

Álbum de Selos do

Brasil

Império

República

Introdução

Sou filatelista desde os oito anos de idade, graças ao meu querido avô, que era filatelista, monarquista e amante de história, que me proporcionou o gosto pelas mesmas coisas.

Herdei dele além do gosto, muitos selos que guardei por um longo período, até que há mais ou menos seis anos resolvi catalogar, montar e ampliar minha coleção.

Pesquisando muito e graças a facilidade que hoje temos por meio da internet, resolvi fazer um trabalho diferente, que unisse minhas paixões herdadas: Filatelia e história.

Os selos mais valiosos para mim são aqueles que recebi dele, não importa o estado, muitos possuem charruira e faço questão de mantê-los no meu álbum, mesmo tendo os chamados mint,

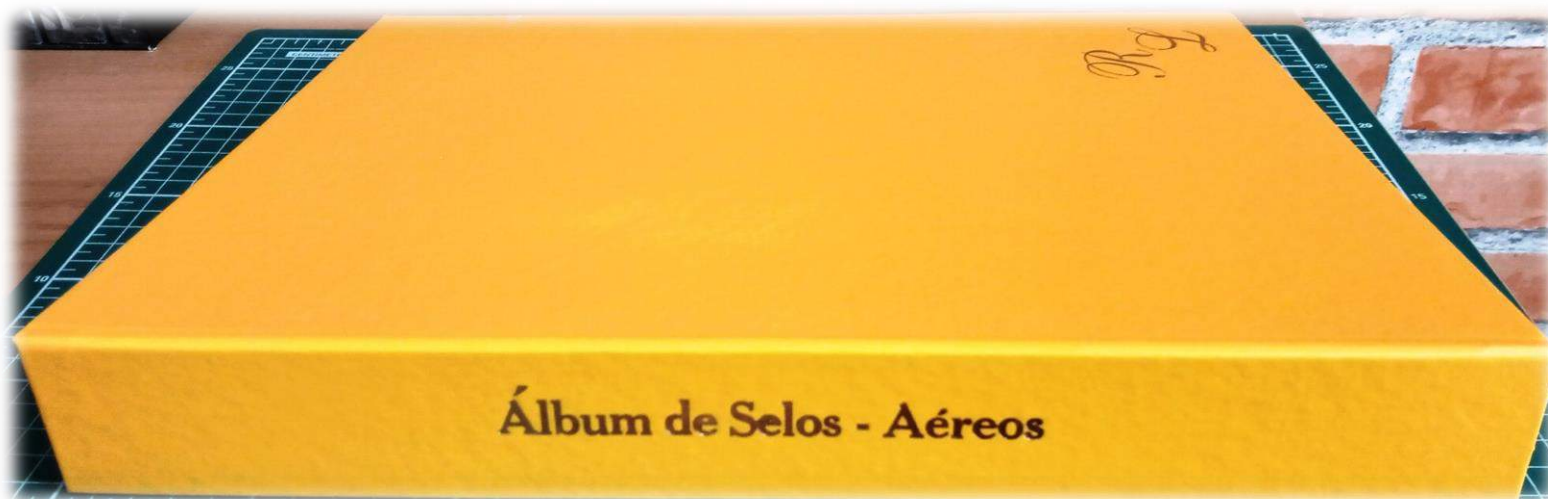
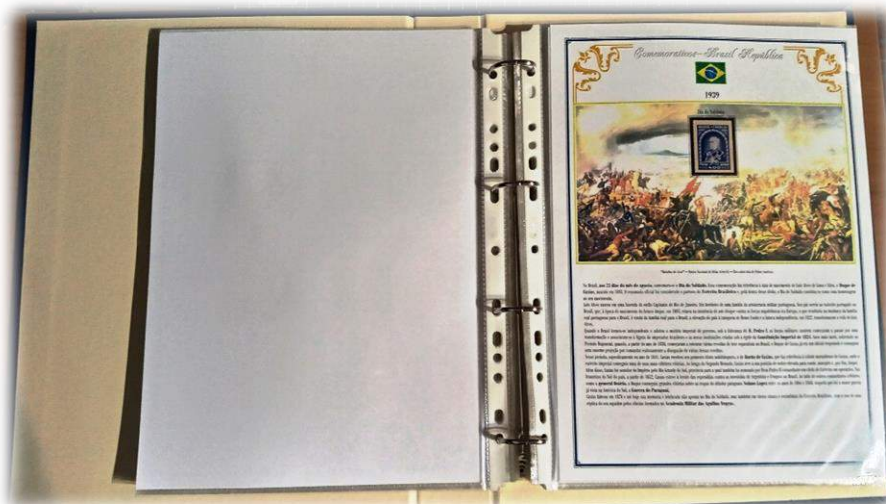
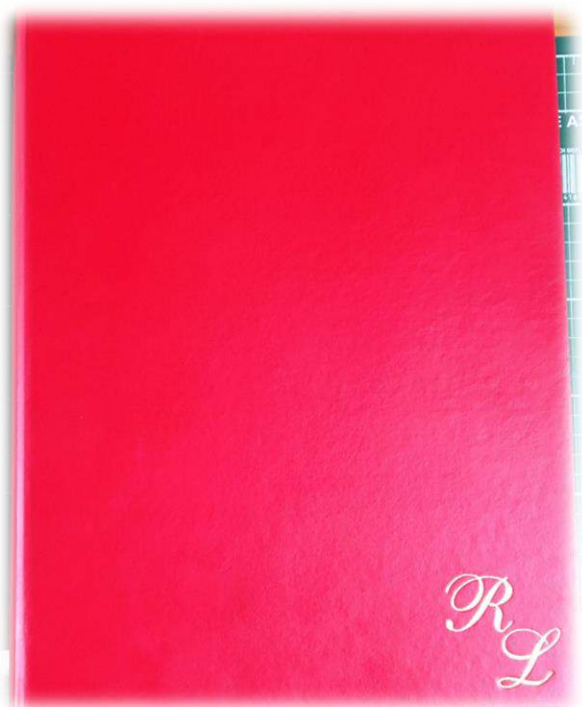
Projetei o formato das capas dos álbuns e mandei confeccionar em uma empresa.

As folhas eu confecciono uma a uma, pesquisando fatos históricos e fotos ou pinturas relacionadas aos selos. Uso papel opaline branco 180g A4 e folhas plásticas com furacão universal. O protetor tipo hawid eu que faço também, usando transparências para impressora laser, que é livre de ácido e fita dupla face fina.

São apresentadas na presente exposição algumas folhas de cada coleção, em face impossibilidade de apresentação de toda coleção, devido ao tamanho, mas com a opção de mostrar o projeto.

Ainda há muito por fazer, mas o caminho já foi escolhido.

Rafanelli Luckesi



Império

IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

01/08/1843
OLHO DE BOI



O Brasil é considerado a segunda nação do mundo a adotar a emissão de selos, o conhecido Olho de Boi. No mesmo ano em que surgiu o selo brasileiro (1843), houve emissão de selos no cantão suíço de Zurique, mas não na Suíça como país. Nos Estados Unidos, os selos começaram a surgir em 1845, em algumas cidades, mas somente em 1856 foram adotados em todo o país. Em novembro de 1849, foram impressos os primeiros selos alemães, na Baviera.

A partir de 1852 esse sistema foi largamente difundido em todo o mundo.

Pelo artigo 17 da Lei 243, de 30 de novembro de 1841, assinada pelo imperador d. Pedro II, o governo foi autorizado a, no prazo de um ano, melhorar os serviços dos Correios. Assim, pelos decretos 254 e 255, de 29 de novembro de 1842, do presidente do Conselho de Ministros, Cândido José de Araújo Vianna, foi criado e regulamentado o serviço de Correios, bem como estabelecidos os valores das correspondências.

Para cumprir a legislação, portaria de 23 de fevereiro de 1843, do presidente do Tesouro, Joaquim Francisco Vianna, ao provedor da Casa da Moeda do Rio de Janeiro determinou a gravação, em chapas de cobre, com o aproveitamento das elipses, que haviam sido adquiridas da Editora Lemerick, juntamente com as máquinas de impressão. Assim foram confeccionados os primeiros selos da América.

IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

01/07/1844
INCLINADOS



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE

IMPERADOR

01/01/1850

VERTICAIS

"OLHO DE CABRA"



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

1854/1861
VERTICAIS COLORIDOS



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

01/07/1866

DOM PEDRO II DENTEADO



Papel Fino



Papel Azulado



Lilas Rosado

Violeta Negro

Em decorrência do aumento das tarifas postais e da unificação do porte (sem distinção entre porte terrestre e marítimo), novos selos, agora com a efígie do Imperador Pedro II, foram encomendados nos Estados Unidos da América. Foram também os primeiros selos brasileiros a trazerem o nome do Brasil em sua face, significando um grande avanço estético nas peças filatélicas do país.

O American Bank Note, conhecida na filatelia como ABN, produziu os selos nos valores requisitados e com denteação 12, uma novidade na época.

A partir das fotos de Stahl e Wahnschaffe (Rio de Janeiro, 1865), os selos foram gravados em chapas de 100 selos de cada valor.

Foram os primeiros selos a trazerem a efígie do imperador Dom Pedro II e a serem impressos em sua totalidade em papel denteado simples.

Foi a quinta série de selos do Brasil e foram lançados oficialmente no dia 1 de julho de 1866, durante a Guerra do Paraguai, quando o volume de correspondências aumentou significativamente no país.

IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

01/07/1876

DOM PEDRO II PERCÉ



Dez anos após a emissão da série denteada o ABN produziu, com as mesmas chapas, a série denominada "percé", na qual a separação entre os selos é feita mediante uma sucessão de pequenos cortes entre eles.

IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



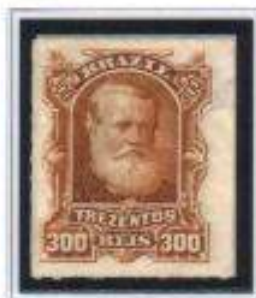
MAGESTADE O

IMPERADOR

1877/1878

DOM PEDRO II
PERCE - BARBA BRANCA

Gravados e impressos na American Bank Note co. New York - ABN



Fotos - Philadelphia 1876, feitas por Stahl Wahnschaffe, durante a exposição realizada em Saint Luis, e o 20 réis com emprego do mesmo perfil das emissões anteriores (1866 e 1876).

IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

1877/1878

DOM PEDRO II
AURIVERDE

Gravado e impresso pelo Continental Bank Note Co.

Primeiro selo impresso em duas cores utilizado no Brasil, conhecido no meio filatélico como Abacaxi.



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE

IMPERADOR

DOM PEDRO II VARIEDADES

LEGENDAS 1866/1867

As margens das folhas continham o nome da firma impressora, alternadamente em inglês: AMERICAN BANK NOTE CO. NEW YORK e em espanhol: COMPANIA AMERICANA DE BILLETES DE BANCO NUEVA YORK nas emissões de 1866 e 1867.



RHM 24 L

RHM 26 At



RHM 44 L

RHM 46 L

IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAJESTADE O

IMPERADOR

DOM PEDRO II

A partir de 1881, foram empregados os selos fabricados na Casa da Moeda, indistintamente com os fornecidos pela ABN e pela Continental, ainda remanescentes.

A fim de evitar o aproveitamento dos selos já servidos e proteger o Correio contra a fraude, a Casa da Moeda empregou nestas emissões, propositadamente, um papel frágil e tintas de fácil descoramento. Existe, portanto, uma grande gama de tonalidades para cada valor. Para a separação dos selos foi usada uma perfuradora com pinos com intervalos não uniformes, causando desta forma, uma denteação irregular de 13 a 14 dentes por 2 cm, na mesma linha. Dentes mais curtos, cores desbotadas, papéis porosos são naturais, não representando defeitos.

As datas de circulação dos selos não correspondem necessariamente à ordem cronológica de confecção das chapas

15/07/1891

CABEÇA PEQUENA



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE

IMPERADOR

DOM PEDRO II

1882 A 1885
CABEÇA GRANDE



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

DOM PEDRO II

1893

FUNDO CRUZADO E FUNDO LINHADO



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

DOM PEDRO II

19/06/1894
CABECINHA



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

1894 A 1899

CIFRA
CRUZEIRO DO SUL
COROA IMPERIAL
PÃO DE AÇÚCAR



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

1833 A 1874

AGÊNCIAS POSTAIS BRITÂNICAS NO BRASIL

A primeira agência postal britânica, também chamada de "British Post Office"="BPO" foi aberta no Rio de Janeiro em 1833, embora o Consulado Britânico houvesse organizado um serviço postal restrito e limitado já em 1810.

As agências de Pernambuco e da Bahia começaram a funcionar em fevereiro de 1851. Em 30 de junho de 1874 as três agências foram fechadas.

A partir de 1866, estas agências passaram a empregar selos britânicos que foram carimbados com os conhecidos carimbos C-81, C-82 e C-83. Cada carimbo corresponde a uma localidade específica e esta regra valia também para as agências britânicas espalhadas, na ocasião, pelo mundo afora.



Bahia



Pernambuco



Rio de Janeiro



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE

IMPERADOR

1869 - 1871

TELEGRAPHO
PRIMEIRAS IMPRESSÕES



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE

IMPERADOR

1869

TELEGRAPHO MODIFICADO TIPO B
ALGARISMOS REDONDOS



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE O

IMPERADOR

1899

SELOS PARA JORNAIS
CIFRAS OBLIQUAS - LARANJA



IMPERIO DO BRASIL

EM NOME DE SUA



MAGESTADE

IMPERADOR

1899

SELOS PARA JORNAIS
CIFRAS OBLIQUAS - NOVAS CORES



Comemorativos

(Volume 1)

1900 a 1949

Comemorativos—Brasil República



1900

PRIMEIROS SELOS COMEMORATIVOS BRASILEIROS

1º Centenário do Descobrimento do Brasil



Desembarque de Cabral em Porto Seguro (óleo sobre tela), autor: Oscar Pereira da Silva, 1901.

No Brasil, os primeiros selos comemorativos foram emitidos para celebrar os 400 anos da chegada dos portugueses ao país. Foram emitidos no dia 1 de janeiro de 1900, por sugestão da Associação do Quarto Centenário do Descobrimento do Brasil. Dava-se início ao serviço de encomendas internacionais colis-postaux. As quatro imagens, de certa maneira, celebravam justamente um sentimento que os republicanos queriam que o povo percebesse. Uma trajetória de liberdade no Brasil, refletida através de quatro eventos significativos. A escolha dos temas a serem impressos se deu através de concurso público. Estes selos só circularam dentro do país, franqueados os portes nacionais. A venda dos 400.000 exemplares emitidos ajudou nos custos das comemorações que ocorreram em todo país.

1) O selo de 100 Réis. Primeiro momento da liberdade. Os nativos em terra, nus e armados com arco e lança flecha, presenciam a chegada das duas caravelas portuguesas. Tanto no céu como nas velas estão impressas a Cruz da Ordem de Cristo. Símbolos de uma civilização que vem resgatar os nativos da natureza.

2) O selo de 200 Réis. Segundo momento. O grito de Ipiranga dado por D. Pedro, que montado num cavalo, mais parece um cidadão qualquer daquela época e não um príncipe. Com a espada erguida, comanda seus soldados e cavalos, como se estivesse em marcha de ataque. Essa imagem contrasta em demasia com a famosa pintura de Pedro Américo, principalmente nos detalhes do relevo, da casa ao fundo e do vestuário. Percebe-se a inscrição Independência ou morte, e 7 de setembro de 1822.

3) O selo de 500 Réis. Terceiro momento. As datas "28 setembro 1871" e "13 de maio 1888" aludem às duas leis que extinguiram "por completo" a escravidão no Brasil. O anjo libertador, que possui uma estrutura física maior que a das pessoas abaixo, traz na mão esquerda o fogo e, na direita, os grilhões quebrados de Prometeu. Sobrevoa o pedaço de terra onde jaz uma "família escrava", almejando a tão emancipada liberdade.

4) O selo de 700 Réis. Quarto momento. Para encerrar a trajetória da liberdade do país e das pessoas, a guardiã da ordem representada à luz de uma estrela, intocável, mas que remete aos princípios vitoriosos do 15 de novembro de 1889. Estátua da triunfal liberdade republicana, numa figura feminina, fincada em solo fértil. Percebe-se, nesta única peça, a impressão do Brasão de Armas do Brasil. Esse símbolo nacional foi sancionado pelo então Chefe do Governo Provisório, Marechal Deodoro da Fonseca.

Comemorativos—Brasil República



1922

Centenário da Independência e Exposição Nacional do Brasil



Independência ou Morte, do pintor paraibano Pedro Américo (óleo sobre tela, 1888).

A independência do Brasil é um processo que se estende de 1821 a 1825 e coloca em violenta oposição o Reino do Brasil e o Reino de Portugal, dentro do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. As Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa, instaladas em 1820, como uma consequência da Revolução liberal do Porto. A partir de 1821, as cortes tomam decisões vistas como um desejo de reduzir novamente no Reino do Brasil ao seu antigo estatuto colonial.

Antecedendo o processo de independência do Brasil, mas com fortes influências sobre o mesmo, ocorre a transferência da corte portuguesa para o Brasil. Em 1807, o exército francês invadiu o Reino de Portugal que se recusa a se juntar ao bloqueio continental contra o Reino Unido. Incapaz de resistir ao ataque, a família real e o governo português fugiram para o Brasil, que era então a mais rica e desenvolvida da colônia lusitana. A instalação do Tribunal de Justiça no Rio de Janeiro traz uma série de transformações políticas, econômicas e sociais que levam à decisão do Príncipe Regente D. João, consumada em 16 de dezembro de 1815, de elevar o Brasil à condição de reino, unido com sua ex-metrópole.

Porém, em 1820, uma revolução liberal eclodiu em Portugal e a família real foi forçada a retornar para Lisboa. Antes de sair, no entanto, D. João nomeia o seu filho mais velho, D. Pedro de Alcântara de Bragança, como Príncipe Regente do Brasil (1821). Fiel ao seu pai, o príncipe-regente vê sua condição complicada pela vontade política das cortes portuguesas em repatriá-lo e de retornar o Brasil ao seu antigo estatuto colonial. Oficialmente, a data comemorada para independência do Brasil é a de 7 de setembro de 1822, em que ocorreu o chamado "Grito do Ipiranga", às margens do riacho Ipiranga (atual cidade de São Paulo). Em 12 de outubro de 1822, o príncipe foi proclamado imperador pelo nome de Pedro I e o país leva o nome de Império do Brasil

Comemorativos—Brasil República



1923

Centenário da entrada do Exército Pacificador na Bahia



Entrada do Exército Libertador do pintor Presciliano Silva (óleo sobre tela, 1929).

1924

Centenário da Confederação do Equador

A Confederação do Equador foi um movimento revolucionário, de caráter separatista e republicano ocorrido em 1824 no Nordeste do Brasil, tendo como centro irradiador a província de Pernambuco. Representou a principal reação contra a tendência absolutista e a política centralizadora do governo de D. Pedro I (1822-1831), esboçada na Carta Outorgada de 1824, a primeira Constituição do país. A revolução queria a formação de uma república baseada na constituição da Colômbia.



Estudo para Frei Caneca, de Antônio Parreiras (1918). Frei Caneca foi líder e mártir da Confederação do Equador.

Comemorativos—Brasil República



1931

Revolução de 3 de Outubro de 1930



A Revolução de 1930 foi o movimento armado, liderado pelos estados de Minas Gerais, Paraíba e Rio Grande do Sul, que culminou com o golpe de Estado, o Golpe de 1930, que depôs o presidente da república Washington Luís em 24 de outubro de 1930, impediu a posse do presidente eleito Júlio Prestes e pôs fim à República Velha.

Com a quebra da Bolsa de Nova Iorque ocorrida em outubro de 1929, inicia-se uma crise econômica de escala mundial, esmagando todas as economias com alguma participação nos mercados internacionais, caso do Brasil e suas exportações de café.

Em 1929, lideranças da oligarquia paulistana romperam a aliança com os mineiros, conhecida como *política do café-com-leite*, e indicaram o paulista Júlio Prestes como candidato à presidência da República. Em reação, o Governador de Minas Gerais, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada apoiou a candidatura oposicionista do gaúcho Getúlio Vargas.

Em 1º de março de 1930, foram realizadas as eleições para presidente da República que deram a vitória ao candidato governista, que era o governador do estado de São Paulo, Júlio Prestes. Porém, ele não tomou posse, em virtude do golpe de estado desencadeado a 3 de outubro de 1930, e foi exilado.

Getúlio Vargas assumiu a chefia do "Governo Provisório" em 3 de novembro de 1930, data que marca o fim da República Velha no Brasil.

Comemorativos—Brasil República



1932

Campanha Constitucionalista de São Paulo e Mato Grosso



No dia 9 de julho de 1932, irrompe na Capital do Estado de São Paulo um movimento armado apoiado pelas forças federais e estaduais de São Paulo e Mato Grosso contra o Governo Ditatorial de Getúlio Vargas.

Chefiava o movimento revolucionário o Dr. Pedro de Toledo, enquanto o comando militar ficou a cargo dos Generais Bertoldo Klinger, Izidoro Dias Lopes e Marcondes Salgado.

O movimento revolucionário foi vencido pelo Governo Federal em 28 de setembro de 1932.

Durante a revolução foram emitidos selos (comemorativos e para depósito) além de inteiros postais com desenhos alusivos ao movimento.

Estes selos e inteiros foram emitidos pelo Governo Revolucionário e utilizados até 9 de outubro de 1932. Posteriormente foi oficializada a emissão dos selos com curso legal em todo território brasileiro de 19 a 31 de outubro de 1932, inclusive para o envio de cartas para o exterior. Os selos foram gravados e impressos na Litográfica Ypiranga de São Paulo, posteriormente adquirida pela gráfica Hamburgo. O Serviço Postal da Campanha instituiu o CORREIO MILITAR MMDC para o uso das tropas. A sigla MMDC é formada pelos nomes de Martins, Miragaia, Oráusio e Camargo estudantes que faleceram na Praça da República no dia 23 de maio de 1932.

Consulte

M.M.D.C.

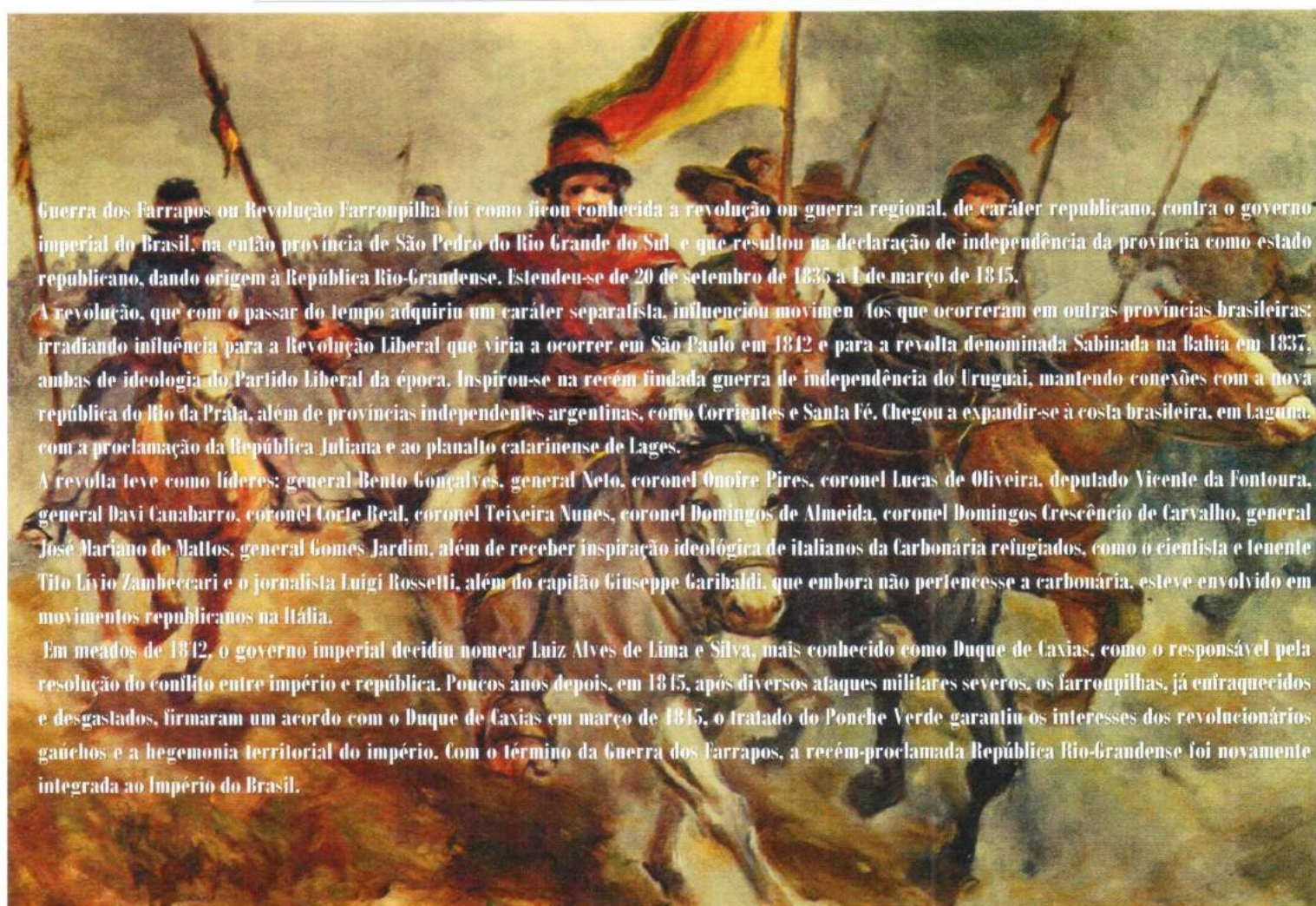
a sua consciencia!

Comemorativos - Brasil República



1935

Centenário da Revolução dos Farrapos - RS



Guerra dos Farrapos ou Revolução Farrapoísta foi como ficou conhecida a revolução ou guerra regional, de caráter republicano, contra o governo imperial do Brasil, na então província de São Pedro do Rio Grande do Sul, e que resultou na declaração de independência da província como estado republicano, dando origem à República Rio-Grandense. Estendeu-se de 20 de setembro de 1835 a 1 de março de 1845.

A revolução, que com o passar do tempo adquiriu um caráter separatista, influenciou movimentos que ocorreram em outras províncias brasileiras: irradiando influência para a Revolução Liberal que viria a ocorrer em São Paulo em 1842 e para a revolta denominada Sabinada na Bahia em 1837, ambas de ideologia do Partido Liberal da época. Inspirou-se na recém-fundada guerra de independência do Uruguai, mantendo conexões com a nova república do Rio da Prata, além de províncias independentes argentinas, como Corrientes e Santa Fé. Chegou a expandir-se à costa brasileira, em Laguna, com a proclamação da República Juliana e ao planalto catarinense de Lages.

A revolta teve como líderes: general Bento Gonçalves, general Neto, coronel Onofre Pires, coronel Lucas de Oliveira, deputado Vicente da Fontoura, general Davi Canabarro, coronel Corte Real, coronel Teixeira Nunes, coronel Domingos de Almeida, coronel Domingos Crescêncio de Carvalho, general José Mariano de Mattos, general Gomes Jardim, além de receber inspiração ideológica de italianos da Carbonária refugiados, como o cientista e tenente Tito Livio Zambecari e o jornalista Luigi Rossetti, além do capitão Giuseppe Garibaldi, que embora não pertencesse a carbonária, esteve envolvido em movimentos republicanos na Itália.

Em meados de 1842, o governo imperial decidiu nomear Luiz Alves de Lima e Silva, mais conhecido como Duque de Caxias, como o responsável pela resolução do conflito entre império e república. Poucos anos depois, em 1845, após diversos ataques militares severos, os farrapoísta, já enfraquecidos e desgastados, firmaram um acordo com o Duque de Caxias em março de 1845, o tratado do Ponche Verde garantiu os interesses dos revolucionários gaúchos e a hegemonia territorial do império. Com o término da Guerra dos Farrapos, a recém-proclamada República Rio-Grandense foi novamente integrada ao Império do Brasil.

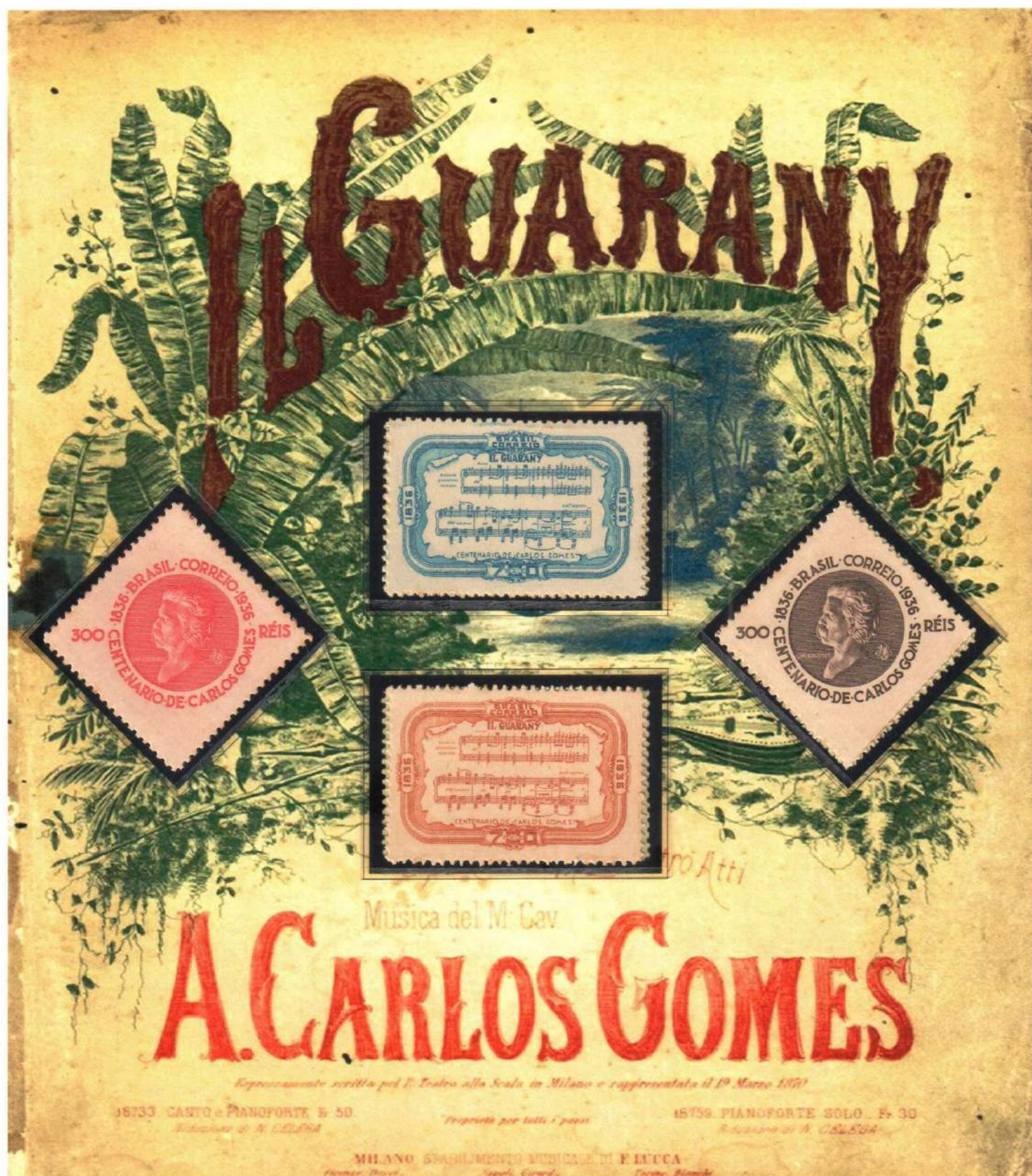
Comemorativos—Brasil República



1936

Centenário do Nascimento de Carlos Gomes

Carlos Gomes (1836-1896) foi um maestro e compositor brasileiro. Autor da ópera "O Guarani", inspirada na obra do mesmo nome, escrita por José de Alencar. A música de Carlos Gomes, de temática brasileira e estilo italiano, inspirada basicamente nas óperas de Giuseppe Verdi, ultrapassou as fronteiras do Brasil e triunfou junto ao público europeu.



Comemorativos—Brasil República



1939

Cinquentenário da República



"Proclamação da República". 1893, óleo sobre tela de Benedito Calixto (1853-1927). Acervo da Pinacoteca Municipal de São Paulo

A Proclamação da República Brasileira foi um levante político-militar ocorrido em 15 de novembro de 1889 que instaurou a forma republicana federativa presidencialista do governo no Brasil, derrubando a monarquia constitucional parlamentarista do Império do Brasil e, por conseguinte, pondo fim à soberania do imperador D. Pedro II. Foi, então, proclamada a República do Brasil.

A proclamação ocorreu na Praça da Aclamação (atual Praça da República), na cidade do Rio de Janeiro, então capital do Império do Brasil, quando um grupo de militares do exército brasileiro, liderados pelo marechal Manuel Deodoro da Fonseca, destituiu o imperador e assumiu o poder no país.

Foi instituído, naquele mesmo dia 15, um governo provisório republicano. Faziam parte, desse governo, organizado na noite de 15 de novembro de 1889, o marechal Deodoro da Fonseca como presidente da república e chefe do Governo Provisório; o marechal Floriano Peixoto como vice-presidente; como ministros, Benjamin Constant Botelho de Magalhães, Quintino Bocaiuva, Rui Barbosa, Campos Sales, Aristides Lobo, Demétrio Ribeiro e o almirante Eduardo Wandenkolk, todos membros regulares da maçonaria brasileira.

Pró Juventude



Comemorativos—Brasil República



1940

Feira Mundial de Nova York



Assinatura à direita



Comemorativos—Brasil República



1943

1º Centenário do Selo Postal Brasileiro



Comemorativos — Brasil República



1944

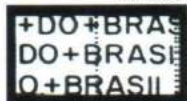
Semana da Asa — Bartolomeu de Gusmão



fil.: "casa+da+moeda", 8 mm

fil.: "casa+da+moeda", 6 mm

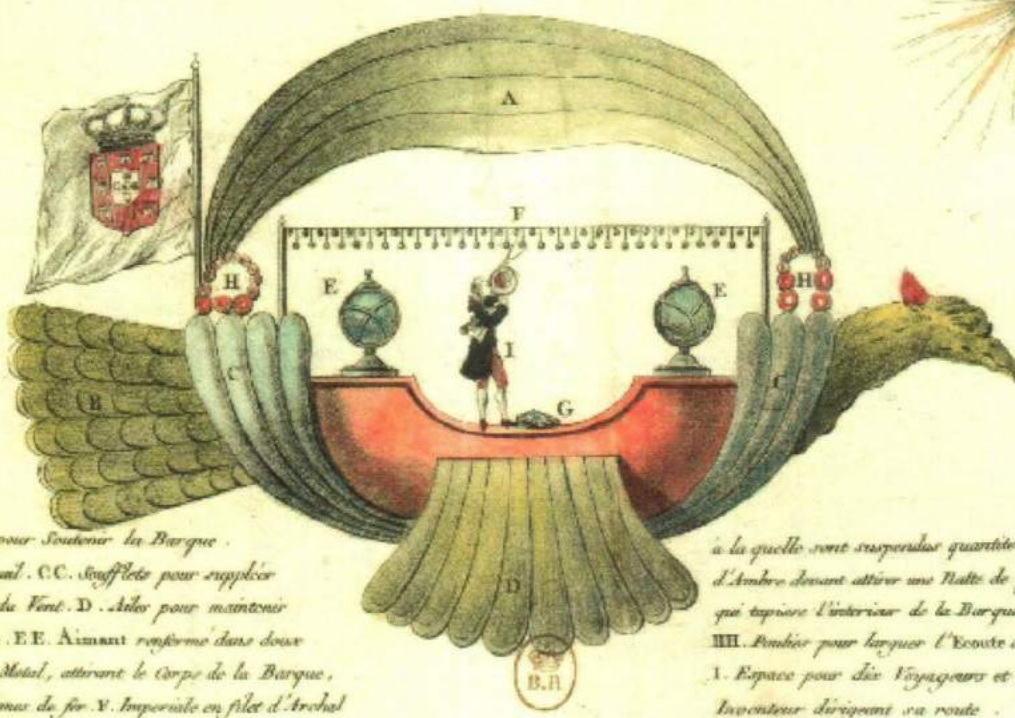
papel fino



Bartolomeu Lourenço de Gusmão, cognominado o padre voador, foi um sacerdote secular, cientista e inventor luso-brasileiro nascido na capitania de São Vicente, em Santos, na colônia portuguesa do Brasil, famoso por ter inventado o primeiro aeróstato operacional, a que chamou de "passarola".

As primeiras ilustrações da Passarola haviam sido na verdade elaboradas pelo filho primogênito do 3º Marquês de Fontes, D. Joaquim Francisco de Sá Almeida e Meneses, com a conivência de Bartolomeu. O 8º Conde de Penaguião e futuro 2º Marquês de Abrantes contava 14 anos em 1709 e era, então, aluno de matemática do padre, sendo a única pessoa à qual ele permitia livre acesso ao recinto em que o engenho voador era guardado. Como o rapaz vivesse assediado por curiosos, que constantemente lhe faziam indagações acerca da invenção, resolveu ele, para deixar de ser importunado, elaborar o exótico desenho da Passarola, em que tudo era propositadamente falseado. E para preservar o verdadeiro princípio da invenção — o Princípio de Arquimedes —, atribuiu a ascensão da engenhoca ao magnetismo, que era então a resposta para quase todos os mistérios científicos. Esperava dessa maneira melhor proteger o segredo confiado à sua guarda e ludibriar os bisbilhoteiros. Comunicou o plano a Bartolomeu, que o aprovou, e fingiu deixar o desenho escapar por descuido.

FIGURE DE LA BARQUE INVENTÉE EN 1709 par Laurent de Gufman Chapelain du Roi de Portugal *pour s'élever et se diriger dans les Airs.*



A. Ventouse pour soutenir la Barque.
B. Gouvernail. C.C. Scafflets pour suppléer au défaut du Vent. D. Ailes pour maintenir la Machine. E.E. Aimant renfermé dans deux Globes de Métal, attirant le Corps de la Barque, doublé de lames de fer. F. Imperiale en filet d'Arche.

à la quelle sont suspendus quantité de morceaux d'Ambre devant attirer une Nette de paille de Seigle qui tapisse l'intérieur de la Barque. G. Bonnet. H. Ambre pour larguer l'Escorte du côté du Vent. I. Espace pour des Voyageurs et le Pilote. Inventeur dirigeant sa route.

Comemorativos—Brasil República



1945

Vitória dos Aliados na 2ª Guerra Mundial



Naquele dia, uma segunda-feira, jornais de todo o mundo levaram às ruas edições extras. A primeira página histórica informava que todos os exércitos alemães haviam se rendido. E exclamava: "Vitória!". Na ocasião, o novo Führer, almirante Karl Dönitz ordenou "a rendição incondicional de todas as forças alemães", determinando a "cessação da luta". Pelo rádio, o ministro do Exterior do Reich, Lutz von Krosigk, justificava-se perante o povo alemão: "Continuar a luta seria apenas provocar uma sangueira insensata, acompanhada da desintegração inútil do nosso país".

O mundo finalmente comemorava a derrota do nazi-fascismo e o desfecho da Segunda Guerra Mundial na Europa. Desde o início do conflito, com a invasão da Polônia pelas tropas de Hitler seis anos antes, mais de 50 milhões de pessoas haviam morrido, muitas exterminadas em campos de concentração da Alemanha. Recém-chegado à Casa Branca após a morte de Franklin Roosevelt em abril de 1945, o novo presidente dos Estados Unidos, Harry Truman, declarava sobre a vitória dos Aliados: "O mundo está agora livre das forças do mal que durante mais de cinco anos roubaram as vidas de milhões de homens livres". Já Winston Churchill, primeiro-ministro britânico, anunciava que era uma questão de horas a capitulação dos alemães: "seria ratificada e confirmada em Berlim".

No dia 8 de maio, a Alemanha confirmava sua rendição incondicional à União Soviética, aos Estados Unidos e à Inglaterra, marcando o fim oficial da 2ª Guerra em território europeu (o Japão se renderia somente em setembro). Segundo notícias vindas de Moscou, numa dramática cerimônia sob as ruínas de Berlim, controlada pelos russos, os chefes militares assinaram no final da noite (já 9 de maio para os soviéticos) a ata de rendição e a capitulação geral da Alemanha.



Comemorativos—Brasil República



1945

Homenagem à Força Expedicionária Brasileira-FEB



Em 1939, com o início da Segunda Guerra Mundial, o Brasil manteve-se neutro, numa continuação da política do presidente Getúlio Vargas de não se definir por nenhuma das grandes potências, somente tentando se aproveitar das vantagens oferecidas por elas. Tal "pragmatismo" foi interrompido no início de 1942, quando os Estados Unidos convenceram o governo brasileiro a ceder a ilha de Fernando de Noronha e a costa nordestina brasileira para o recebimento de suas bases militares. A partir de janeiro do mesmo ano começa uma série de torpedeamentos de navios mercantes brasileiros por submarinos italo-alemães na costa litorânea brasileira, numa ofensiva idealizada pelo próprio Adolf Hitler, que visava isolar o Reino Unido, impedindo-o de receber os suprimentos (equipamentos, armas e matéria-prima) exportados do continente americano (como consta nos diários de Goebbels e nas memórias do almirante Donitz). Considerados vitais para o esforço de guerra dos Aliados, estes suprimentos a partir de 1942 via Atlântico norte, se destinavam também à então União Soviética. Tinha também por objetivo a ofensiva submarina do eixo em águas brasileiras intimidar o governo do Brasil a se manter na neutralidade, ao mesmo tempo que seus agentes no país e simpatizantes fascistas brasileiros, pejorativamente denominados pela população pela alcunha de Quinta coluna, espalhavam boatos que os afundamentos de navios mercantes seriam obra dos anglo-americanos interessados em que o país entrasse no conflito do lado aliado.

No entanto, a opinião pública não se deixou confundir. Comovida pelas mortes de civis e instigada também pelos pronunciamentos provocativos e arrogantes, emitidos pela *Rádio de Berlim*, passou a exigir que o Brasil reconhecesse o estado de beligerância com os países do eixo. O que só foi oficializado no final de agosto do mesmo ano, quando foi declarada guerra à Alemanha nazista e à Itália fascista. Após a declaração de guerra, diante da contínua passividade do então governo, a mesma opinião pública passa a se mobilizar para o envio à Europa de uma força expedicionária como contribuição à derrota do fascismo.

Porém só quase dois anos depois, em 2 de julho de 1944, teve início o transporte do primeiro escalão da Força Expedicionária Brasileira, sob o comando do general João Batista Mascarenhas de Moraes, com destino a Nápoles. As primeiras semanas foram ocupadas se aclimatando ao local, assim como recebendo o mínimo equipamento e treinamento necessário, sob a supervisão do comando americano, ao qual a FEB estava subordinada, já que a preparação no Brasil demonstrou ser deficiente,^[14] apesar dos quase 2 anos de intervalo entre a declaração de guerra e o envio das primeiras tropas a frente. Muito embora entre os expedicionários combatentes se formasse um consenso no decorrer e após o conflito de que somente o combate é adequadamente capaz de preparar um soldado, independente da qualidade do treinamento recebido anteriormente.

Os brasileiros constituíam uma das vinte divisões aliadas presentes na frente italiana naquele momento, uma verdadeira torre de Babel, constituída por: norte-americanos, italianos antifascistas, exilados europeus (poloneses, tchecos e gregos), tropas coloniais britânicas (canadenses, neozelandeses, australianos, sul-africanos, indianos, quenianos, judeus e árabes) e francesas (marroquinos, argelinos e senegaleses), em uma diversidade étnica que muito se assemelhava à da frente ocidental em 1918.

A FEB foi integrada ao IV corpo do exército americano, sob o comando do general Willis D. Crittenberger, este por sua vez adscrito ao V exército dos Estados Unidos, comandado pelo general Mark W. Clark.

Comemorativos—Brasil República



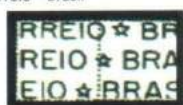
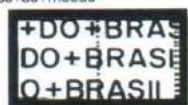
1947/1948

Presidência do General Eurico Gaspar Dutra



fil.: "casa+da+moeda"

fil.: "correio " brasil"



0

0



reinciso



Eurico Gaspar Dutra(Cuiabá, 18 de maio de 1883 — Rio de Janeiro, 11 de junho de 1974) foi um militar brasileiro, décimo sexto Presidente do Brasil e único presidente oriundo do atual estado do Mato Grosso. No entanto, o presidente Janio Quadros nasceu em Campo Grande, em 1917, quando o Estado do Mato Grosso do Sul não havia sido criado e essa cidade ainda pertencia ao Mato Grosso.

Comemorativos—Brasil República



1949

Bicentenário de Ouro Fino-MG



No ano de 1746, os bandeirantes aportaram na região do Vale do Sapucaí, que compreende atualmente o sul de Minas Gerais e o leste de São Paulo, em busca de ouro, pois as jazidas supunham-se abundantes. Um destes bandeirantes, o sertanista Ângelo Batista, natural de Pindamonhangaba (SP), descobriu ouro nos ribeirões de Ouro Fino, Santa Isabel e São Paulo. Começa uma disputa entre as capitanias de Minas e São Paulo pela posse da região. O Guarda-Mor (nome dado ao responsável pela região) regente do Sapucaí, Francisco Martins Lustosa, português de origem, fundou o arraial de Ouro Fino e edificou a capela de São Francisco de Paula, que acabaria por ser elevada a paróquia, em 8 de março de 1749, por iniciativa do governador do Bispado de São Paulo, D. Luís de Mascarenhas, ao qual estava vinculada a região no período e que dava todo o apoio ao Guarda-Mor no sentido de garantir a posse para a Capitania de São Paulo. Porém, os limites entre as capitanias de Minas Gerais e São Paulo não estavam bem definidos.

Em setembro daquele mesmo ano, a então novíssima Ouro Fino já passara a pertencer ao território mineiro, por ordem do rei de Portugal, D. João V, atendendo à solicitação do regente de Minas, Gomes Freire de Andrade. Temendo represálias da antiga administração, Lustosa mudou-se para a atual cidade de Curitiba (PR), onde faleceu. Em 16/03/1973, suas cinzas foram transladadas para Ouro Fino. O arraial de Ouro Fino ficou sob jurisdição da vila de São João Del Rey e depois, em 1799, da vila de Campanha. Em 1831, foi criado o município de Pouso Alegre, ficando Ouro Fino pertencente a ele, como distrito, até 22 de julho de 1868, quando foi elevado à condição de vila. Tal situação durou até 4 de novembro de 1880, quando foi elevada à categoria de cidade. Em 16 de março de 1881, ocorreu a instalação da Câmara Municipal e foi eleito seu primeiro presidente. Estabelecia, então, as condições necessárias para a criação da Comarca, fato que se confirma em 4 de novembro de 1888, mas oficialmente instalada no governo republicano, em 26 de setembro de 1890.

Aéreos

não

Comemorativos



Condor Syndikat



No dia 5 de maio de 1924 foi fundado em Berlim a Condor Syndikat, do qual participavam o Deutscher Aero Lloyd. A empresa era um consórcio aéreo experimental e tinha como objetivo promover a venda de aviões e material alemão no exterior, devendo, para isso, estudar as possibilidades de tráfego aéreo civil na América do Sul e na América Central. O interesse por essa área geográfica em especial se explica pelo fato de Peter Paul von Bauer ter sido um dos fundadores da Sociedad Colombo-Alemanha de Transportes Aéreos (SCADTA), uma empresa aérea criada em dezembro de 1919 e que seis anos depois tentaria expandir suas rotas para o norte, até os Estados Unidos, sem obter êxito, por falta da necessária autorização norte-americana.

As autorizações para a operação em âmbito nacional foram concedidas nos dias 20 de agosto de 1927, na rota Rio de Janeiro – Recife, na qual chegaram a ser realizadas duas viagens experimentais, e em 9 de novembro, na rota Rio de Janeiro – Porto Alegre, com duas frequências semanais. No dia 1º de dezembro de 1927, em substituição ao Condor Syndikat, foi fundado, no Brasil, o Sindicato Condor Limitada. O onipresente Fritz Hommer ocupava o cargo de diretor-geral, Max Sauer o de diretor técnico e Hans Wilkens era o diretor comercial. No dia 15 de julho de 1928 foi inaugurada a linha Salvador – Belmonte, com escala em Ilhéus, com uma frequência semanal e no dia 2 de setembro começaram os voos para Valença e Santarém, cidades situadas entre Salvador e Ilhéus. Em fevereiro de 1930 a empresa estendeu sua linha até Natal, com saída do Rio de Janeiro e escalas em Vitória, Caravelas, Belmonte, Ilhéus, Salvador, Maceió, Recife e Cabedelo. A primeira viagem inaugural foi feito pelo Dornier Wal batizado com o nome de Olinda e pilotado pelo comandante Rudolf Cramer von Clausbruch, que deixara a VARIG e estava no Sindicato, e o segundo pelo Junkers F-13 batizado com o nome Pirajá e pilotado do comandante Hoepken. Em 18 de setembro de 1930 inaugurava a linha Corumbá – Cuiabá com um Junkers F-13 uma vez por semana. No mesmo mês o comandante Fritz Hammer deixou o Brasil e foi substituído por Paul Moosmeyer. Em junho de 1932 a linha foi estendida até Campo Grande e em 8 de setembro de 1933 chegou a São Paulo. No início de 1934 estendeu a rota São Paulo – Bolívia e em 14 de abril a rota Rio – Porto Alegre era estendida para Montevideo e Buenos Aires, chegando em Santiago em 28 de setembro de 1935. Em 11 de abril de 1936 a rota norte era estendida de Natal para Fortaleza. Em 18 de outubro chegava a Parnaíba e Teresina. Em 14 de dezembro de 1937 chegou a Carolina, no Tocantins. A Segunda Guerra Mundial, em 1939, e a progressiva tomada de posição do Brasil ao lado dos aliados criou uma situação difícil para as empresas ligadas a Alemanha e também para o Sindicato Condor, que em 19 de agosto de 1941 mudou seu nome para Serviços Aéreos Condor Ltda., enquanto seu controle era parcialmente transferido dos alemães para os brasileiros. A necessidade de treinar novas tripulações e as dificuldades de obtenção de combustível provocaram a suspensão das operações da empresa durante certo tempo. O afundamento de navios brasileiros, em nossas costas, e a entrada do Brasil na guerra tiveram como resultado a demissão de todos os alemães que ainda trabalhavam na empresa e a passagem de todo o seu patrimônio para o país. No início de 1942 os Serviços Aéreos Condor Ltda tinham nada menos que 28 aviões e suas linhas percorriam praticamente todo o Brasil, seguindo a faixa litorânea e penetrando em direção ao oeste, a altura de Mato Grosso, no sul, e do Maranhão, no norte.



Condor Syndikat

1927

Condor e Bandeira Estilizados





Condor Syndikat

1930

Provisório para Tarifas





Condor Syndikat - VARIG - ETA Zeppelin

E.T.A. - EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LTDA

Embora a empresa tenha sido fundada em 1928, a história remonta ainda mais. Em 1927, Ralph O'Neill queria criar um serviço de correio aéreo entre os Estados Unidos e a América do Sul. Para este fim, ele empreendeu, por um lado, esforços para construir uma companhia aérea norte-americana na rota principal e, por outro lado, a compra ou o estabelecimento de linhas aéreas locais, que deveriam assumir os voos de alimentação e distribuição. [1]

Com esse histórico, O'Neill contactou Ruy Vacani e os irmãos Benjamin e Alexandre Braga, que estavam construindo sua própria companhia aérea. O contacto não conduziu a um contrato porque O'Neill não concordou com os aspectos financeiros de uma fusão, nem Vacani e os irmãos Braga puderam ter direitos exclusivos sobre as rotas planeadas, conforme exigido por O'Neill.

Ambas as empresas continuaram seus planos e, enquanto O'Neill construiu as linhas de Nova York, Rio e Buenos Aires (NYRBA), Vacani e os irmãos Braga fundaram a Empresa de Transporte Aéreo e Companhia Limitada em 10 de agosto de 1928. A ETA recebeu em 1º de março de 1929 a concessão de voos sobre o território brasileiro. No entanto, o governo brasileiro negou à empresa a concessão de direitos exclusivos sobre as rotas. Estava previsto o envio de correio nas rotas do Rio de Janeiro para São Paulo, Campos dos Goytacazes e Belo Horizonte. Para isso, aeronaves com bogies devem ser usadas, o que na época era incomum no Brasil.

O primeiro voo decolou do aeroporto de Rio de Janeiro-Manguinhos para o Aeroporto de São Paulo-Campo de Marte em 30 de julho de 1929 e demorou 3 horas e 45 minutos.

Para expandir ainda mais a empresa, os proprietários da ETA entraram em contato com o diretor da NYRBA, que concordou em vender aeronaves, mas em troca queria comprar toda a companhia aérea. O contrato de compra foi assinado em 13 de agosto de 1929 e uma pequena parte do valor das vendas foi paga. O contrato nunca foi oficialmente certificado, tinha cláusulas erradas e, portanto, era inválido pela legislação brasileira. Além disso, a ETA não possuía os direitos exclusivos das suas rotas, que tinham sido expressamente solicitados por O'Neill. Por estas razões, ele revogou o contrato e anulou os acordos. Um processo de um ano foi o resultado.

Vacani e os irmãos Braga perderam o interesse pela companhia aérea e cessaram suas operações em 16 de novembro de 1929. Eles venderam as máquinas registradas no P-BBAC e P-BBAD para a Varig. Não há registros da terceira aeronave registrada no P-BBAA.

1929

1ª Tiragem





VARIG

VIAÇÃO AÉREA RIOGRANDENSE - VARIG

A criação de uma empresa de transporte aéreo brasileira surgiu na mente de Otto Ernet Meyer Labastille, um alemão nascido em 1897 em Neider-Marschhacht, ex-oficial-aviador da Aviação Real Prussiana. Ele emigrou para o Brasil em 1921, contratado por uma empresa alemã em Recife. Otto Meyer tentou criar uma empresa de transporte aéreo em Recife e depois no Rio de Janeiro, mas só encontrou o apoio necessário em Porto Alegre.

Em 1926 ele partiu para Alemanha em busca de aeronaves e funcionários experientes. Lá ele fez um acordo com a companhia aérea alemã Condor Syndikat: a empresa forneceria um avião e funcionários para operar a aeronave em troca de 21% da futura companhia aérea brasileira.

A Condor Syndikat recebeu autorização para voar no Brasil no dia 26 de janeiro de 1927 e no dia 3 de fevereiro foi inaugurado o primeiro voo comercial do Brasil. No dia 7 de maio de 1927 foi criada oficialmente a Viação Aérea Rio Grandense, ou simplesmente, VARIG. A primeira aeronave da empresa foi o Dornier Wal, batizado de "Atlântico". A primeira rota da VARIG ficou conhecida como a "Linha da Lagoa" e ligava Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. O voo era feito em baixa altitude, entre 20 e 50 metros, sobre a Lagoa dos Patos, numa velocidade de cruzeiro de 160 km/h. O avião tinha capacidade para levar 9 passageiros. No check-in, o passageiro era pesado junto com a sua bagagem, e se passasse de 75 kg era cobrado como excesso. Também eram distribuídos para os passageiros, algodão e chicletes. O algodão servia para colocar nos ouvidos para abafar o barulho dos motores e os chicletes para aliviar o desconforto causado pela mudança de pressão. O voo durava cerca de duas horas e 20 minutos, bem mais rápido do que uma viagem de trem e o bilhete não era muito mais caro. A VARIG construiu uma rampa e algumas oficinas na Ilha Grande dos Marinheiros, na foz do Rio Jacuí, bem em frente a cidade de Porto Alegre, para servir como base de operações.

No final de 1927 a VARIG transportou um total de 668 passageiros e a empresa recebeu sua segunda aeronave, o Dornier Merkur, batizado de "Gaúcho". A companhia também adquiriu dois Klemm L-25, mas estas aeronaves não costumavam levar passageiros, pois só haviam dois lugares no avião: para um passageiro e outro para o piloto. Essas aeronaves eram utilizadas para o transporte de malas postais e também faziam propaganda da aviação comercial em cidades do interior do Rio Grande do Sul.

Em 1930 a Condor Syndikat saiu da sociedade e a VARIG teve que devolver o Atlântico e o Gaúcho. Sem aeronaves para transportar passageiros, a VARIG buscou ajuda com o governo do Rio Grande do Sul. A companhia ganhou um terreno para construir um hangar e adquiriu novas aeronaves Junkers. A era dos hidroaviões havia ficado para trás e a aviação brasileira entrava na era dos monomotores terrestres. Para tal, a VARIG construiu pistas de pouso e decolagem em cidades do interior do Rio Grande do Sul. Nessa época os campos de aviação eram simples áreas demarcadas, sem qualquer balizamento.

Com os Junkers a VARIG expandiu suas linhas para todo o estado do Rio Grande do Sul, chegando em Livramento, Santa Cruz, Cruz Alta e Santana do Livramento. Com a expansão para as cidades do interior, os pilotos da VARIG criaram uma maneira inusitada de se guiar. Para saber se estavam na rota certa, eles observavam se os animais se assustavam ou não com o barulho do motor da aeronave. Se eles se assustavam, era sinal de que não estavam acostumados com o barulho e então estava na rota errada. Se os animais eram indiferentes, estava na rota certa.

A estrela da frota nos anos 30 chegou em 1937, era o Junkers JU52. Capaz de transportar 17 passageiros, a aeronave era um "Jumbo" para época e só entrava em operação quando havia passageiros suficientes. Também em 1937 teve início o sistema de radiocomunicação, aumentando a segurança e eficiência nos voos comerciais. Para isso era necessário a instalação de equipamentos nas aeronaves e a construção de estações transmissoras terrestres.



VARIG

1931

Ícaro Estilizado - 1ª Emissão





VARIG

Registrado e Expresso

1933



1934





Zeppelin



Em 29 de agosto de 1929, comandado por Hugo Eckener, completou o primeiro voo em redor do mundo ao aterrissar em Lakehurst, Nova Jersey, nos Estados Unidos.

Essa epopeia ao redor do mundo durou 21 dias, iniciada em 8 de agosto, durante os quais percorreu 34.600 km. Saiu da Estação Aeronaval de Lakehurst, estado de Nova Jersey, nos EUA, atravessando o Oceano Atlântico e fazendo sua primeira escala em Friedrichshafen, na Alemanha, depois cruzou a Europa, sobrevoou os Montes Urais e atravessou a Sibéria até alcançar Tóquio, onde fez escala. Posteriormente cruzou o Oceano Pacífico rumo ao Estados Unidos e, em 26 de agosto, depois de 79 horas e 22 minutos de navegação, aterrissou em Los Angeles, Califórnia. Finalmente, em 29 de agosto, retornou a Estação Aeronaval de Lakehurst, seu ponto de partida.

Apesar desse primeiro voo (partida e chegada) ter sido nos Estados Unidos, todos os outros, fizeram rota periodicamente no Brasil, a ponto de na década de 1930 o Graf Zeppelin chegar a ser parte integrante da paisagem carioca.

Em seu voo inaugural na rota para da Alemanha para a América do Sul, o "Graf Zeppelin" chegou primeiro ao Recife, atracando no Campo do Jiquiá em 22 de maio de 1930. Em terra, mais de 15.000 pessoas foram assistir ao evento. Para recepcionar a aeronave, passageiros e tripulantes, ao local estiveram presentes o próprio governador do estado de Pernambuco, Estácio Coimbra e o sociólogo Gilberto Freyre. No comando da aeronave estava o Professor Hugo Eckener. Depois dessa escala em Pernambuco, o dirigível partiu para a cidade do Rio de Janeiro, onde chegou em 25 de maio. O primeiro brasileiro a fazer este percurso, da Europa para o Brasil, foi o engenheiro Vicente Licínio Cardoso. Era a primeira viagem de uma longa carreira de voos, tão regulares que, à época, se afirmava que era possível acertar o relógio por eles. Nas viagens ao Brasil, somente na cidade do Recife e do Rio de Janeiro, o LZ-127 fazia paradas, reabastecimento e embarque e desembarque de passageiros e cargas.

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

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

Foi na cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal, que a companhia alemã Luftschiffbau Zeppelin GmbH construiu um dos três hangares exclusivos da linha, sendo dois na Alemanha e um terceiro no Brasil, esse inteiramente subsidiado pelo governo brasileiro. Projetado e montado com peças vindas diretamente da Alemanha, ele foi utilizado apenas nove vezes - quatro pelo LZ-127 Graf Zeppelin e cinco pelo famoso LZ-129 Hindenburg, e que explodiu em 1937, nos Estados Unidos.



Zeppelin

1930

Viagem Comercial Triangular do Graf Zeppelin
Europa-América do Sul-América do Norte-Europa

Selos Z1 - Z2 - Z3





Zeppelin

1930

Viagem Comercial Triangular do Graf Zeppelin
Europa-América do Sul-América do Norte-Europa

Selos Z4 - Z5
SOBRESTAMPADO





Zeppelin

1930

Viagem Comercial Triangular do Graf Zeppelin
Selos para Correspondência nos EUA

Selos Z7 - Z8 - Z9





Zeppelin

1930

"Provisório da Parahyba"

Em 25 de maio de 1930 o Agente do "Sindicato Condor Ltda." na agência da Parahyba, Sr. Carlos Sievert (ou Siewert), sobreestampou, com um carimbo de borracha e tinta preta, um algarismo "5" grande, alguns selos de 20.000 réis (cor azul, RHM # Z-3)". Daí a referência RHM # Z-3A para esta variedade do selo.

Somente **treze selos** foram sobretaxados da maneira descrita atrás, sendo que alguns deles foram vendidos na agência da Parahyba. Daí a denominação de "PROVISÓRIO DA PARAHYBA" "ou de "5 DA PARAHYBA".

Os selos que sobraram foram enviados à agência do Recife (Hermann Stoltz e Cia., representante da Condor naquela cidade), onde também foram vendidos. Esses dois fatos explicam a existência de algumas peças filatélicas com carimbo da cidade PARAHYBA, e outras com carimbo da cidade RECIFE.

PARAHYBA (grafia antiga) é o nome anterior da cidade de JOÃO PESSOA, capital do Estado com o mesmo nome, PARAÍBA (grafia moderna). JOÃO PESSOA Cavalcanti de Albuquerque (1878-1930), advogado e político paraibano, foi assassinado em 26/7/1930, em Recife, quando concorria à vice-presidência da República do Brasil. Em sua homenagem, em 1/9/1930, a capital do Estado da Paraíba (cidade da PARAHYBA ou PARAHYBA DO NORTE, desde 1817) passou a chamar-se JOÃO PESSOA.

A primeira notícia que apareceu na literatura filatélica, a respeito do referido selo, foi publicada na revista "Sul Filatélico" de Porto Alegre, RS, Nº 2, abril/junho de 1932, páginas 72 a 74. O próprio catálogo especializado "ZiegerZeppelin" somente o menciona a partir de sua 11ª edição, publicada em 1937; em outras palavras, apenas sete anos após a sua emissão é que o selo foi catalogado.

Na coleção de Cerruti/Ahrens, os nove itens classificados são: dois selos isolados, seis peças circuladas portando o "Provisório da Parahyba", e um fragmento com o referido selo.



Cartão postal despachado na cidade da Parahyba, em 25/5/1930, com destino à cidade de Monte Carlo, Principado de Mônaco. Abaixo, dois Bilhetes Postais enviados para Aessa - Alemanha



RÉPLICA





Aéreos Definitivos – Brasil República

Catálogo RHM A01 a A42

1927

Selos Oficiais de 1913 Hermes da Fonseca com Sobrecarga Preta

A1 a A16





Aéreos Definitivos - Brasil República

Catálogo RHM A01 a A42

1929

Homenagem da Primazia da Aeronáutica Brasileira

Filigrana G

A17 a A21



1933/1934

Homenagem da Primazia da Aeronáutica Brasileira

Filigrana K

A26 a A30





Aéreos Definitivos – Brasil República

Catálogo RHM A01 a A42

1931

Serviço Aéreo Zeppelin Sobretaxados
A39 e A40



1932

Serviço Aéreo Zeppelin Sobretaxados
A41 e A42



1933

Bandeira Nacional
A31 - A34 - A37
Filigrana K - N - O



Oficiais



Definitivos - Brasil República

08/11/1906

OFICIAIS

AFONSO PENA





Definitivos – Brasil República

1913

OFICIAIS

HERMES DA FONSECA

SPECIMEN

Trata-se de amostras dos selos, que foram enviadas para órgãos oficiais relacionados aos correios e às agências filatélicas a fim de tomarem conhecimento da nova emissão. Não foram vendidos nos guichês de correio e não serviam para portear correspondência, sendo uma emissão de acesso restrito.





Definitivos Brasil Republica

11/04/1919
OFICIAIS
WENCESLAU BRAZ

Piligrana D

CASA





Definitivos – Brasil República

22/02/1928

OFICIAIS SOBRETAXADOS
WENCESLAU BRAZ



Regulares



Definitivos – Brasil Republica

1891

ALEGORIA DA REPUBLICA “TINTUREIRO”



1893

ALEGORIA DA REPUBLICA “CABECINHA”





Definitivos – Brasil República

1894

MADRUGADA REPUBLICANA
REPÚBLICA
COMÉRCIO





Definitivos – Brasil República

1897 a 1902

MADEIRA REPUBLICANA REPÚBLICA COMÉRCIO

Tipos de 1894 – Modificados



Perfil Modificado

Tipos de 1894 – Novas Cores



tipo I

tipo II

tipo I

tipo II



Definitivos – Brasil República

1897 a 1902

MADRUGADA REPUBLICANA REPÚBLICA COMÉRCIO

Tipos de 1894 – Modificados



Perfil Modificado

Tipos de 1894 – Novas Cores



tipo I

tipo II

tipo I

tipo II



Definitivos – Brasil República

1906 a 1917

ALEGORIAS REPUBLICANAS





Definitivos – Brasil República

1918 a 1919

ALEGORIAS REPUBLICANAS A LIBERDADE





Definitivos – Brasil República

1920 a 1941
SÉRIE NOVO

VIAGEM



INDÚSTRIA



AGRICULTURA





Definitivos – Brasil República

1920 a 1941
SÉRIE NOVO

AVIAÇÃO





Definitivos – Brasil República

1920 a 1941
SÉRIE NOVO

MERCÚRIO



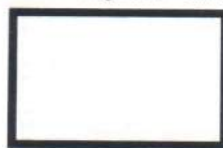


Definitivos - Brasil República

1954 a 1963

SÉRIE "BISNETA"

Fundo Liso (Linhado) TIPO I - Filigrana O - 5mm - Variedade de Cores





Definitivos – Brasil República

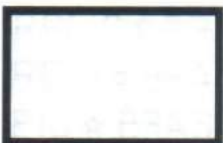
1954 a 1963

SÉRIE “BISNETA”

Fundo Liso (Linhado) TIPO I – Filigrana P – 7mm



Fundo Xadrez TIPOS II e III – Filigrana O – 5mm – Variedade de Cores





Definitivos – Brasil República

1963 a 1966
VULTOS CÉLEBRES





Definitivos – Brasil República

1953 a 1993

CAMPANHA CONTRA O MAL DE HANSEN





Definitivos - Brasil República

1972 a 1975

CIFRAS

Papel Acetinado - Filigrana Ø - 5mm



Papel Couchê Fosforescente - Sem Filigrana



Papel Couchê Barras Fosforescentes - Sem Filigrana





Definitivos - Brasil República

1978 a 1980

TIPOS E PROFISSÕES NACIONAIS

Papel Couchê Fosforescente





Definitivos - Brasil República

1980 a 1985

RECURSOS ECONÔMICOS NACIONAIS





Definitivos - Brasil República

1986 a 1988

PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO BRASILEIRO

Papel Fosforescente

11 x 10½ ou 10½ x 11



13½ x 12½



11½ x 11



13 x 12½





Definitivos – Brasil República

1997 a 2000

FRUTAS

Percê em Ondas Suaves 0,7 mm





Definitivos – Brasil República

2002

INSTRUMENTOS MUSICAIS





Definitivos - Brasil República

2003 e 2004

OBRAS DESAPARECIDAS DE PORTINARI

