

EXPOSIÇÃO
FILATÉLICA
NACIONAL
VIRTUAL

BRAPEX

1 a 15 de Agosto *2021*



CATÁLOGO

ORGANIZAÇÃO



A Federação Brasileira de Filatelia (FEBRAF) foi fundada em 17 de dezembro de 1976.

É uma sociedade civil de caráter cultural, sem fins lucrativos, destinada a promover e integrar as atividades filatélicas no Brasil, bem como representá-lo internacionalmente.

Respeitada a autonomia das entidades filatélicas filiadas, a FEBRAF, dentro de suas finalidades genéricas, tem os seguintes objetivos, mantendo a mais rigorosa neutralidade em assuntos políticos, filosóficos e religiosos:

I - Fomentar, regulamentar e harmonizar toda a atividade filatélica desenvolvida no território nacional por filatelistas;

II - Assegurar e coordenar a realização anual de um conjunto de manifestações filatélicas, competitivas ou simplesmente promocionais, com a dimensão, a frequência e o nível adequados aos interesses da Filatelia Brasileira e ao seu grau de desenvolvimento, tais como cursos, seminários, exposições, etc.;

III - Procurar assegurar, dentro de sua competência e capacidade, a harmonização dos interesses e das relações entre os filatelistas e os comerciantes filatélicos;

IV - Coordenar e assegurar a representação global dos interesses comuns dos filatelistas brasileiros, a nível nacional, junto aos organismos oficiais e à Administração Postal Brasileira;

V - Representar a Filatelia Brasileira junto as Organizações Internacionais de Filatelia, mantendo colaboração efetiva com a Federação Internacional de Filatelia (FIP), com a Federação Interamericana de Filatelia (FIAF) e com as Federações Filatélicas de países estrangeiros, visando a harmonia e o desenvolvimento da Filatelia em nível internacional;

VI - Centralizar, para fins estatísticos e de divulgação, todos os dados referentes à vida social das entidades filatélicas filiadas;

VII - Preparar e promulgar os Regulamentos que orientem suas diferentes atividades;

VIII - Editar ou patrocinar publicações filatélicas.

A FEBRAF é filiada à Federação Internacional de Filatelia (FIP) e à Federação Interamericana de Filatelia (FIAF).



MENSAGEM DO PRESIDENTE

A primeira BRAPEX – Exposição Filatélica Brasileira - (BRAZilian Philatelic EXhibition) ocorreu em 1938, no Rio de Janeiro. Em sua 15ª edição, congrega expositores e colecionadores em geral, comerciantes, jurados e todos os segmentos que têm em comum a paixão pelo selo postal.

As 14 edições, que ocorrem ao longo destes 73 anos, acompanharam grandes mudanças não somente nos meios de comunicação, mas também na incorporação progressiva de tecnologia à vida cotidiana. A filatelia necessitou adaptar-se ao trágico momento que vivemos para que o selo postal, que começou sua trajetória em 1840 e a história postal, milenar, continuassem ao alcance de todos.

Certamente a principal peculiaridade desta edição é seu caráter virtual, fruto da necessidade de restrições ao convívio social pleno devido à pandemia que assola a Humanidade. Este período marcante será superado com resiliência e a filatelia permanecerá pujante, pois conta, em suas fileiras, com grandes entusiastas, muitos dos quais contribuíram enormemente para o sucesso da BRAPEX 2021. Citar nomes levaria à injustiça de omitir importantes pessoas.

Em nome da FEBRAF, órgão máximo da filatelia brasileira, agradeço o entusiasmo e envolvimento e saúdo todos os que, de alguma forma, participam da BRAPEX 2021.

Rogério Dedivitis

Presidente da FEBRAF



COMISSÃO ORGANIZADORA



Rogério A. Dedivitis



Reinaldo E. Macedo



Ygor P. Crispim



Marcio H. Javaroni Oliveira

COMISSÁRIO GERAL



Miguel R. Magalhães

JURADOS



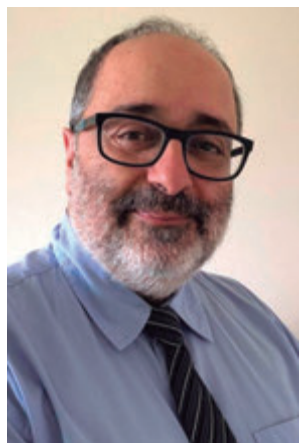
Rogério A. Dedivitis
Presidente do Júri



Reinaldo E. Macedo
Secretário do Júri



Klerman Wanderley Lopes



Rubem Porto Jr.



Luís Cláudio Fritzen



Marcio H. Javaroni Oliveira

IREX – REGULAMENTO INDIVIDUAL

Artigo 1 - A BRAPEX 2021 – XV Exposição Filatélica Brasileira será um evento filatélico virtual de âmbito nacional, organizada pela Federação Brasileira de Filatelia (FEBRAF).

Artigo 2 - A BRAPEX 2021 será patrocinada pela FEBRAF.

Artigo 3 - A BRAPEX 2021 será regida pelo presente Regulamento Individual e pelo Regulamento Geral de Exposições Filatélicas Brasileiras de Competição disponível no site da FEBRAF. Os casos omissos serão analisados pela Comissão Organizadora (C.O.).

Artigo 4 - A BRAPEX 2021 estará disponível para acesso e visualização entre os dias 1º e 15 de agosto de 2021, no site da FEBRAF.

Artigo 5 - Qualquer filatelista residente no Brasil poderá apresentar seus trabalhos na BRAPEX 2021, sem nenhum pré-requisito (premiação anterior).

Artigo 6 - A BRAPEX 2021 abrangerá as seguintes CLASSES DE COMPETIÇÃO:

- Classe 1 – Filatelia Tradicional;
- Classe 2 – História Postal;
- Classe 3 – Inteiros Postais;
- Classe 4 – Aerofilatelia;
- Classe 5 – Filatelia Temática, dividida em:
 - Grupo A – Natureza;
 - Grupo B – Cultura;
 - Grupo C – Tecnologia.
- Classe 6 – Maximafília;
- Classe 7 – Selos Fiscais;
- Classe 8 – Filatelia Juvenil, dividida nos seguintes grupos etários (considerando-se a idade do participante em 1º de janeiro de 2020):
 - Grupo A – Até 13 anos;
 - Grupo B – Entre 13 e 15 anos;
 - Grupo C – Entre 16 e 18 anos;
 - Grupo D – Entre 19 e 21 anos.
- Classe 9 – Filatelia Moderna (a partir de 1990);
- Classe 10 – Filatelia Aberta (Open Philately);
- Classe 11 – Um Quadro;
- Classe 12 – Cartões-postais;
- Classe 13 – Literatura Filatélica, dividida em:
 - Grupo A - Livros, catálogos especializados e outras publicações digitais/virtuais de pesquisa filatélica;
 - Grupo B - Livros e outras publicações digitais/virtuais de natureza histórica, promocional ou didática;
 - Grupo C - Catálogos digitais/virtuais gerais;
 - Grupo D - Periódicos digitais/virtuais;
 - Grupo E - Coleções de artigos digitais/virtuais;
 - Grupo F - Websites;
 - Grupo G - Aplicativos ou softwares;
 - Grupo H - Outras produções digitais.

Parágrafo 1º - Na Classe 13 (Literatura Filatélica) todas as participações deverão ser apresentadas em formato digital.

Parágrafo 2º - Serão aceitas participações com 1, 3, 5 e 8 quadros.

Parágrafo 3º - Coleções com 3 quadros fazem parte de classe experimental e, portanto, não habilita/classifica para exposições FIP.

Artigo 7 - Será admitida a CLASSE INICIANTE (Fora de competição) para coleções ainda não expostas e que não estejam os quesitos do Art. 3º

Parágrafo 1º - O número de quadros expositores varia de 1 a 5

Parágrafo 2º - Não será atribuída pontuação às coleções desta classe;

Parágrafo 3º - O expositor deverá declarar se deseja ter devolutiva por parte do Júri acerca de sua coleção;

Parágrafo 4º - Não serão aceitas montagens em folhas de classificador;

Artigo 8 - Esta exposição contará com número ilimitado de faces, sendo que cada face comporta 16 folhas tamanho A4 ou 8 folhas tamanho A3 ou mescla entre estes tamanhos ou tamanhos intermediários entre os tamanhos A4 e A3.

Artigo 9 - O Comissário Geral possui poderes para recusar a inscrição de qualquer participação que desrespeite o presente regulamento, bem como para reclassificá-la.

Artigo 10 - As coleções serão julgadas dentro do critério de pontos da classe na qual elas foram inscritas.

Parágrafo 1º - O júri indicado pela FEBRAF, a seu critério, poderá reclassificar a classe à qual a coleção deva ser julgada.

Artigo 11 - Taxas de inscrição

Participações em Literatura Filatélica (Classe 13) = R\$ 40,00.

Participações de 1 quadro = R\$ 50,00.

Participações de 3, 5 e 8 quadros = R\$ 30,00 por quadro expositor.

As participações na Classe 8 (Filatelia Juvenil) estão isentas do pagamento de taxa de inscrição.

Parágrafo 1º - O pagamento da taxa de inscrição das coleções aceitas deverá ocorrer até o dia 1º de julho de 2021, após aprovação pela C.O. e deverá ser feito através de depósito bancário em conta a ser informada pelo Comissário Geral.

Importante: O Expositor deverá enviar comprovante de depósito pelo e-mail migrmag@uol.com.br

Nota: O Comissário Geral enviará e-mail ao expositor informando se estará habilitado a participar desta exposição, até dia 25 de junho de 2021.

Artigo 12 - As inscrições das participações serão feitas eletronicamente. Para cada participação, o expositor deverá preencher adequadamente uma FICHA DE INSCRIÇÃO (disponível em www.febraf.net.br) e enviá-la, por e-mail, ao Comissário Geral, Sr. Miguel Rodrigues de Magalhães, e-mail: migrmag@uol.com.br

Parágrafo 1º - Além da ficha de inscrição deverá ser enviada, ao Comissário Geral:

- uma cópia (em PDF ou JPG) da folha de plano (ou Introdução) no momento da inscrição;

- uma cópia (em PDF ou JPG) da coleção completa, até 10 de julho de 2021.

Artigo 13 - O prazo final para as inscrições das participações, junto ao Comissário Regional, será até 20 de junho de 2021. Até 25 de junho a C.O. divulgará, por meio do comissário, o aceite às inscrições.

Artigo 14 - As coleções deverão ser escaneadas pelos expositores com resolução de 300 dpi e deverão ser encaminhadas em formato jpg (páginas numeradas) ou pdf.

Parágrafo 1º - O Expositor deverá nomear esses arquivos com seu sobrenome, primeiras 3 letras do título de sua coleção_3 dígitos de acordo com o número da página na coleção.

Parágrafo 2º - Não serão aceitas coleções fotografadas.

Parágrafo 3º - O corpo de Jurados poderá solicitar ao expositor, vista do material ou dos materiais filatéticos expostos na coleção, por meio de videoconferência.

Artigo 15 - As coleções deverão ser enviadas via serviços de transferência de arquivo, como por exemplo, por e-mail, WeTransfer, OneDrive ou Google Drive, para o Comissário Geral até 10 de julho de 2021.

Parágrafo 1º - As imagens deverão estar bem legíveis a fim de facilitar o julgamento das coleções, pelos Jurados da FEBRAF.

Parágrafo 2º - Uma vez enviada a coleção para o Comissário Geral, o Expositor não poderá fazer qualquer edição em sua coleção, seja para adicionar ou retirar páginas ou peças de sua coleção. Exceções:

A - A edição digital das páginas da coleção será admitida somente no caso de os expositores, cujo formato de folha é maior que os scanners tamanho A4 e necessitem “unificar digitalmente” as duas folhas, digitalizadas individualmente.

B - Os expositores poderão solicitar a remoção de sua coleção do site da exposição uma vez que o período expositivo finalizar.

Artigo 16 - Premiação - Todos os Expositores receberão um certificado digital com sua respectiva pontuação que será encaminhado por e-mail pelo Comissário Geral após o encerramento do Palmarés, a ser realizado virtualmente, por meio da ferramenta ZOOM no dia 13 de agosto, às 20 horas.

Parágrafo 1º - As coleções da Classe fora de competição receberão diploma de participação sem constar pontuação;

Parágrafo 2º - Todo expositor receberá uma medalha ao final da participação, independentemente do número de coleções expostas.

MEDALHA



DATAS IMPORTANTES

20/06

Prazo para envio das inscrições ao Comissário Regional, acompanhada de cópia (PDF ou JPG) do plano (Introdução)

25/06

Informação do aceite das participações pelos Comissário Geral;

01/07

Pagamento da taxa de inscrição das coleções aceitas;

10/07

Envio da cópia (em PDF ou JPG) da coleção completa, via serviços de transferência de arquivo;

01/08

Dia do Selo: Inauguração virtual;

13/08

Cerimônia virtual de Palmarés, com o anúncio da premiação;

14 e 15/08

Devolutiva (feed back) do Júri aos expositores, em horários agendados;

15/08

Encerramento.

COLEÇÕES INSCRITAS

CLASSE NÃO COMPETITIVA

Luis Claudio Fritzen

Noruega 1855-1955

Klerman Wanderley Lopes

História Postal das Emissões 1881-1888 da Casa da Moeda do Brasil

Klerman Wanderley Lopes

The Steamship Companies on the Route Brazil-Portugal from 1851 to 1880

Klerman Wanderley Lopes

Correspondances Passant par les Voies Maritimes Brésil-France au Siècle XIX

Klerman Wanderley Lopes

Le Sculptute et le Temps

Reinaldo E. Macedo

Aerogramas Disney - Emissão 1998

Rogério A. Deditvits

Wrappers of Brasil

Rogério A. Deditvits

Censorship of the III reich

Rogério A. Deditvits

The Nazism and the war: The Age of social catastrophe

Rubem Porto Junior

A.P.O. Serviço Postal Norte Americano no Brasil durante a 2ª Guerra Mundial

Willian Dao Chem

Brazil Portugal - Maritime Mail

FILATELIA TRADICIONAL

Jacques Rubim Benchimol

D.Pedro II - Emperor of Brasil American & Continental Bank Notes Issues 1866 - 1878

Miguel R. de Magalhães

Machins: "A Nobreza de uma Emissão Regular"

Cezar Augusto Silva Paulo

Atrativos na coleção do selo "Cabral 50 Réis" e sua abrangente utilização

HISTÓRIA POSTAL

Antonio Perez Peixoto

LUBRAPEX 50 Anos - União Brasil Portugal

Antonio G. Eleftheriou
Um Fio de Esperança

FILATELIA TEMÁTICA

Grupo A

Karen Ferreira Bianchi

O Fantástico Mundo dos Animais

Mauricio Silva Soares

Mammals - From the Origin to The Relationship With the Human Being

Fernando H. Brandão Molento

"Sea of Xaraiés": Life in the Inland Sea of South America"

Grupo B

André Barbosa de Souza

Lagoa do Carro é Aqui

Ygor Pradella Chrispin

São Paulo: Uma epopeia econômica

Cezar Augusto Silva Paulo

A Talentosa Jornada do Patriarca José Bonifácio

Antonio Gomes de Araújo

Escotismo uma Escola da Vida

Glauber Motta

Circo

Romeu Ferreira Daroda

Fogo: A Descoberta que mudou a Humanidade

Cibele Terezinha M. Nogueira

The Rhythmic Wing - A Asa Ritimada

José Ricardo Barreto

Blessed Art Thou

Braz Martins Neto

A Aventura do Homem no Planeta Terra

Reinaldo Basile Jr.

Vinho: o néctar dos Deuses

Joarez Vrubel

A Conquista do Olimpo

Grupo C

Rodrigo de Oliveira Campolina

Flying from Mythology to Reality

MAXIMAFILIA

Gerson Quinhone

Animais Ameaçados de Extinção

Ernani Santos Rebello

As Atividades dos Correios

Rui Carvalho Dias

Conhecendo os Patrimônios da Humanidade no Brasil

Agnaldo de Souza Gabriel

(RE) Descobrindo o Brasil

SELOS FISCAIS

Wady Nagem Vidal

Selos Fiscais - Estado do Espírito Santo

FILATELIA JUVENIL

Grupo C

Leonardo Denicol de São Paulo

Life in The Seas and Oceans

João Emilio Ferreira Bianchi

Um Sobrevoô pela Aviação

Beatriz Vasconcellos Espíndola

Animais do Ártico e da Antártica

Grupo D

Felipe Cesar Borin Silvano

Saint Don Bosco

Vinicius Azevedo dos Santos

A Pleasant stroll through the Wonderful City

UM QUADRO

Gerson Quinhone

Um Tributo à Legião Urbana

Gerson Quinhone

A Importancia do Goleiro no Futebol

Gerson Quinhone

Castelos da Itália

Almir Búfalo

Vales Postais Nacionais e Regionais com selos de Depósito Franqueados com selos comemorativos (1913 - 1941)

Almir Búfalo

Próximo Destino Jundiahy! (1851 - 1868)

Antonio Carlos Fernandes

Saint Exupery - Piloto e Escritor

James Rezende Piton

O Esperanto pelo Crivo da Censura Postal

Wady Nagem Vidal

Foi do Brasil pelo Zeppelin em 1930

Roberto João Eissler

Franquias Mecânicas Brasileiras "Os Losangos com circulo de estrelas"

Antonio Perez Peixoto

As 3 primeiras exposições filatélicas - 1933/43

Almir Búfalo

O 100 réis "Pró" Juventude" dos ensaios ao fim da utilização

Agnaldo de Souza Gabriel

São José de Anchieta

Jorge Luiz Gonçalves

Hino Nacional Brasileiro - Em Versos e Selos

Roberto A.M. Filho

Acidentes de Picotagem

Ederson Luiz Klein Hentz

Numismática em Selos

Braz Martins Neto

Breve História da Filatelia no Brasil

Antonio G. Eleftheriou

Campos de Prisioneiros Alemães no Japão

Mauricio Menezes

Marechal Rondon

José Paulo Braida Lopes

Um passeio em Paris: O rio Sena e suas pontes

Hélio Augusto de Moura Filho

Aspectos da história dos dirigíveis Zeppelins

Peter Meyer

Vida e Morte na Família Bragança

Sergio Mastrorosa

Marcas Postais de Santos Precursoras e carimbos no Império

Sílvio Machado Cardoso

A História das Copas sob um olhar filatélico

Paulo Duek

The King Pelé

Chen Ziyue

A Esgrima nas Primeiras Olimpíadas (1896/1964)

Antonio Luiz Pereira

Encantos da Cidade Luz

Roberto de A.M. Filho

Recife e Olinda - Suas Pontes, Igrejas e Casarões

CARTÕES POSTAIS

Gerson Quinhone

A aviação Comercial e algumas companhias que fizeram história no Brasil

James Rezende Piton

Um Déja-vu Escoteiro

Mario Celso Vanzan

O Rio Antigo sob o olhar do fotógrafo Marc Ferrez

Lucia de Oliveira Milazzo

Flanando pela França

LITERATURA

Grupo A

Cristian Guimarães Molina

Catalogo Brasileiro de Filatelia Temática

Agnaldo de Souza Gabriel

Catalogo Ilustrado de Max. Postais Emitidos pelos correios do Brasil 2ª Edição - 2020

Aluisio Oliveira de Queiroga

Catalogo Brasília em Selos

José Evair Soares de Sá

Catalogo de Carimbos Comemorativos do Brasil Zioni/Soares

Grupo B

Agnaldo de Souza Gabriel

14 Anos de Maximafilia

Grupo C

Peter Meyer

www.oselo.com.br/catalogo/

Grupo D

José Mauricio do Prado

FILACAP

Clube Fil. Brusquense

Boletim Filatélico

Sergio Mastrorosa

Boletim Informativo Santista

Grupo E

Luiz Gonzaga Amaral Jr.

Almanaque de Filatelia Espacial e outras Curiosidades

José Paulo Braida Lopes

Selos e Cultura - Coletânea de Artigos Publicados

Grupo F

José Antonio Bittencourt Ferraz

Lorena Filatelia

Sociedade Philatelica Paulista

Site da SPP

PRÊMIOS ESPECIAIS



Prêmio Tenor & Pelizzari Leilões



Prêmio Clube Filatélico e Numismático de Santos



Prêmio Tenor & Pelizzari Leilões



Prêmio Sociedade Filatélica Riograndense



Prêmio Centro Temático de Campinas

CARIMBOS COMEMORATIVOS



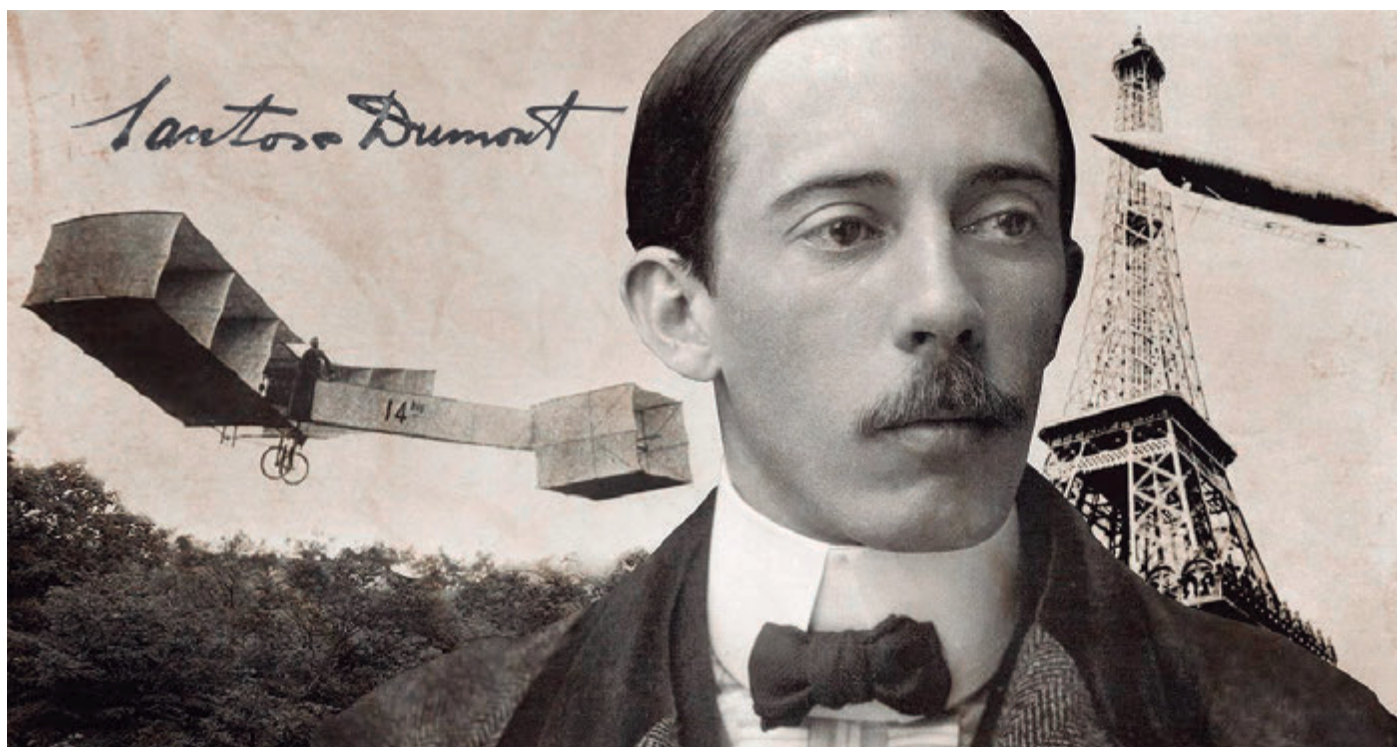
SELO PERSONALIZADO



Arte dos carimbos e logotipo: Marcio Javaroni / Toque de Letra Comunicação (@ToqueDeLetraComunicacao)

120 ANOS DA FAÇANHA DO Nº 6, DE SANTOS DUMONT

Por José Roberto Marques



Alberto Santos Dumont, Pai da Aviação, nascido, em 20 de julho de 1873, no município de Palmira, Estado de Minas Gerais, hoje denominado “Santos Dumont”, foi, acima de tudo, um brasileiro fervoroso e um gênio.

Na sua infância, dedicava-se a construir pipas. Com sete anos conduziu uma locomotiva, escondido, na fazenda do seu pai, atualmente o município de Dumont (SP). Costuma-se lembrar de uma brincadeira da qual participava quando criança: amigos reunidos em roda reagiam, levantando o dedo, quando um perguntava se determinada coisa voava e a resposta fosse positiva. Num desses eventos, Alberto, diante da pergunta: “Homem voa?”, ergueu o dedo, transformando-se em motivo de zombarias. Um desses amigos, após o voo do 14 Bis, escreveu-lhe dizendo que ele tinha razão, pois o homem, realmente, “voava”. Provavelmente, tudo teve início nas leituras de obras de Júlio Verne, às quais também se dedicava.

Alguns atribuem aos estadunidenses a invenção de um aparelho capaz de voar. Eles, entretanto, usavam uma catapulta para lançar o invento, enquanto o 14 Bis (chamado pelos franceses de “ave de rapina”) foi o primeiro a permanecer distante do solo por conta própria, fazendo-o por sessenta metros, em sete segundos.

Santos Dumont estava acima desse tipo discussão, pois tinha intenção de popularizar o aeroplano, para que todos pudessem ter acesso a essa nova forma de transporte. A propósito, não escondia seus projetos e a execução deles, o que permitia que fosse copiado.

Tudo começou em Paris. Aliás, tudo se passou em Paris. Em 1898, construiu o Balão Brasil, em formato esférico. Sobre ele, escreveu: “O meu primeiro balão. O menor. O mais lindo. O único que teve um nome: Brasil” (os demais receberam números). Iniciava-se, então, uma história que dividiria épocas, deixando seu nome gravado em letras de ouro. Foi, sem dúvida, o primeiro a voar num balão dirigível dotado de motor.



Construiu vários outros balões, em formato diferente, valendo-se de recursos próprios, pois era oriundo de família abastada que lhe proporcionou a exteriorização de sua genialidade.

O mais famoso deles foi aquele que chamou de “Nº 6”. Em 1900, o empresário Henri Deutsch de la Meurthe, o Rei do Petróleo na Europa, criou um prêmio chamado de “Prêmio Deutsch”, no valor de cem mil francos, para o primeiro artefato voador que fosse capaz de, partindo do Aeroclube da França, no Parque Saint Cloud, contornasse a Torre Eiffel, para ele retornando em menos de trinta minutos. Em 1901, em 19 de outubro, Santos Dumont alcançou êxito e ganhou o prêmio, dividido entre sua equipe e os pobres de Paris, por decisão dele. A façanha está completando 120 anos. Muitas experiências foram cultivadas, algumas com insucesso, mas sempre invertido pelo aviador. Chamava suas invenções de “pássaros do progresso”.

Mas, ainda que haja quem pense diversamente sobre a invenção do avião, todos são unânimes em reconhecer, em Alberto Santos Dumont, genialidade, brasilidade e constante vontade de ajudar a humanidade.

Reverenciado por Thomas Edison e Gulhiermo Marconi, além de grandes aviadores e inventores que o sucederam (entre eles, o aviador brasileiro Augusto Severo), ele sempre lembrou do Padre Bartolomeu de Gusmão, a quem sempre atribuía o pioneirismo no sonho de vencer os ares. Sobre ele, escreveu: “A vossa justiça, toda a vossa justiça, não pode e não deve esquecer o primeiro, o precursor Bartholomeu Lourenço de Gusmão, o primeiro da aviação, também nosso, também brasileiro, ao lado do qual está o meu orgulho, que não poderá ser maior”.

Foi recebido na Casa Branca, em 1902, pelo presidente dos Estados Unidos, Theodore Roosevelt, tamanha sua projeção internacional. As cabeças coroadas da Europa gostavam de ser vistas ao lado do aviador, tendo o Príncipe de Mônaco construído um hangar (na época, um “galpão para balões”), para que ele lá fizesse um voo com o seu Nº 6. Nesse episódio, o dirigível foi danificado em virtude do superaquecimento do hidrogênio. Santos Dumont reclamava da inexistência, na época, de “estações de aeronaves”.

Em 1903, nos Estados Unidos, a Companhia de Veículos a motor de Columbus, em Ohio, lançou um modelo com o nome Santos Dumont, designando-o de “carro voador”.

Ora tendo planejado, ora acidentalmente, Santos Dumont lançou moda em Paris. Tudo o que ele usava se tornava objeto de desejo das pessoas.

Em 1903, no voo do dirigível Nº 9, iniciou-se um incêndio no motor, quando ele utilizou o chapéu “Panamá” para apagá-lo. Em razão disso, a aba ficou meio curva e, quando ele desceu, usava-o assim. Uma foto publicada no jornal, no dia seguinte, foi o suficiente para transformá-lo em moda. Outro fato importante, nesse sentido, foi o uso de um relógio de pulso. Não foi Santos Dumont quem o inventou, mas ele o popularizou, pois quem o usava eram as mulheres. Necessitando cronometrar seu tempo durante o voo, sem necessidade de retirar o relógio do bolso, pediu ao joalheiro Louis Cartier, seu amigo, que fizesse um que ficasse fixo no braço, o que bastou para “lançar moda” entre os homens. A coleção de relógios Santos Dumont existe até hoje na joalheria Cartier.

Os Correios do Brasil lançaram, em 22/04/2000, uma folha em homenagem aos 500 anos de descobrimento do Brasil, nela inserindo um alusivo a Santos Dumont, no qual se vê, além do Balão Brasil, o 14 Bis e um relógio de pulso.

Muitos livros foram escritos sobre a vida de Santos Dumont. Nenhum deles, entretanto, conseguiu esgotar a riqueza de sua vida, pois isso é tarefa hercúlea. Basta, entretanto, que lembremos que ele era um grande brasileiro e um gênio.

SUBSÍDIO PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA ENTRE O BRASIL E PORTUGAL (SÉCULOS XVII-XVIII)

Por Adelanio Caravelas

I - CONHECIMENTOS DE EMBARQUE MARITIMO

Embora não haja evidência na existência de recibos de uma mercadoria, carregada a bordo de navios mercantes, que se estende no passado, até ao tempo dos romanos, a prática do registo de carga a bordo do navio, é quase tão antigo quanto o transporte em si. O Conhecimento de Embarque moderno, só entrou em uso com o crescimento do comércio internacional, no mundo medieval.

Com a epopeia dos descobrimentos portugueses, dá-se a grande explosão no comércio marítimo, com a costa africana, com o Brasil, com a rota da Índia e com o extremo oriente.

O Conhecimento de Embarque, constitui um documento de extrema importância, que é emitido pelo armador e pode ser assinado pelo comandante do navio ou pela agência marítima que o representa, tendo, entre outras funções, as seguintes finalidades:

- ser prova que determinado lote de bens, embarcou em determinado navio, em certa data;
- de determinado exportador/carregador para tal importador/destinatário;
- em certo porto ou outro destino fixado;
- descrever a mercadoria (tipo de embalagem, solta ou a granel, número de volumes, peso, etc.);
- em local específico do navio (no convés, abaixo do convés, a seco debaixo da cobertura, etc.);
- constituir recibo do respetivo frete marítimo, pago na origem ou a pagar no destino.
- responsabilizar o capitão do navio e/ou o seu armador pela entrega da carga “a bom porto”, na respetiva Alfândega, à ordem do destinatário.
- possibilitar a este último, tomar posse da mercadoria, contra a apresentação do respetivo original do “Conhecimento”.
- permitir às autoridades alfandegárias ou portuárias, através dele (em 3 ou 4 vias), efetuar o despacho, cobrar direitos, taxas e outros emolumentos, para a mercadoria entrar livremente no país.
- servir de documento-base para eventuais regulações, em que estejam envolvidas seguradoras (caso de danos na carga ou a sua perda total ou parcial, em viagem).

O seu estudo permite avaliar:

- o registo dos nomes das embarcações; a evolução do tipo de navios (vela, mistos, vapor, etc.); o fluxo de tráfego do nosso comércio externo e interno; a incidência predominante das cargas exportadas e importadas; o crescimento das tarifas do frete marítimo e a identificação dos Capitães, Armadores ou Agentes de Navegação, do período em causa.

Os mais antigos e raros “Conhecimentos de Embarque Marítimo”, que conhecemos, são da segunda metade do século XVII. Impressos, com 200mmx150mm, de dimensão média, iniciam o texto com os dizeres «Digo eu ... vizinho d que sou d »

Durante o século XVIII, os “Conhecimentos de Embarque”, com dimensão média de 215mmx160mm, passam a ter, por determinação régia, o escudo real impresso, iniciando o texto com os dizeres «Com Privilégio de Sua Majestade para que só destes conhecimentos se use» seguido do habitual «Digo eu vizinho de que sou d ».

O conjunto dos documentos apresentados, de forma cronológica, interpolada, entre 1656 e 1799,

foram emitidos/datados, em portos do então Brasil colonial, referentes a mercadorias transportadas para o Reino, por embarcações portuguesas.

É assinalado, com tipo e cor de letra diferentes, a transcrição manuscrita do seu preenchimento, acompanhado pela imagem e descrição do tipo de embarcação utilizada na época (imagens abaixo).



Capitão: Manuel do Valle vizinho do Porto
 Tipo e nome do navio: navio - Sra. da Palma e S. Rafael
 Do porto de Pará para Lisboa
 Carregador: Domingos Ribeiro Moura.....
 Tipo de carga:dezassete caixas de açúcar. A saber, em que diz, nas treze de branco, com duzentas e setenta e uma m e quatro de mascavado, com cento e dezanove m que declarastes fazer por conta de D. M^a. de Mendonça ou de seus herdeiros que é a Sta. Casa da Misericórdia da ilha do Faial
 Destinatário: em Lx^a. a Paulo Vasques, se ausente, a quem seus negócios fizer nas ilhas, aos procuradores da Sta. Casa da Misericórdia da ilha do Faial, para que siga à sua ordem
 Custo do frete: à razão de vinte e snte e seis mil réis m (por arroba)
 Datado em: Pará aos 20 de Agosto de 1656

Capitão: António Cabral de Brito vizinho de ilha Terceira
 Tipo e nome do navio: patacho - Sto. António das Almas
 Do porto de Pará para ilhas dos Açores
 Carregador: Domingos Ribeiro Moura.....
 Tipo de carga:4 caixas de açúcar branco, com 120 m mais 4 caixas de mascavado, com 95 m que tudo declarou trazer por conta e risco da Sta. Casa da Misericórdia da ilha do Faial
 Destinatário: Srs. Curadores da Santa Casa da Misericórdia da ilha do Faial ou quem seus negócios fizer, para que lega renda da dita Sta. Casa
 Custo do frete: catorze mil e quinhentos réis a tonelada
 Datado em: Pará aos 6 de Abril de 1681



Capitão: Manuel Germano Reis
 Tipo e nome do navio: nau de guerra - N^a. S^a. das Ondas
 Do porto de Rio de Janeiro para Lisboa
 Expedidor: António Lobo Gonçalves
 Tipo de carga: nos cofres da dita nau, de Ant^o. Lobo Ges., cento e quarenta e quatro mil reis em dinheiro corrente, que declarou fazer por conta e risco de Manuel Alvz. Teyxr^a. morador em Vila Nova da cidade do Porto e me obrigo a receber em Lisboa, do cofre da dita nau e entregar ao dito, em Vila Nova da cidade do Porto
 Destinatário: Manuel Alvarez Teixeira
 Custo do frete: É um e m^o. por cento (1,5%)
 Datado em: Rio de Janeiro, 29 de Agosto de 1723



Capitão: ass. Joseph de Pinto e Sousa vizinho de Porto
 Tipo e nome do navio: nau capitã - N^a. S^a. Madre de Deus
 Do porto de Rio de Janeiro para Porto
 Carregador: António Lobo Gonçalves.....
 Tipo de carga:noventa e quatro mil trezentos e oitenta e cinco reis, em dinheiro corrente, que me obrigo a manifestar no cofre da dita nau e declarou fazer por conta e risco do snr. António de Sousa Barbosa, morador no Porto
 Destinatário: António de Sousa Barbosa
 Custo do frete: a um e m^o. por cento (1,5%)
 Data: Rio de Janeiro, 21 de Maio de 1734



Capitão: António de Barros Faria vizinho de Vianna
 Tipo e nome do navio: bergantim - N. Sra. da Piedade e Sto. António
 Do porto desta cidade (Belém - Brasil) para Vianna
 Carregador: Baltazar do Rego Barbosa.....
 Tipo de carga: vinte sacas, em que diz vão noventa e uma arrobas, e catorze libras de cacau, assim mais um barril, com quatro arrobas de café, e um embrulho com sete libras e meia (libra=0,5kg.) de cravo fino, que declarou fazer por sua conta e risco
 Destinatário: Manuel Barbosa de Magalhães, ausente, a quem seu poder tiver e em outra qualquer parte, aos procuradores dos Reverendos Padres da Companhia de Jesus, não os havendo, a mim Capitão
 Custo do frete: quatrocentos reis por \bar{a} de cacau e pelo barril
 Datado em: Belém do Pará aos 26 de Outubro de 1742



Vicente Gonçalves vizinho de Viana, Contramestre
 Tipo e nome do navio: bergantim - N^a. Sr^a. da Piedade e Sto. António
 Do porto de Pará para Viana
 Carregador: Manuel Ferreira.....
 Tipo de carga:oito sacos com cacau, em que diz vão trinta arrobas, que declarou fazer por conta e risco....
 Destinatário: Manuel Felgueira Braga, ausente, a José Francisco de Castro e de o não ser, a Manuel Barbosa de Magalhães
 Custo do frete: quatrocentos reis por arroba
 Data: Pará aos 29 de Outubro de 1742



Capitão: José Alvarez Moreira vizinho de Pernambuco
 Tipo e nome do navio: galera - N. Sr.ª. do Socorro e St.º. António e Almas
 Do porto de Pernambuco para Lisboa
 Carregador: Capitão Silvestre Cardoso.....
 Tipo de carga:um freixo de açúcar branco, com 7 @ e meia, e assim mais 12 barrelitos de doce de limão, o que tudo declarou por sua conta e risco
 Destinatário: Padre secretário Domingos Pires Bandeira ou a sua ordem autorize, a quem seus poderes vier
 Custo do frete: dois mil novecentos e setenta reis
 Datado em: Pernambuco, 8 de Fevereiro de 1761



Capitão: José Dias Manco vizinho de Lisboa
 Tipo e nome do navio: navio - Sta. Teresa e N. Sr.ª. do Monte do Carmo
 Do porto de Baía para Lisboa
 Carregador: João de Araújo Viana.....
 Tipo de carga:três caixas de açúcar, a saber, uma de branco e duas de mascavado
 Destinatário: ao Sr. Francisco José da Silva, ausente, aos Srs. João António de Amorim Vianna e na deste, a José Álvaro da Luz
 Custo do frete: duzentos e cinquenta reis por arroba
 Datado em: Baía, 17 de Fevereiro de 1772



Capitão: Nicolau Correia Alvarez vizinho de Lisboa
 Tipo e nome do navio: navio - Príncipe da Beira
 Do porto desta cidade (Rio de Janeiro) para Lisboa
 Carregador: Inácio José de Abreu.....
 Tipo de carga:duas caixas de goma, com o peso de oitenta e oito lb e 28 quilos, o que faz por conta e risco de quem pertencer
 Destinatário: João Júlio de Abreu
 Custo do frete: trezentos e vinte reis cada arroba
 Datado em: Rio de Janeiro aos 23 de Setembro de 1783



Capitão: António dos Santos
 Tipo e nome do navio: galera - Activa
 Do porto desta cidade para Lisboa
 Carregador: João Vicente da Sousa Bastos.....
 Tipo de carga:oitenta sacas, em que diz vão quattros centos e noventa arrobas de algodão, o que faz por conta e risco de quem pertencer
 Destinatário: António Esteves Costa, ausente, a quem seus poderes tiver
 Custo do frete: dois mil e quatrocentos reis por lb
 Datado em: Maranhão, 14 de Abril de 1799



Nau: Navio de linha, foi uma embarcação a vela, com mais de 500 toneladas, de alto bordo, com três mastros e grande número de bocas de fogo, muito usual entre os séculos XVII e meados do século XIX, com a finalidade de navio de guerra ou embarcação mercante.



Patacho: veleiro de 2 mastros, sendo a vela de proa redonda e a de ré tipo latina. Deslocamento entre 40 e 100 toneladas. Utilizado desde finais do sec. XVI.



Bergantim: Pequeno veleiro com dois mastros, utilizado nos séculos XVIII e XIX, principalmente para comércio.



Nau de guerra: designação atribuída a nau, armada com 60 a 120 peças de artilharia, de acordo com a seguinte classificação:

Classificação	Peças de Artilharia	Guarnição
1ª Classe	mais de 100	850-950 homens
2ª Classe	90 a 100	750 homens
3ª Classe	60 a 80	490-720 homens



Galera: Tipo de veleiro de três ou mais mastros e vela redonda



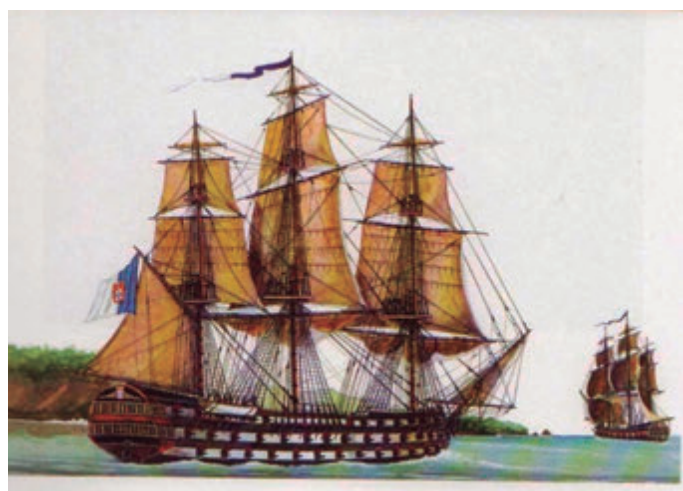
Bergantim: embarcação do tipo da galé, de velas redondas ou velas latinas. Era utilizado como auxiliar de armadas ou em outros serviços do género, como o mercante. Com cerca de 24 peças de artilharia, podia ter uma equipagem entre 140 a 160 homens.



Fragata: navio com três mastros de velas redondas, com comprimento semelhante ao das naus, mas menores, mais rápidas e com armamento mais ligeiro. As fragatas dispunham de uma única bateria, coberta de canhões, em comparação com as duas ou mais baterias cobertas das naus.



Nau Príncipe da Beira: navio de guerra português do século XVIII, construído em Lisboa, e lançado à água no ano de 1774. Esteve nas carreiras do Oriente e do Brasil, onde cumpriu missões de soberania e de onde (e para onde) transportou passageiros e carga geral.



Nau capitânia - navio de grande porte, onde viaja o comandante de uma esquadra ou que trás a sua bandeira. De armação redonda, com dois a quatro mastros principais, de borda alta, grande calado, e com castelos de proa e popa elevados, foi utilizado na marinha de guerra ou mercante, em viagens de longo curso.



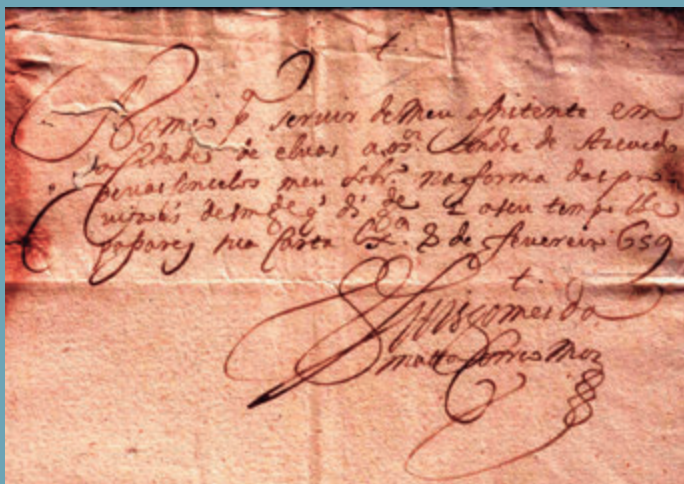
Galera (direita): Veleiro longo, de baixo bordo, de 3 mastros com vela redonda, servindo tanto na marinha de guerra, como na mercante.

II - “CARTAS DO MAR”

A necessidade de criar um conjunto de meios que facilitassem a comunicação, quer interna, quer externa, surgiu pelo fato de os contatos comerciais e políticos, durante a expansão portuguesa, se tornarem cada vez mais frequentes. Impunha-se a criação por parte da Coroa, de um serviço de correio, que chamasse a si a organização do envio das comunicações escritas, necessidade essa, que se começa a sentir desde o início do século XVI. Em 1520, D. Manuel I, 14º. rei de Portugal, cria o cargo de Correio-Mor do Reino, sendo de nomeação régia.

Este lucrativo cargo, passa por venda, em 1606, à posse particular da família Mata, de forma hereditária e vitalícia. Por Cartas régias de 24.5. e 26.10.1657, da regente D. Luísa de Gusmão, durante a menoridade do rei D. Afonso VI, passadas ao 7º. Correio-Mor das Cartas do Reino - Luís Gomes da Mata, que obteve por compra, o cargo de Correio-Mor das Cartas do Mar, assegurando a tutela da expedição e receção da correspondência por via marítima, com exceção para as cartas da Índia Oriental. Esta situação manteve-se até finais do século XVIII, altura em que o Estado reivindica para si a administração dos Correios.

Segue a apresentação de um documento relacionados com o texto, assim como correspondência oriunda do Brasil para o Reino (fig.11 a 17). Os navios mercantes ou de guerra, como os que são mencionados no capítulo anterior, além das mercadorias, também terão transportado cartas, para as quais, embora já existisse uma tabela de portes (20 reis), este não era, por norma, assinalado.



1659 - Documento escrito e assinado pelo 7º. Correio-Mor (dois anos após a posse do cargo de Correio-Mor das Cartas do Mar), nomeando seu sobrinho, André Azevedo de Vasconcelos, para o cargo de Correio Assistente da cidade de Elvas.

- Em 6.10.1663, este Correio-Mor nomeia para Correio Assistente da Baía, Bartolomeu Fragoso Cabral. (Biblioteca da Universidade de Coimbra - manuscrito nº.1489)

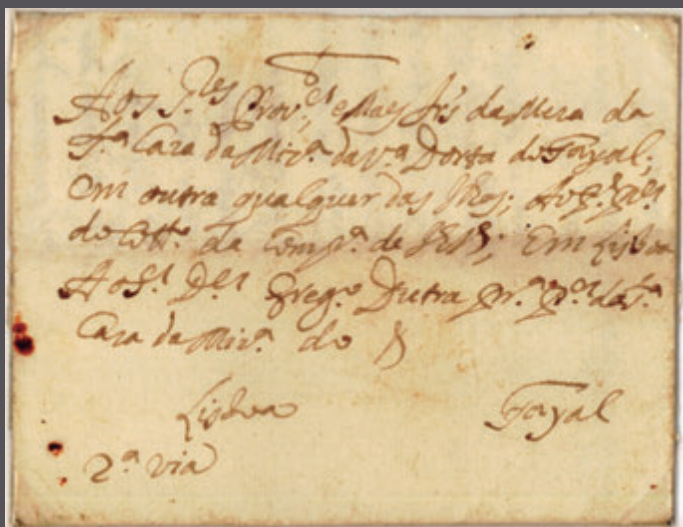




Pará, 20.7.1682 - 1ª. via da carta, onde vinha o "Conhecimento" abaixo, para ser entregue ao destinatário, pelo capitão do navio, N.ª. Sr.ª. da Conceição e Sto. António, de forma a poderem levantar a carga na ilha do Faial. Este tipo de correspondência não estava sujeita ao controlo do Correio.

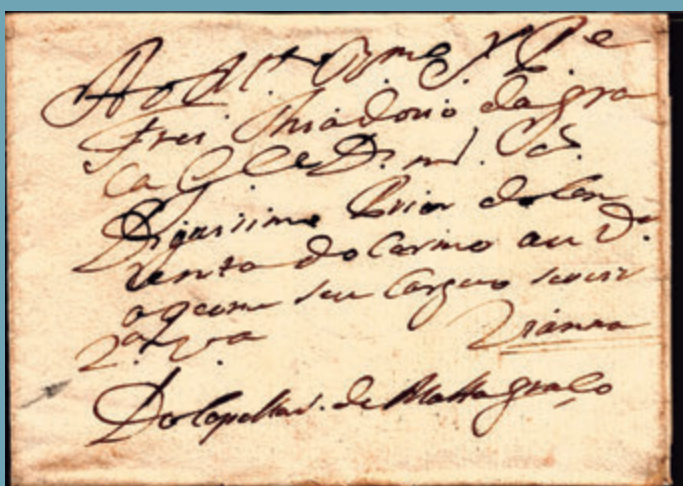


Capitão: António Nunes vizinho de Faial, Mestre...
 Tipo e nome do navio: patacho - N. Sr.ª. da Conceição e Sto. António
 Do porto de Pará para ilha do Faial
 Carregador: Domingos Ribeiro Moira.....
 Tipo de carga:14 panos com vinte e uma l e vinte e cinco quilos de pano cru, que declarou fazer tudo por conta e risco da Casa da Sta. Misericórdia da ilha do Faial
 Destinatário: Provedor e mais Irmãos da Santa Casa, qualquer Padre que servirem nela; em outra parte, aos Procuradores da Sta. Casa
 Custo do frete: sete mil reis por l (por arroba)
 Data: Pará aos 20 de Julho de 1682



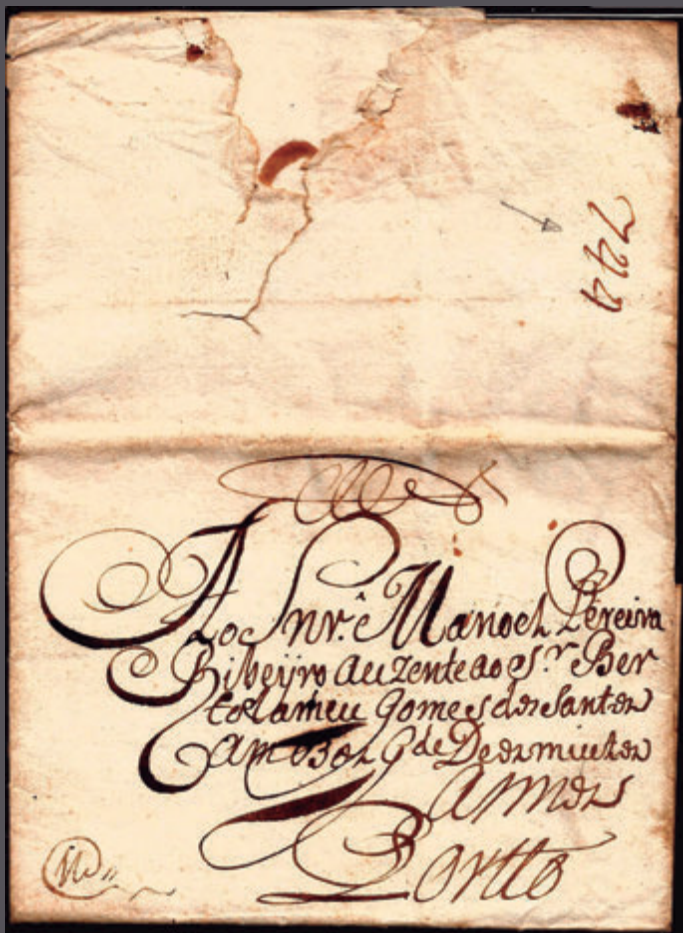
1720 - 2ª. via de carta do jesuíta Joseph Lopes, enviada do Pará, tendo como possíveis destinatários; Aos Padres, Provinciais e mais Irmãos da Mesa da Santa Casa da Misericórdia da Vila da Horta do Faial; em outra qualquer das ilhas (dos Açores); a qualquer do convento da Companhia de Jesus; em Lisboa ao Sr. Desembargador Gregório Dutra; a quem pertencer desta Casa da Misericórdia do Faial

- Monograma IHS "Jesus Hominum Salvator" (Jesus Salvador dos Homens), no fecho da carta, utilizado como emblema pelos frades da Companhia de Jesus.
- 9º. Correio-Mor: Luís Vitório de Sousa da Mata Coutinho (1696-1735)



1741 - 2ª. via de carta remetida pelo capelão de Mato Grosso, para o Prior do convento do Carmo, em Vianna (atual Viana do Castelo) ou a quem seu cargo servir.

- 10º. Correio-Mor: José António da Mata de Sousa Coutinho (1735-1790)
- * as cartas, por uma questão de segurança, aliada à importância das mesmas, seguiam por mais de uma via (cópia), em navios diferentes, o que aumentava a hipótese de chegarem ao destino.



1741 - Única via de carta comercial, enviada de Pernambuco para o Porto. Entregue ao destinatário pela diligência nº. 744 do correio.

- Segundo o texto da carta, esta seguiu com 550\$400 reis, no cofre e à guarda do comandante da nau capitânia, Nº. Sra. da Boa Viagem e S. Lourenço, para serem entregues em Lisboa.

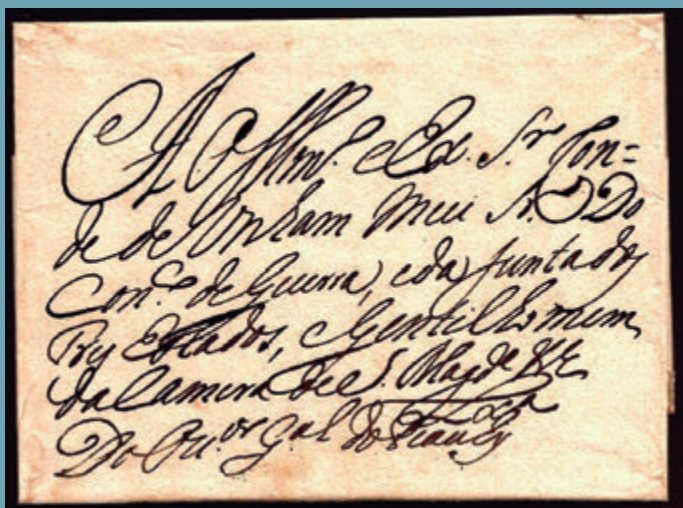


Figura 16 – 1744 - Carta de serviço, Do Ouvidor Geral do Piauí, dirigida ao Ilmo. Sr. Conde de Unhão*, do Conselho de Guerra e da Junta dos Três Estados, gentil-homem da Câmara de Sua Magestade, em Lisboa. Correspondência oficial, que terá seguido em navio da armada, à guarda do seu capitão e entregue em mão ao destinatário, que escreveu no verso Em mão a recebi.

* 4º. Conde - D. Rodrigo Xavier Teles de Meneses Castro e Silveira



1746 - Única via de carta comercial, enviada da Baía, para o negociante, Manuel Pereira Ribeiro, da cidade do Porto.

A documentação apresentada é propriedade do autor

Referências

- Dr. Nestor Fatia Vital - Boletim da APCPV (Janº.1991) - Conhecimentos de Embarque
- Navios, marinheiros e arte de navegar (1669-1823) - Academia de Marinha 2012
- Godofredo Ferreira - Dos Correios Mores do Reino aos Administradores Gerais dos Correios e Telégrafos - Lx.1941
- Wikipédia



Beto Assef
FilaTelia

- Roberto Assef Filho -



ACESSE AGORA
WWW.BETOASSEF.COM.BR
E VEJA NOSSOS LEILÕES!!!

COMPRAMOS GRANDES COLEÇÕES

 (11) 99982-6037

 assef@uol.com.br



Filatélica Junges



Peças como esta você encontra na Filatélica Junges



Rua Marechal Floriano Peixoto nº 520 .
Porto Alegre – RS / Brasil – (55) 51.3227.2943
filaticajunges@terra.com.br
www.filaticajunges.com.br



Nova Sede

Colecione selos!



**Escolha um tema
e comece sua
coleção.**