparatória do programa espacial soviético Soyuz para início do programa SALYUT, a primeira estação espacial do mundo colocada em órbita em abril de 1971.

Durante essa missão os cosmonautas, Andrian Nikolayev, Vitali Sevastyanov e Igor Volk realizaram varias experiências biomédicas e psicológicas neles próprios.

Essa missão durou de 18 dias e quebrou o recorde de permanência de humanos no espaço e mostrou a capacidade de viver e trabalhar na falta de gravidade.

No retorno, entretanto, foi constatada uma fraqueza geral na tripulação, que deixou de fazer os exercícios físicos programados para se dedecarem aos experimentos científicos.



Figura 69 - Fonte: acervo pessoal

LUNA 16

Em 12 de setembro de 1970 foi lançada a primeira missão robótica soviética que obteve êxito em pousar na Lua, em 20 de setembro de 1970. Ela retornou com amostras do solo lunar para a Terra em 24 de setembro de 1970.



Figuras 70 e 71- Fonte: acervo pessoal

LUNOKHOD 1

Em 17 de novembro de 1970, transportado pela espaçonave LUNA 17, pousava na Lua, na região chamada de “Mar de chuvas”, o primeiro veículo lunar o LUNOKHOD 1 (em Russo, “aquele que anda na Lua”).

Ele percorreu cerca de 10 km e mandou mais de 20.000 imagens de TV e 200 fotografias panorâmicas, permanecendo oficialmente em operação até o dia 4 de outubro de 1971, data do aniversário do SPUTINIK.



Figuras 72 e 73- Fonte: acervo pessoal

APOLLO 14

Lançada em 31 de janeiro de 1971, essa espaçonave realizou a terceira alunissagem em 05 de fevereiro de 1971, com os astronautas Alan Shepard, Stuart Roosa e Edgar Mitchell.

Shepard e Mitchell pousaram com o módulo “Antares” e Roosa ficou no módulo de comando e serviço “Kitty Hawk” .

Nessa viagem, foram feitos diversos experimentos científicos e tiradas várias fotos da lua. Foi nessa missão que houve o hasteamento da bandeira americana em solo lunar.



Figuras 74 e 75 - Fonte: acervo pessoal

PROJETO SALYUT

Era uma série de estações espaciais lançadas a partir de 19 de abril de 1971, com a SALYUT 1, sendo essa a primeira estação espacial lançada com sucesso.

O primeiro acoplamento deveria ter acontecido com a nave SOYUZ 10, porém motivado por falhas no mecanismo de travagem o acoplamento foi abortado.



Figura 76 - Fonte: acervo pessoal

SOYUZ 11

Missão responsável pelo primeiro acoplamento em uma estação espacial no mundo, no dia 07 de junho de 1971.

A Tripulação composta pelos cosmonautas Georgi Dobrovolki, Vladislav Volkov e Viktor Patsayev, ficaram a bordo da estação espacial até o dia 29 de junho quando desacoplaram.

Infelizmente durante a reentrada a cápsula despressurizou-se, causando morte dos três tripulantes, que são os únicos humanos a terem falecido no espaço.



Figuras 77 e 78 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 15

Quarto pouso na lua, em 30 de julho de 1971, conduzida pelos astronautas David Scott, Alfred Worden, James Irwin.

Os astronautas Scott e Irwin pousaram na Lua com o módulo lunar “*Falcon*” enquanto Worden que ficou no módulo de serviço “*Endeavour*” coletava dados da Lua através de câmeras especiais.

Essa missão foi projetada para que os astronautas ficassem mais tempo em solo lunar aproveitando do primeiro veículo explorador, possibilitando assim uma maior pesquisa da geologia lunar, visitando vários pontos da Lua.



Figuras 79 e 80 - Fonte: acervo pessoal



Figura 81- Fonte: acervo pessoal

LRV – LUNAR ROVING VEHICLE

Foram veículos elétricos projetados para operar no vácuo, na baixa gravidade da Lua e serem capazes de atravessar as irregularidades de sua superfície.

Ao todo foram levados a Lua, 3 veículos nas missões Apollo 15, 16 e 17.



Figuras 82, 83 e 84 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 16

Quinto e penúltimo voo tripulado até a Lua, lançado em 16 de abril de 1972 e sua alussinagem ocorreu em 21 de abril de 1972. Sua tripulação foi composta pelos astronautas John Young, Charles Duke e Ken Mattingly.

Os dois primeiros alussinaram com o módulo “Orion” e Ken Mattingly ficou em órbita a bordo do módulo “Casper”, fazendo uma caminhada espacial, vários experimentos e muitas fotografias.



Figuras 85 e 86 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 17

Última missão tripulada do Projeto Apollo, lançada em 07 de dezembro de 1972, alussinando em 11 de dezembro deste. Essa foi também a última missão tripulada para além da órbita da Terra.

Nessa missão voaram os astronautas Eugene Cernan, Harrison Schmitt e Ronald Evans cabendo esse último ficou a bordo módulo de comando “America”, enquanto Eugene e Schmitt alussinavam com o módulo lunar “Challenger” para fazer o último passeio do homem na Lua.



Figuras 87 e 88 - Fonte: acervo pessoal

LUNOKHOD 2

Segundo veículo robótico russo a pousar na Lua, na data de 15 de janeiro de 1973, ele tinha como missão, coletar imagens, observar os raios-X solares, entre outros experimentos.

Percorreu em torno de 39 km no solo Lunar, durante o período em que ficou operante ou seja, até 10 de maio de 1973, data em que se chocou com a parede de uma cratera.



Figura 89 - Fonte: acervo pessoal

APOLLO 18 / SALYUT

A missão Apollo-Soyuz foi uma missão espacial conjunta realizada em julho de 1975. Foi à primeira missão espacial tripulada conjunta entre os Estados Unidos e a União Soviética.

A missão iniciou-se em 15 de julho de 1975, com a Apollo 18 sendo lançada da Estação da Força Aérea de Cabo Canaveral, na Flórida, e a Soyuz 19 lançada do Cosmódromo de Baikonur, no Cazaquistão.

As duas naves espaciais acoplaram-se em órbita da Terra em 17 de julho de 1975.

Os astronautas americanos Thomas P. Stafford, Vance D. Brand e Donald K. Slayton e os cosmonautas soviéticos Alexei A. Leonov, Valeriy N. Kubasov e Pyotr I. Klimuk realizaram uma série de atividades conjuntas, incluindo caminhada espaciais, transferência de carga e experimentos científicos.

A missão Apollo-Soyuz foi um momento histórico na exploração espacial, simbolizando a possibilidade de cooperação internacional mesmo em tempos de tensões políticas e rivalidade.

Essa missão solidificou o caminho para futuras colaborações no espaço e é lembrada como um marco na história da exploração social.



Figuras 90, 91 e 92 - Fonte: acervo pessoal



Figuras 93 e 94 - Fonte: acervo pessoal

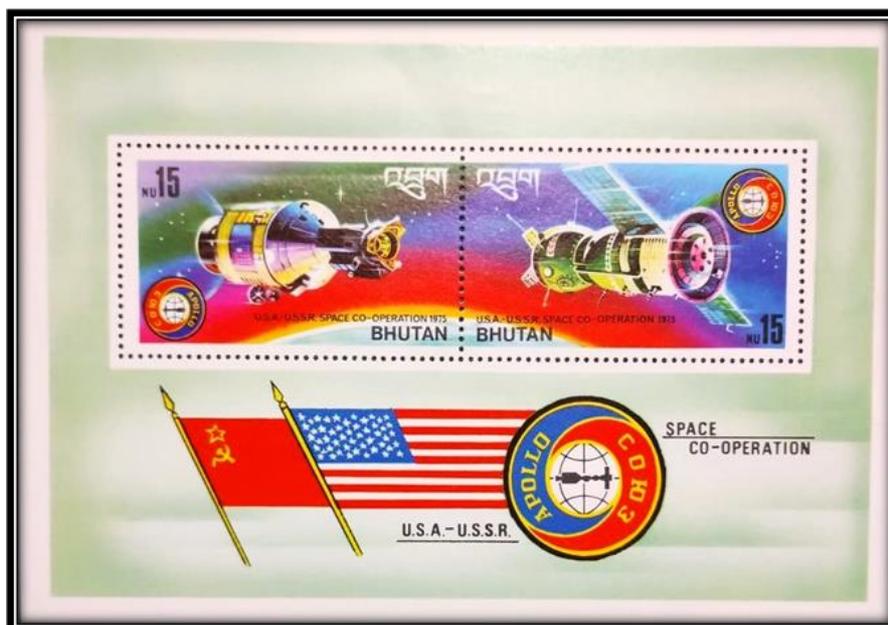


Figura 95 - Fonte: acervo pessoal

CONSIDERAÇÕES

Com essa pesquisa, “ASTROFILATELIA: O ESPAÇO, A HISTÓRIA E OS SELOS” busquei demonstrar que a filatelia pode ser usada em sala de aula como elemento pedagógico, explorando as imagens e as datas, estimulando com isso a pesquisa mais detalhada sobre os temas promovendo o aprendizado em diversas áreas, como história, política e astronomia.

O processo construído baseia-se em uma seqüência cronológica, onde apresento como elemento de referência, os selos lançados por diversos países que homenagearam os acontecimentos mais marcantes do período da corrida espacial que iniciou-se em 1957 e terminou no ano de 1975.

REFERÊNCIAS:

- 01- pt.m.wikipedia.org
- 02- https://en.wikipedia.org/wiki/U.S._space_exploration_history_on_U.S._stamps
- 03- nssdc.gsfc.nasa.gov
- 04- https://en.wikipedia.org/wiki/Soviet_space_exploration_history_on_Soviet_stamps
- 05- Empresa brasileira de correios - ECT
- 06- Google
- 07- Oficinadanet.com.br
- 08- <https://istockphoto.com>
- 09- www.revistas.unc.edu.ar/index.php/revistaEF
- 10 - *Astronomy on Stamps before the Space Age* - Ridpath Ian
- 11 - A Filatelia como forma de divulgação da astronomia – PEREIRA J C , abril 1987
- 12 - A.E.G Castro – Fonte: acervo pessoal Astrofilatelia.

PROJETO VARIGVIVE - RECUPERANDO A HISTÓRIA

ULRICH SCHIERZ (SÓCIO Nº870)

A história da VARIG, desde sua fundação em 1927, é de conhecimento de todos interessados no desenvolvimento da aviação comercial brasileira e, para os filatelistas que se dedicam à filatelia aérea brasileira. Selos e carimbos comemorativos fazem parte de colecionadores desse tema.



Surge então iniciativa de um projeto para manter viva a memória da companhia que foi vendida em 2007 e o seu nome não foi mantido pela empresa que a comprou. A arquiteta Caroline (filha da então aeromoça Maika), o ex-comissário José Aguzzoli e Rubem Oscar Bürgel (engenheiro de voo) planejaram instalar um museu da VARIG na Serra Gaúcha. Tivemos acesso ao prefeito de Canela Constantino Orsolin, foram bem recebidos, mas tinham, além de alguns itens de uniformes e manuais, pouco a oferecer, somente.



Passados alguns meses, José Aguzzoli vem ao escritório de Rubem Oscar Bürgel e conta que o Boeing 727 PP-VLD da VARIGLOG iria ser leiloadado, e o convidou para participar do leilão. Ambos já tinham lutado para tentar salvar a VARIG, em muitas manifestações de rua, e outras iniciativas. Oscar Bürgel já por 3 gestões foi presidente da Instituição de Classe; AMVVAR – a Associação dos Mecânicos de Voo da VARIG.

A aeronave se encontrava estacionada nas dependências das então áreas de manutenção da companhia em Porto Alegre. Oscar Bürgel fez, on line e como pessoa física (em plena pandemia COVID) em 40 horas antes do leilão. Paralelamente fez uma divulgação de sua participação no leilão e convocando apoio financeiro para a comunidade de “variguianos”, através de sua mídia social, os dados bancários para possíveis depósitos e/ou transferências.

O leilão ocorreu em 23 de Outubro de 2020 (dia do primeiro voo do Santos Dumont) e Oscar Bürgel pode arrematar o Boeing por R\$85.000,00 frente a 15 outros participantes no leilão, possivelmente pela boa intenção e energia que envolveu todo o projeto conseguiu o lance maior.

A campanha de arrecadação de fundos, via mídia social (FACEBOOK), foi um sucesso e arrecadou outros 90% do valor do arremate e que foi utilizado posteriormente para as despesas de desmontagem, locação de equipamentos, mão de obra, etc.

Foi então criada a Associação VARIGVIVE, entidade sem fins lucrativos composta pelos “variguianos” que apoiaram a aquisição da aeronave, que será a Curadora e Mantenedora do futuro Memorial VARIG.

Remover asa de um Boeing pela manutenção de uma companhia aérea seria uma tarefa muito difícil, mesmo tendo escadas, docas, equipamentos, guinchos, muitos técnicos, e engenheiros. Não havia sequer luz elétrica no pátio onde o avião se encontrava. Com 3 técnicos contratados, e 3 voluntários iniciaram os trabalhos.



Feito o pagamento ao leiloeiro iniciaram os problemas de desmontagem da grande aeronave, 40 metros de comprimento e 40 toneladas de peso. Essa, para ser transportada, exigia que fosse removido as asas e as partes da traseira (empenagem), tudo de grandes dimensões e peso.

Novamente na Serra Gaúcha, ao prefeito de Canela disponibilizou uma área junto ao aeroporto e outra em uma praça, ambas pequenas, mal cabendo o avião. Fomos ao Vice-Prefeito de Gramado Luia Barbacovi, que apresentou empresa como possível parceiro investidor, mas sem sucesso.

Enquanto isto o locatário do terreno onde se encontrava o avião pressionava para retirar a aeronave em 60 dias após o leilão, ou pagamento de vultoso aluguel. O numerário para os técnicos para a desmontagem estava garantido, mas ainda faltava, para pagamento dos guinchos e carretas para o transporte, o montante de R\$140.000.

Neste cenário de desespero e sob pressão, e falta de apoio do locatário impedindo trabalho fora de horário comercial para a desmontagem, etc., ainda era necessário buscar um local para estacionar as três partes desmontadas antes do transporte para o local do destino. Foi quando o presidente do Aeroclube de Eldorado do Sul - Sr. Wilson Schimitt que pronunciou as melhores palavras que os entusiastas do projeto poderiam ouvir naquele momento.

“Oscar, parabéns pela tua ousadia em arrematar o B 727 e com isto resgatar o nome da VARIG. A área do nosso aeroclube está à disposição para o deixar aqui o tempo necessário, ou até construir o museu”. Alívio!, tínhamos agora um lugar para levar provisoriamente o BOEING, Wilson Schimitt ofereceu um porto seguro.

Face ao longo tempo parado, o acesso à aeronave onde estava estacionada estava dificultado, a árvore crescida na frente da asa direita, um muro próximo da asa esquerda, e muitos outros entraves; mas se conseguiu desmontá-la.

Uma “variguiana”, ex-aeromoça/comissária de bordo, a Sr^a Glaci Weiler, enviou uma mensagem para o recém eleito prefeito de Nova Petrópolis Jorge Darlei Wolf, relatando sobre a aquisição do Boeing por colegas e a possibilidade de o levar para aquela cidade, poderia vir a ser um atrativo turístico.



O futuro prefeito acatou a sugestão e foi agendada uma reunião para o dia seguinte, em um local fora das dependências da prefeitura, pois ainda não tinha sido empossado. No dia seguinte, apresentou um empresário investidor - o Grupo H2 do empresário Uilham Hillebrand, que analisou o projeto e gostou. Consultou seu irmão e sócio e foi feita uma visita à área disponível para implantar o projeto em suas terras.

E assim nasceu o Projeto Memorial VARIGVIVE.

Na fase final de desmontagem, iniciamos as tratativas para trasladar as três carretas plataformas, uma para fuselagem/charuto, uma para as duas asas e uma com a empenagem, os elementos da cauda.



Devido às restrições: a sinuosa estrada, a BR 116, para a serra, com praças de pedágio que obstruem a passagem de grandes transportes, se fez necessário utilizar inúmeras estradas estaduais e vicinais municipais. O percurso escolhido foi saindo de Porto Alegre via Canoas, Montenegro, Portão, Bom Princípio, Feliz, Vale Real, parte da BR 116 e finalmente Nova Petrópolis.

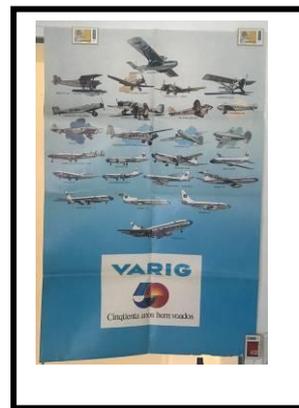
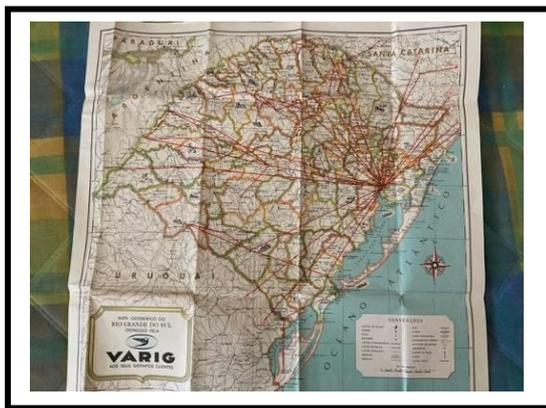
Foi necessário fechar estradas ao pé da serra. As partes do avião foram colocadas provisoriamente no lado oposto ao futuro empreendimento, onde serão restauradas e depois migrarão para o centro do complexo.



A comunidade de Nova Petrópolis, conhecida como o Jardim da Serra gaúcha e a cidade mais germânica do RS recebeu com muito entusiasmo e carinho o projeto VARIGVIVE. Já iniciaram os trabalhos de terraplanagem da área para o empreendimento, onde será edificado infraestrutura ao redor do Boeing 727 e do pavilhão onde será o memorial da Viação Aérea Rio Grandense. O complexo ocupará uma área de 27.000 m², à direita da margem da RS-235 sentido Nova Petrópolis – Gramado/RS. A área onde a aeronave está sendo restaurada é provisória bem próxima do local definitivo onde ficará exposta.

Nesse meio tempo mais um entusiasta pela causa integrou o grupo – Luciano Fortes. Voluntário e sem remuneração, está empenhado com os demais na restauração da aeronave. Também foi iniciada uma nova campanha nas redes sociais para reforço do caixa e aquisição de material necessário para a recuperação física do Boeing 727-200.

Ao tomarem conhecimento do projeto dois membros da ArGe Brasilien – o Grupo de Estudos da Filatelia Brasileira da Sociedade Filatélica Alemã decidiram apoiar o mesmo. Do acervo do recentemente falecido membro e fundador da entidade Karlheinz Wittig, veio um mapa com as rotas voadas pela VARIG em 1960 no Rio Grande do Sul. O membro Paul Lepper contribuiu com um poster mostrando as aeronaves que voaram com o logotipo da VARIG quando dos festejos dos 50 anos da companhia.



E aqui cabe um apelo – se alguns associados da FILABRAS puderem cooperar com o projeto, doando alguns selos, documentos com carimbos comemorativos e outros documentos ou objetos, ou quem desejar apoiar o projeto de alguma outra forma, poderão se manifestar pelo e-mail ulli.schierz@gmail.com. Os idealizadores do projeto desde já agradecem.



O ESTADO DO PARÁ E A FILATELIA

PAULO ANANIAS SILVA (SÓCIO Nº 1)

1. INTRODUÇÃO

O Estado do Pará, localizado na Região Norte do Brasil, tem como capital a cidade de Belém, também conhecida por Belém do Pará. O Pará tem uma história rica, com acontecimentos marcantes no cenário brasileiro e mundial, com personalidades que contribuíram para o desenvolvimento cultural do Estado, especialmente no campo da ciência, da política, do esporte e das artes. Outra peculiaridade do Pará é uma culinária exótica e reconhecidamente deliciosa, com produtos oriundos da região amazônica e com influência indígena. Com todos esses aspectos, passando pela exuberante fauna e flora, até a religião, com o Círio de Nazaré, considerada a maior procissão religiosa do Brasil, o Pará rendeu belos selos que retratam esse maravilhoso Estado.

2. A BANDEIRA

A Bandeira do Clube Republicanos Paraense, de autoria de Philadelpho de Oliveira Condurú, figurou como a Bandeira do Estado logo após a adesão do Pará à República, em 16 de novembro de 1889, e foi oficializada em 3 de junho de 1890.

O selo da Bandeira do Estado do Pará foi emitido em 19 de novembro de 1985.



Figura 1 – Bandeira do Pará e selo RHM C-1497.

A Estrela Spica (Alfa da Virgem), que representa o Pará na bandeira brasileira, fica na parte superior da faixa “ORDEM E PROGRESSO”, pois no ano de 1889 correspondia ao maior território acima do paralelo do Equador.

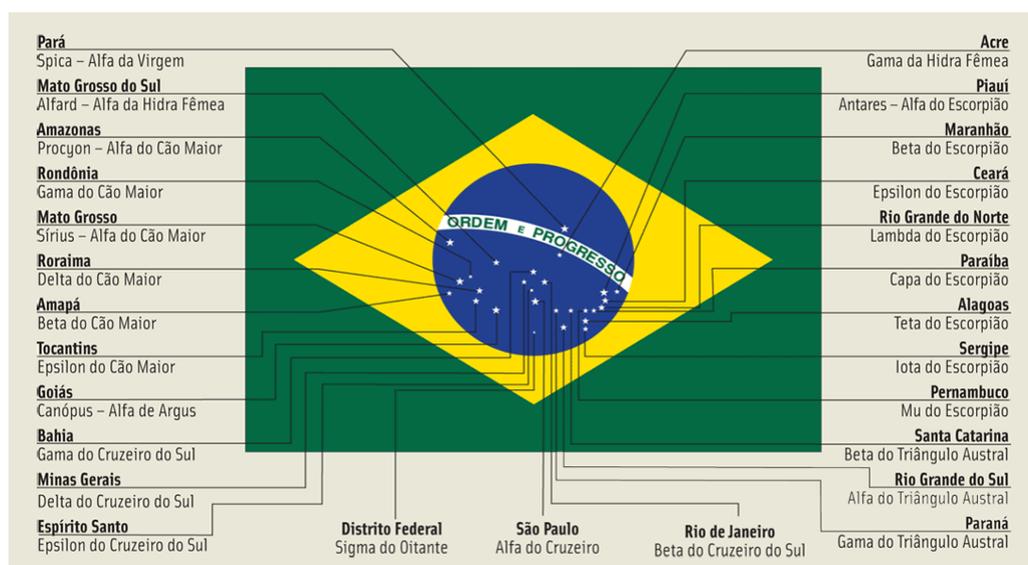


Figura 2 – Configuração das Estrelas e seus Estados na Bandeira do Brasil.

3. CIDADES

3.1. Belém do Pará

Tudo começou com um povoado ao redor do Forte do Castelo, batizado de Feliz Lusitânia. Belém foi fundada por Francisco Caldeira Castelo Branco às margens da Baía do Guajará, em 12 de janeiro de 1616. Inicialmente, Belém foi denominada de Nossa Senhora de Belém do Grão Pará e Santa Maria de **Belém do Pará**, assim denominada pelo Rei Felipe II da Espanha e Portugal, em alusão ao Natal. Belém é a Capital do Estado do Pará, e a primeira Capital da Amazônia, também conhecida como Metrôpole da Amazônia, com uma população de 1.500.00 habitantes, estimada pelo IBGE em 2018. É a Capital mais chuvosa do Brasil e, com esse clima equatorial, quente e úmido, o calor recomenda maiores e desafiadores cuidados na prática da Filatelia, devido à goma dos selos.

Em 5 de janeiro de 1916, para homenagear o Tricentenário de Belém, foi emitido o selo comemorativo alusivo à data de fundação da cidade.



Figura 3 – Praça da República – Teatro da Paz e selo RHM C-11.

Nos seus 400 anos de história, a cidade teve seus áureos tempos de riqueza na época da borracha, trazendo famílias da Europa, com grande influência na arte e arquitetura, com empreendimentos como o Teatro da Paz. Belém ficou conhecida no início do século XX como Paris n'América. O Bloco “Maravilhas de Belém do Pará”, lançado em 12 de janeiro de 2016, com selos comemorativos aos pontos turísticos de Belém, como o Teatro da Paz, Mercado do Ver-o-Peso, Forte do Castelo e Estação das Docas, a religiosidade da cidade com Círio de Nazaré, o fruto da região, o Açaí, e a dança típica, com o Carimbó, retrata a beleza e a cultura da cidade, com um turismo muito forte na Região Amazônica.

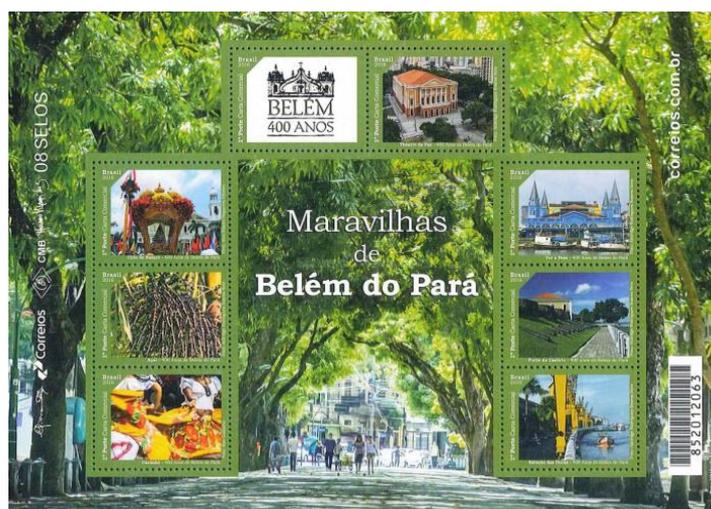


Figura 4 – Bloco RHM B-189 (selos C-3571 a C-3578).

3.2. Cametá

A cidade de Cametá é um dos municípios mais antigos do Pará, fundada pelos franceses em 24 de dezembro de 1613. Além das belas praias de rios, a cidade de Cametá é conhecida pelo tradicional carnaval, sendo considerado o melhor do Pará, na festa a população chega a dobrar.

A série do Tricentenário da Cidade de Cametá foi emitida em 26 de fevereiro de 1936.



Figura 5 – Selos RHM C-103 e RHM C-104.



Figura 6 – Carnaval de Cametá e Praia de rio em Cametá.

4. FATOS HISTÓRICOS

4.1. Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira

Alexandre Rodrigues Ferreira, foi um naturalista brasileiro, que nasceu em Salvador na Bahia em 27 de abril de 1756, e faleceu em Lisboa Portugal em 23 de abril de 1815, e se notabilizou pela “Viagem Filosófica” pela Amazônia entre 1783 a 1792.



Figura 7 – Alexandre Rodrigues Ferreira.

O bloco em alusão a LUBRAPEX 92 é a reprodução da aquarela do pintor José Joaquim Freire de 1784. O artista participou da expedição, e retratou a chegada das embarcações na Vila de Cameté no Estado do Pará. O bloco comemorativo do Bicentenário da Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira foi emitido em 9 de maio de 1992.



Figura 8 – Bloco RHM B-92 (selos C-1791 a C-1793).

4.2. Cabanagem

A Cabanagem foi uma revolta popular ocorrida ainda no Império, entre os anos de 1835 a 1840.

A população da então Província do Grão Pará, que abrangia os atuais Estados do Pará, Amazonas, Amapá, Rondônia e Roraima, estava descontente com o governo Imperial, sofrendo com a pobreza na região, com a fome e doenças, ressaltando que o Pará só

aderiu à Independência em 15 de agosto de 1823, sendo esta data um importante feriado no Estado.

Uma curiosidade é que os revoltosos, na sua maioria índios, mestiços e classe pobre, moravam em cabanas, daí o nome da Revolta. Esta Revolta acabou sendo vencida pelo Império do Brasil.

O selo Sesquicentenário da Revolução da Cabanagem foi emitido em 14 de agosto de 1985.

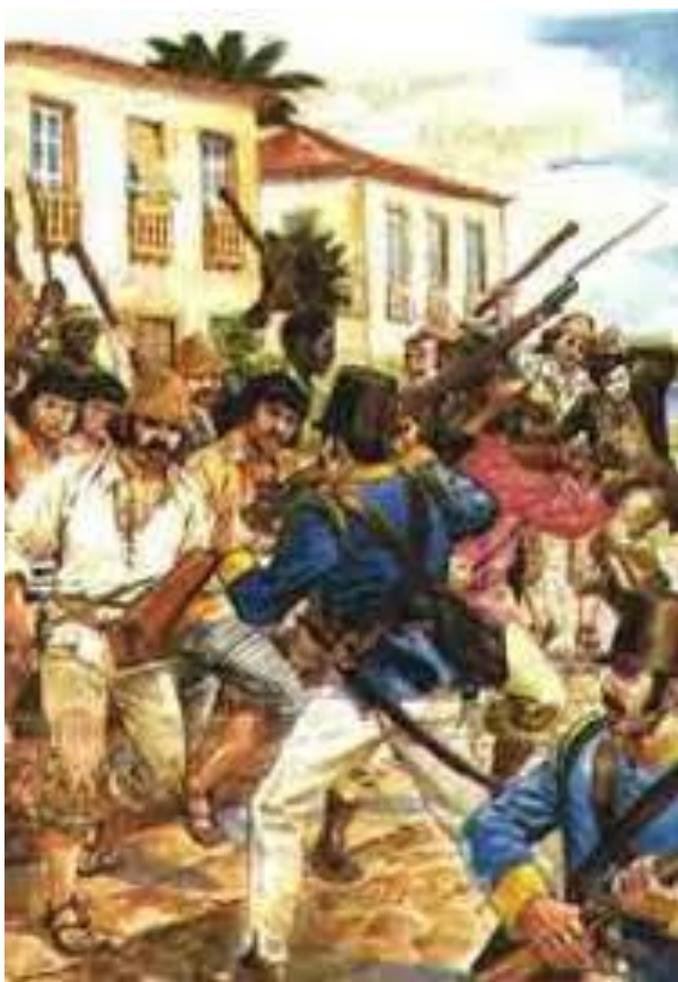


Figura 9 – Ilustração da Revolta da Cabanagem e selo RHM C-1475.

5. CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Gaspar de Oliveira Vianna foi um Médico Patologista e Cientista, nascido em Belém do Pará em 11 de maio de 1885 e falecido em 14 de junho de 1914. Sua maior contribuição para a Ciência foi a descoberta da cura para Leishmaniose, que é uma doença infecciosa causada por protozoários parasitas e transmitida pela picada de insetos, salvando a vida de milhões de pessoas pelo mundo todo.



Figura 10 – Imagem de Gaspar Vianna e selo RHM C-471.

O selo 50 Anos da Cura da Leishmaniose por Gaspar Vianna foi emitido em 24 de abril de 1962.



Figura 11 – Retrato de Emílio Goeldi e vista aérea do Museu.

Emílio Augusto Goeldi foi um Zoólogo suíço-alemão, nascido em 28 de agosto de 1859 e falecido em 5 de julho de 1917. Chegou ao Brasil em 1880, para trabalhar no Museu Nacional Brasileiro no Rio de Janeiro e, em seguida, no Museu Paraense, de 1894 a 1907, a convite do Governador Lauro Sodré, que posteriormente receberia seu nome, Museu Paraense Emílio Goeldi.

O selo Centenário do Museu Emílio Goeldi foi emitido em 6 de outubro de 1966 e o selo Museus Nacionais de Ciência – Emílio Goeldi foi emitido em 18 de maio de 1981.



Figura 12 – selo RHM C-555 e selo RHM C-1195.

Aarão Leal de Carvalho Reis, nascido em Belém do Pará em 6 de maio de 1853, foi um Engenheiro Geógrafo que participou de diversos projetos importantes pelo Brasil, tais como a construção da Estrada de Ferro de Pernambuco e implantação da primeira rede de bondes elétricos no Brasil, no Rio de Janeiro. Foi responsável pelo planejamento da nova capital do Estado de Minas Gerais, e participou da Comissão Construtora da Nova Capital. Aarão Reis faleceu no Rio de Janeiro, em 11 de abril de 1936.

O Selo do Centenário de Nascimento de Aarão Reis foi emitido em 6 de maio de 1953.



Figura 13 – Retrato de Aarão Reis e selo RHM C-298.

6. POLÍTICA

Lauro Nina Sodré e Silva, nascido em Belém em 17 de outubro de 1858 e falecido no Rio de Janeiro em 16 de junho de 1944, foi o primeiro Governador do Pará, eleito em 23 de junho de 1891. Era Engenheiro com formação militar, onde abraçou a bandeira da luta pela República. Em 1890 foi eleito Deputado Federal, sendo um dos signatários da Constituição de 1891. Assumiu o mandato, mas não chegou a exercê-lo, pois foi eleito Governador. Foi eleito Senador pelo Pará em 1897. Lauro Sodré foi o responsável pela vinda de Emílio Goeldi e Carlos Gomes para Belém.

O selo do centenário de Nascimento do General Lauro Sodré foi emitido em 15 de novembro de 1958.



Figura 14 – Retrato de Lauro Sodré e selo RHM C-427.

Bernardo Sayão Carvalho Araújo, nascido no Rio de Janeiro em 18 de junho de 1901 e falecido no dia 15 de janeiro de 1959 em Imperatriz-MA, foi Engenheiro Agrônomo e Político, tendo como principal projeto, o desenvolvimento da região central do Brasil. Em

1958, foi encarregado por Juscelino Kubitschek a construir o trecho da Transbrasiliana Belém-Brasília.

O selo do Centenário de Nascimento Bernardo Sayão foi emitido em 18 de junho de 2001.



Figura 15 – Imagem de Juscelino Kubitschek com Bernardo Sayão e selo RHM C-2396.

7. ARTE

7.1. Arte Indígena

A **Cerâmica Marajoara** é um tipo de cerâmica oriunda do trabalho dos índios da Ilha do Marajó no Estado do Pará, surgida no período pré-colonial, de 400 a 1400, mas só foi descoberta em 1871.

O selo Arqueologia Cerâmica Marajoara foi emitido em 8 de julho de 1975.



Figura 16 – Imagem de Cerâmica Marajoara e selo RHM C-896.

Vaso de Cariátides é uma cerâmica fruto do trabalho dos indígenas da cultura tapajônica no Estado do Pará, na região de Santarém.

O selo Vaso de Cariátides foi emitido em 10 de dezembro de 1989.



Figura 17 – Imagem de Vaso de Cariátides e selo RHM C-1649.

7.2. Arte Rupestre

Arte Rupestre é a denominação dos desenhos artísticos da Pré-História realizados em rochas, nas paredes e tetos de cavernas, podendo também ser encontrados em rochas ao ar livre. O selo A História Contada na Pedra – A Arte Rupestre na Amazônia foi obra dos paraenses Edithe Pereira, Arqueóloga e Pesquisadora do Museu Paraense Emílio Goeldi, idealizadora do selo, e do Artista Plástico Mario Barata, autor da pintura em aquarela que deu origem ao selo. Uma curiosidade, este selo entrou na programação de emissões dos Correios por sugestão da Edithe no projeto “Sua Ideia Pode Virar Selo”, onde a população em geral pode enviar ideias e artes para avaliação da Comissão Filatélica Nacional.

O selo A Arte Rupestre na Amazônia foi emitido em 12 de agosto de 2013.



Figura 18 – Imagem que originou a arte do Selo e o selo RHM C-3295.

7.3. Música

Antônio Carlos Gomes, nascido em Campinas-SP no dia 11 de julho de 1836, foi compositor e autor da ópera O Guarani. Em 1895 veio para Belém, já doente e com dificuldades financeiras, para ocupar o Cargo de Diretor do Conservatório de Música de Belém, cargo criado pelo Governador Lauro Sodré, no sentido de ajudar o compositor. Carlos Gomes faleceu em Belém do Pará no dia 16 de setembro de 1896.

O selo do Centenário da Morte de Carlos Gomes foi emitido em 16 de setembro de 1996.

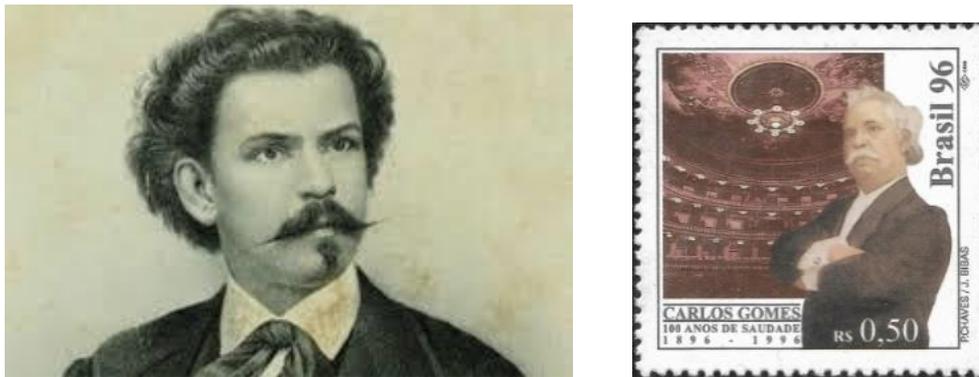


Figura 19 – Retrato de Carlos Gomes e selo RHM C-2006.

8. FAUNA E FLORA

O **Cavalo Marajoara**, segundo relatos históricos, chegou na Ilha do Marajó de procedência lusitana e se adaptando ao longo de 300 anos a um ecossistema alagado e rústico, totalmente diferente do originário, tornando-se uma raça forte e resistente.

O Selo do Cavalo Marajoara foi emitido em 19 de março de 1985.



Figura 20 – Imagem dos Cavalos Marajoaras e selo RHM C-1445.

O **Búfalo do Marajó** é um animal oriundo da Ásia. Existem várias histórias que relatam como esses animais chegaram à Ilha do Marajó no Estado do Pará, no final do século IX, a mais famosa diz que foi um navio que vinha da Índia para Guiana que naufragou perto da Ilha do Marajó. Alguns animais nadaram até a ilha e sobreviveram, e estão lá até hoje.



O tríptico de selos com os Búfalos do Marajó foi emitido em 9 de julho de 1984.



Figura 21 – Imagem do Búfalo do Marajó e selos RHM C-1403 a C-1405.

O **açazeiro** é uma palmeira que produz um fruto de cor roxa, o açaí, utilizado no preparo de alimentos e bebidas. Na culinária paraense é indispensável, e serve como acompanhamentos nas refeições.

O Selo Preservação da Flora – Açaí do Pará foi emitido em 24 de abril de 1994.

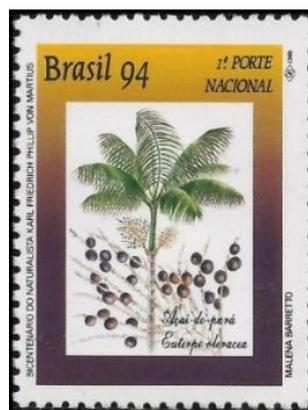


Figura 22 – Imagem da Palmeira do Açaí e selo RHM C-1891.

9. ARQUITETURA E URBANISMO

O **Theatro da Paz**, inaugurado em 15 de fevereiro de 1878, foi construído no auge do rico período da exploração da borracha na Amazônia, com material importado da Europa. O nome original seria Teatro de Nossa Senhora, sugerido pelo bispo da época, D. Macedo Costa, que nas vésperas de inaugurar mudou para Teatro da Paz, pois o local serviria para apresentações mundanas. O nome de Teatro da Paz foi em alusão ao fim da Guerra do Paraguai.

O selo da série Teatros Brasileiros – Teatro da Paz foi emitido em 6 de dezembro de 1978.



Figura 23 – Imagem do Teatro da Paz e selo RHM C-1076.

O **Cemitério de Nossa Senhora da Soledade** é um dos mais antigos de Belém, fica no bairro de Batista Campos no centro da cidade, e foi fundado em 1850. Hoje está desativado para os sepultamentos que foram encerrados em 1880, atualmente está aberto somente para visitação.

O Selo da série Cemitérios Brasileiros – Batista Campos Belém foi emitido em 17 de agosto de 2013.



Figura 24 – Cemitério da Soledade e selo RHM C-3299.

O **Ver-o-Peso** é uma tradicional feira ao ar livre em Belém, sendo um dos mais famosos pontos turísticos da cidade. Sua característica é o comércio de frutas regionais, legumes e especiarias da região que são a base da culinária paraense, produzindo deliciosos pratos conhecidos internacionalmente, como o pato no tucupi, o tacacá, a maniçoba, entre outros. Tem também o famoso mercado de peixes com uma variedade enorme de espécies da Amazônica, como o admirado pirarucu.

O selo Regular da série Turismo – Ver-o-Peso foi emitido em 1997.



Figura 25 – Imagem do Ver-o-Peso (feira e mercados) e selo RHM 726.

A **antiga Alfândega de Belém** funcionou em um prédio histórico na Cidade Velha, em frente a zona portuária e próximo ao Ver-o-Peso. Faz parte de um conjunto arquitetônico que engloba a Igreja das Mercês e o Convento dos Mercedários, após a expulsão dos religiosos serviu para diversos órgãos públicos, como a antiga Alfândega e até para os Correios. O projeto original é do século XVII.

O selo da série Construções Históricas – Antiga Alfândega de Belém foi emitido em 1988.



Figura 26 – Prédio da antiga Alfândega de Belém e selo RHM 655.

10. ESPORTE

Guilherme Paraense, nascido em 25 de junho de 1884 na cidade de Belém, e falecido em 18 de abril de 1968 no Rio de Janeiro, foi o primeiro brasileiro a conquistar uma medalha de ouro em Jogos Olímpicos.

A medalha foi conquistada em 3 de agosto de 1920 na cidade de Antuérpia na Bélgica, na modalidade de tiro com pistola. Guilherme Paraense, na ocasião da conquista, era Tenente do Exército Brasileiro e atleta do Fluminense, chegou ao posto de Coronel, e participou da Revolução de 1930.

O selo XXV Jogos Olímpicos de Barcelona, homenagem a Guilherme Paraense, foi emitido em 28 de janeiro de 1992.



Figura 27 – Imagem de Guilherme Paraense e selo RHM C-1774.

O selo personalizado básico 100 Anos do Brasil nas Olimpíadas – Guilherme Paraense e o selo comemorativo ao Centenário da 1ª Medalha de Ouro do Brasil em Jogos Olímpicos foram emitidos respectivamente em 19 de fevereiro de 2020 e em 8 de dezembro de 2020.



Figura 28 – Selo RHM PB-152 e selo RHM C-3961.

No futebol, temos duas grandes equipes com títulos nacionais, com grandes torcidas, fazendo o futebol paraense ter um dos maiores clássicos do Brasil.

O selo do Centenário do Paysandu foi emitido em 2 de fevereiro de 2014.



Figura 29 – O Clássico da Amazônia – REPA e o selo RHM C-3331.

O **Mangueirão**, Estádio Estadual Jornalista Edgar Augusto Proença foi inaugurado em 14 de março de 1978, originalmente com o nome Alacid Nunes, hoje tem uma capacidade para 45.000 torcedores.

O Selo Estádio de Futebol Mangueirão foi emitido em 25 de março de 2007.



Figura 30 – Estádio do Mangueirão e selo RHM C-2684.

11. TURISMO

Na **série de selos personalizados com vinheta** em homenagem aos Estados brasileiros, o Pará foi agraciado com uma folha de 12 selos oficiais dos Correios, com fotos sobre o turismo no Pará, retratando a beleza do Estado e a arquitetura da cidade em diversos pontos turísticos do Pará. Na folha constam os selos: Dunas da praia do Atalaia em Salinópolis-PA, Portal das Cores, Pórtico de entrada do Distrito de Mosqueiro, Complexo do Ver-o-Peso, Mangal das Garças, Estação das Docas, Palácio Antônio Lemos, Teatro da Paz, Açaí – fruto da região, Casa das Onze Janelas, Hangar – Centro de Convenções, Feira Ver-o-Peso e a Basílica de Nossa Senhora de Nazaré.

A folha de selos personalizados Pará-PA foi emitida em 29 de junho de 2010.



Figura 31 – Folha de selos RHM C-2984 a C-2995.

12. RELIGIOSIDADE

Círio de Nazaré, em Belém do Pará é onde acontece a festa religiosa em honra a Nossa Senhora de Nazaré, com a maior procissão católica do Brasil, para os devotos da Santa, é considerado o Natal dos paraenses. A procissão é realizada desde 1793 no segundo domingo de outubro, e estima-se um público de aproximadamente 2.000.000 de romeiros.



Figura 32 – Imagem do Andor com a Imagem de Nossa Senhora na Procissão do Círio.

Os selos alusivos ao Círio de Nazaré foram emitidos em:

- 18 de fevereiro de 1972 – Círio de Nazaré (RHM C-723);
- 10 de outubro de 1981 – Homenagem ao Círio de N. S. de Nazaré (RHM C-1222); e
- 08 de outubro de 1993 – 200 Anos do Círio de Nazaré (RHM C-1864).



Figura 33 – Selos RHM C-723, RHM C-1222 e RHM C-1864.

A Ordem dos Clérigos Regulares de São Paulo, conhecida como Barnabitas no Brasil, chegou na cidade de Belém em 21 de agosto de 1903, e teve um trabalho importante na evangelização da Região Norte.

O selo comemorativo aos 100 anos dos Padres Barnabitas no Brasil foi emitido em 22 de agosto de 2003.



Figura 34 – Braço dos Clérigos Regulares de São Paulo e selo RHM C-2529.

13. GASTRONOMIA

O Estado do Pará tem uma deliciosa gastronomia, tendo como base produtos da Região Amazônica. O famoso Pato no Tucupi tem como ingredientes o jambu, uma erva típica da Amazônia, que dá uma sensação de tremor na língua, e o tucupi, um líquido amarelo extraído da mandioca brava. O açaí, consumido em polpa, faz parte da cultura alimentar dos paraenses, servido como acompanhamento nas refeições. Só para ilustrar, o açaí no Pará é servido puro, com ou sem açúcar e farinha d'água ou tapioca, já a granola, frutas e outros ingredientes que são adicionados, são incrementos oriundos de outros Estados.



Figura 35 – Pato no Tucupi e Açaí.

O selo Gastronomia Paraense da sextilha Ano do Brasil na França foi emitido em 15 de junho de 2005, com pratos típicos do Pará: Pato no Tucupi e Açaí.



Figura 36 – Selo RHM C-2614.

14. SELOS SOBRE O PARÁ, EM ORDEM CRONOLÓGICA

- 5/01/1916 – Tricentenário de Belém do Pará (C-10)
- 26/02/1936 – Tricentenário de Cametá – PA (C-103/104)
- 6/05/1953 – Centenário de Nascimento de Aarão Reis (C-0298)
- 15/11/1958 – Centenário de nascimento Lauro Sodré (C-427)
- 24/04/1962 – Gaspar Viana (C-471)
- 6/10/1966 – Emílio Goeldi (C-555)
- 18/02/1972 – Círio de Nazaré (C-723)
- 8/07/1975 – Cerâmica Marajoara (C-896)
- 6/12/1978 – Teatro da Paz (C-1076)
- 10/10/1981 – Homenagem ao Círio de N. S. de Nazaré (C-1222)
- 18/05/1981 – Museu Emílio Goeldi/Tanga Marajoara (C-1195)
- 9/07/1984 – Búfalos do Marajó (C-1403/1404/1405)
- 19/03/1985 – Cavalo Marajoara (C-1445)
- 14/08/1985 – Sesquicentenário da Revolta c da Cabanagem (C-1475)
- 19/11/1985 – Bandeira do Pará (C-1497)
- 1988 – Antiga Alfândega (regular 655)
- 10/12/1989 – Vaso Cariátides (C-1649)
- 28/01/1992 – Guilherme Paraense (C-1774)
- 09/05/1992 – Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira
- 8/10/1993 – 200 Anos do Círio de Nazaré (C-1864)
- 24/04/1994 – Açaí do Pará (C-1891)
- 16/09/1996 – Centenário da Morte de Carlos Gomes (C-2006)
- 17/01/1997 – Ver-o-Peso (regular 726)
- 18/06/2001 – Bernardo Sayão (C-2396)
- 22/08/2003 – 100 Anos dos Padres Barnabitas no Brasil (C-2529)
- 15/06/2005 – Gastronomia Paraense
- 25/03/2007 – Estádio Futebol Mangueirão (C-2684)
- 29/06/2010 – Selos Personalizados Pará (C-2984/2995)

- 12/08/2013 – A Arte Rupestre na Amazônia
- 17/08/2013 – Cemitérios Brasileiros Belém-PA (C-3299)
- 2/02/2014 – Centenário do Paysandú Sport Club (C-3331)
- 12/01/2016 – Maravilhas de Belém do Pará (B-189 + C-3571/3578)
- 19/02/2020 – 100 Anos do Brasil nas Olimpíadas – Guilherme Paraense (PB-152)
- 8/12/2020 – Centenário da 1ª Medalha de Ouro do Brasil em Jogos Olímpicos (C-3961)

15. REFERÊNCIAS

1 – MEYER, Peter (Ed.). **Catálogo de Selos do Brasil 2019**. São Paulo: Editora RHM, 2019. 61ª edição. 768p.

2 – MARQUES, José Carlos. **Editais de Selos Brasileiros**. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1dzcmhjsCwGn2vj9eFhB3NfzAcAvBGm70?fbclid=IwAROGfVRDfRphmBTMLQZxB1e5zoMAjx2m3HpuMfPgk-k3EYoUp8Dmc3UkxY>

3 – WIKIPEDIA. **Para**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Par%C3%A1>

4 – Sites diversos da Internet.

JUNTE-SE A NÓS



**A INSCRIÇÃO É GRÁTIS
E SEM MENSALIDADES**

CONVÊNIOS PARA DESCONTOS EM LOJAS FILATÉLICAS

Click na Logo para acessar o site, e ao comprar mostre sua carteira de sócio:

Filatélica Brasília Portal do selo

10% de desconto no pagamento com cartão em 1 parcela ou depósito bancário. Não válido pra produtos importados.



5 % de desconto no site



Protetores Maxamaphil (Desconto)
- 10 % para pagto a vista
ou cartão sem parcelamento
- 5 % para pagto cartão em até 3 x



10% desconto no site



10 % de desconto no site



Código Desc. 10%:
FILABRAS2022



Cupom Desc. 10%:
FILABRAS10

NOSSOS PARCEIROS

Click na Logo para acessar o site ou página no Facebook:



Visite nossas Redes Sociais e se inscreva



Revista Eletrônica



DA FILABRAS - EDIÇÕES ANTERIORES

CLICK NA CAPA PARA LER E BAIXAR A REVISTA



N°24



N°23



N°22



N°21



N°20



N°19



N°18



N°17



N°16



N°15



N°14



N°13



N°12



N°11



N°10



N°9



N°8



N°7



N°6



N°5



N°



N°3



N°



N°1