

NOTICIÁRIO FILATÉLICO

JUNHO DE 2011 - Nº13 - ESPECIAL

EDITORIAL



Queremos dedicar um número do NOTICIÁRIO FILATÉLICO DA UFINOR, a um grande Amigo que nos deixou recentemente. Seguimos a sua doença através de comunicados constantes do Amigo José Francisco Paula Sobrinho, Presidente da FEFIBRA, que dolorosamente nos ia descrevendo a evolução do estado de saúde do Paulo Comelli.

Estivemos pessoalmente com Paulo Comelli, pela última vez, durante a Exposição PORTUGAL 2010, onde conversamos longamente sobre a filatelia mundial e muito especialmente sobre o acto eleitoral da FIP. Todos os seus prognósticos foram certos, assim como nos deu dados importantes sobre a filatelia portuguesa e brasileira que mais uma vez se estão concretizando.

Paulo Comelli faleceu a 9 de Maio em Belo Horizonte. Desde o final da exposição INDIPEX 2011, onde ganhou o grande prémio da exposição, Paulo Comelli lutava contra uma

violenta infecção pulmonar que levou a outras graves complicações. Apesar de todas as tentativas de tratamento realizadas em Belo Horizonte, não resistiu.

Queríamos homenagear Paulo Comelli. Assim decidimos voltar a publicar um seu importante trabalho de investigação sobre a história postal de Portugal, uma forma de prestar uma sincera e sentida homenagem a um Amigo, que vai estar sempre presente, com os seus conselhos, mas principalmente com a sua amizade.

ALGUMAS MARCAS POSTAIS PORTUGUESAS SOBRE CARTAS ORIGINÁRIAS DO BRASIL

Paulo Comelli

Artigo originalmente publicado na revista MOSAICO, Ano XIII, nº 39 - Dezembro de 2003, da Câmara Brasileira de Filatelia - Belo Horizonte - Brasil.

Revisado, corrigido e atualizado, em Setembro de 2005, pelo próprio autor

Actuando como Jurado Internacional de História Postal da FIP tive a oportunidade, por diversas vezes, de verificar que a maioria dos expositores não cumpre uma regra básica, constante dos GREV, SREV e Diretrizes (Guidelines) da FIP para a referida classe.

“Todas as marcas postais aplicadas sobre uma peça filatélica em exposição devem ser explicadas e justificadas”.

Além disso, uma coleção de História Postal deve obedecer, fundamentalmente, a alguns requisitos básicos, quais sejam: *contar uma história na qual estejam presentes o porte, a rota, o meio de transporte e as marcas postais.*

A bem da verdade, denota-se que essa falha não ocorre apenas com os expositores brasileiros. Nota-se, principalmente, dentre os expositores latino-americanos e afeta, diretamente, a quantidade de pontos que será consignado ao expositor no quesito “Conhecimentos Filatélicos”. É mister compreender que somente através da correta descrição de cada uma das peças expostas os jurados podem avaliar o grau de “conhecimento filatélico” do expositor. Se não o fazem, também não podem pretender obter uma medalha de Vermeil Grande ou mesmo maior.

Não basta apenas descrever o carimbo ou a marca postal. Qualquer simples mortal interessado pode vê-la quando se detém a apreciar a coleção. O que se deseja é entender, e na maioria dos casos aprender, a razão de sua existência ou o porquê de sua aplicação. Simples como tal!

Outro problema grave que se denota é o fato de o expositor apenas dar a tal explicação na primeira peça mostrada. Nas que se seguem já a omite. Ora Senhores! devido ao escassíssimo tempo concedido aos jurados, muitas vezes no máximo três dias, para julgar um conjunto de 40 a 60 coleções, não há condição de império que possa permitir aos jurados lerem toda uma coleção composta de cinco

ou oito quadros ou ir e vir em busca do local da explicação para um item filatélico. É evidente que lêem, de maneira cuidadosa, a Página de Apresentação, os caput dos capítulos e sub-capítulos. Desta forma, os três ou quatro jurados, que compõem o grupo, verificam os “conhecimentos filatélicos” do expositor de forma aleatória. Ou seja, escolhem, cada um de per si, várias peças ao acaso na coleção ou aquelas que lhes chamam mais a atenção para ler e, assim, poder medir o grau de conhecimento apresentado pelo expositor.

Portanto, o segredo para obtenção de alto grau na pontuação do quesito “conhecimentos filatélicos” está em descrever de maneira correta e completa cada item apresentado, pois não há possibilidade de qualquer expositor adivinhar em qual item o jurado irá deter-se para analisar.

Por não saber se as explicações faltantes nas descrições são por falha de conhecimento ou mesmo preguiça em descrevê-las, decidi apresentar um pequeno estudo de algumas das marcas postais portuguesas encontradas nas cartas oriundas do Brasil.

Todas as figuras mostradas nesse trabalho pertencem à coleção do autor.

G.M.

Carimbo encontrado sempre no verso das cartas chegadas a Lisboa, por via marítima. Aplicado nas cartas sujeitas à desinfecção na “CAZA DE SAUDE DO PORTO DE BELEM” por agentes então chamados de “**GUARDA-MOR**”, encarregados de controlar as cartas originárias de portos estrangeiros e enviadas pelas autoridades postais portuguesas ao porto de Belém para controle sanitário e o processamento dos portes a pagar pelo destinatário. São sempre aplicadas na mesma cor do selo fixo de porte a pagar.

Entretanto, nem todas as cartas sujeitas ao controle sanitário do porto de Belém recebiam tal marca. Na maioria dos casos as cartas sujeitas à desinfecção levavam tão somente os cortes ou as perfurações da palmatória para permitir o uso do produto de desinfecção. Outras eram simplesmente banhadas com vinagre.

São conhecidos nas cores e períodos abaixo citados:



Preto – conhecido entre 05/1818 e 04/1834. (Fig. 1).

Vermelho – conhecido entre 07/1829 e 11/1833.

Sépia – conhecido entre 11/1833 e 09/1834 e posteriormente em 01/1837.

Azul – conhecido entre 10/1834 e 08/1836.

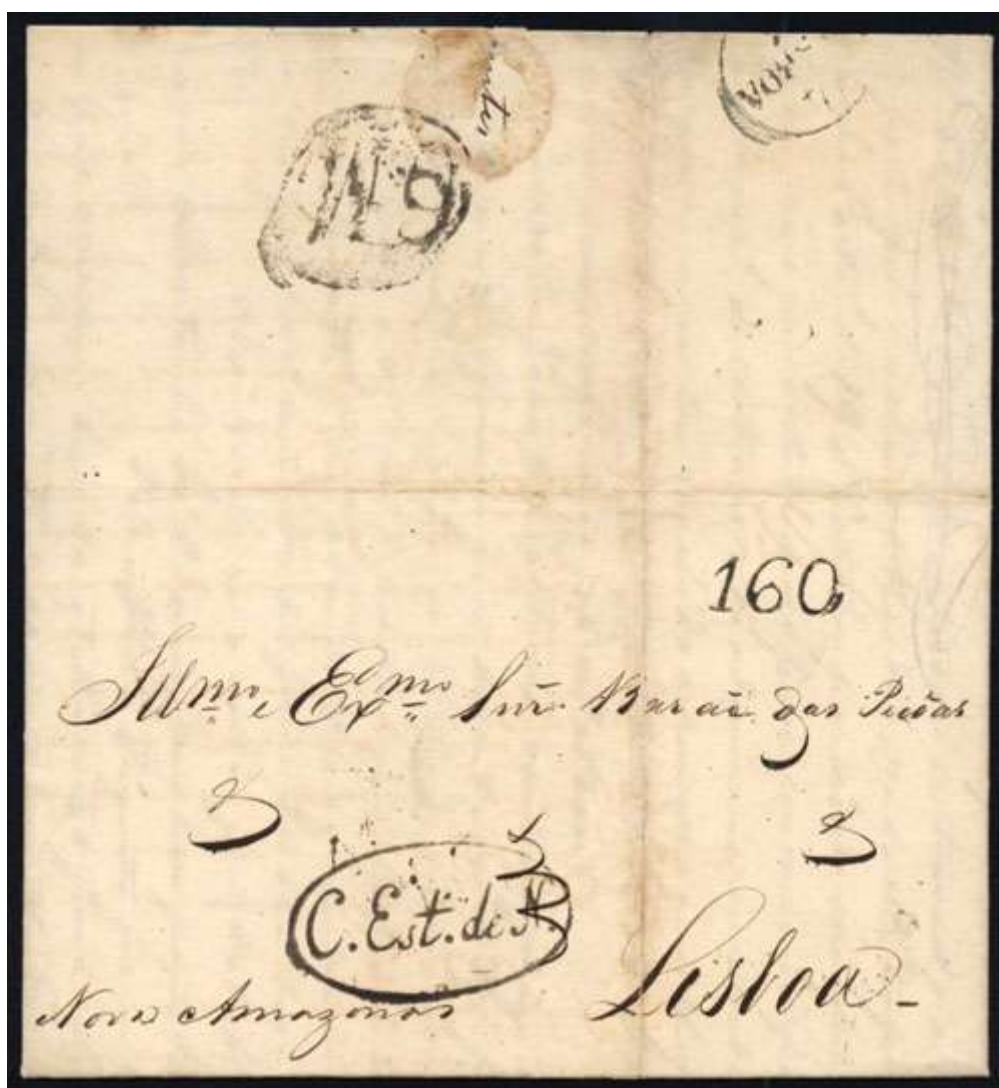


Fig. 1 - Carta completa do Rio de Janeiro (24.12.1833) para Lisboa (14.04.1834). Transportada pela galera portuguesa Nova Amazonas. Porte português de 160rs cobrado ao destinatário.

ABATIDA

Carimbo aplicado em Lisboa nas cartas, oriundas do exterior, que, por qualquer razão, eram retiradas das faturas de remessa de cartas com portes a pagar pelo destinatário.

Carimbo aplicado, na maioria das vezes, na cor azul e usado entre os anos de 1834 e 1853, sempre aplicado no verso das cartas. É conhecido esse carimbo, na cor preta, em carta oriunda do Brasil com chegada a Lisboa na data de 6.10.1854 (**Fig. 2**), outra com data de 19.01.1855 e uma terceira com data de 10.06.1855.

Existem dois tipos, entretanto, do tipo I nunca vi aplicado sobre correspondência oriunda do Brasil, somente conheço o do tipo II:

Tipo I – vermelho – conhecido entre 5.11.1832 e 7.12.1832

Tipo II – azul – conhecido entre 1834 e 1853.

- **preto** – conhecido no ano de 1854 e 1855.



Tipo I



Tipo II



Fig. 2 - Carta Completa de BARRA DO PANEMA - SERGIPE (18.02.1853) para Lisboa (10.01.1855).
 Porte marítimo interno simples de 120rs entre dois portos brasileiros (Sergipe e Bahia).
 Transportada pelo barco britânico Pampero da South American & General Steam Company. Taxa
 portuguesa de 160rs para os paquetes subsidiados (tabela - PTS T1). cobrada ao destinatário.
 Marca postal **ABATIDA**, cor preta, provavelmente última data de uso conhecida.

LEY DE 20 4 50

Imposto Postal criado pela lei de 20.04.1850, regulamentado pelo Decreto de 25.04.1850 e publicado no D. G. no dia 26, que explicitava que toda a correspondência de porte de 100 réis ou superior passava a pagar o imposto de 5%, com vista a ajudar a pagar a amortização do débito das notas do Banco de Lisboa. Como selo fixo a cobrança desse imposto cessou a 30.06.1853.

Em **Lisboa** foram utilizados dois tipos de carimbos:

Tipo I – violeta ou azul – conhecido entre 26.04.1850 e 30.06.1853. Encontrado nos valores de 5rs, 10rs, 15rs, 20rs, 25rs, 30rs, 35rs e 40rs. (**Fig. 3**).

Tipo II – violeta – nunca vi esse carimbo aplicado sobre cartas oriundas do Brasil. Encontrados nos valores de 5rs, 45rs, 50rs, 55rs, 60rs, 65rs, 70rs, 75rs e 80rs.

Nos selos fixos do Tipo II a taxa a pagar é sempre aplicada de forma manuscrita e normalmente superior a 40 réis. É conhecido um selo fixo totalmente manuscrito em uma carta datada de 14.05.1851. Desconhecemos ser sobre carta oriunda do Brasil.



Lisboa - Tipo I



Lisboa - Tipo II



Fig. 3 - Carta do Rio de Janeiro (10.02.1851) para O Porto (13.03.1851), via Lisboa (10.03.1851). barco britânico Teviot, da Royal Mail Co. (viagem inaugural da companhia). Porte duplo pago na origem no valor de 2s efetuado na Agência Postal Britânica do Rio de Janeiro, para a distância marítima entre Rio e Lisboa. Taxa portuguesa de 540 réis + 80 réis para a distância terrestre entre Lisboa e o Porto + taxa adicional de 25 réis referente à Lei de 20.04.50 aplicada em Lisboa. Todas cobradas ao destinatário. Carimbo preto da BPO **COROA - PAID AT RIO DE JANEIRO** - Primeira data de uso conhecida.

Tal como Lisboa, o **Correio do Porto** também empregou selos fixos de Imposto Postal, cujo rendimento era entregue ao Cofre da Junta de Crédito Público. Foram utilizados quatro tipos:

Tipo I – todo manuscrito – conhecido entre Abril e Maio de 1850 e com taxa no valor de 15rs. Nunca o observei sobre cartas oriundas do Brasil.

Tipo II – vermelho – conhecido entre 6.06.1850 e 7.10.1851. Encontrado nos valores de 5rs, 10rs, 15rs, 20rs, 25rs, 30rs e 35rs. (**Fig. 4**).

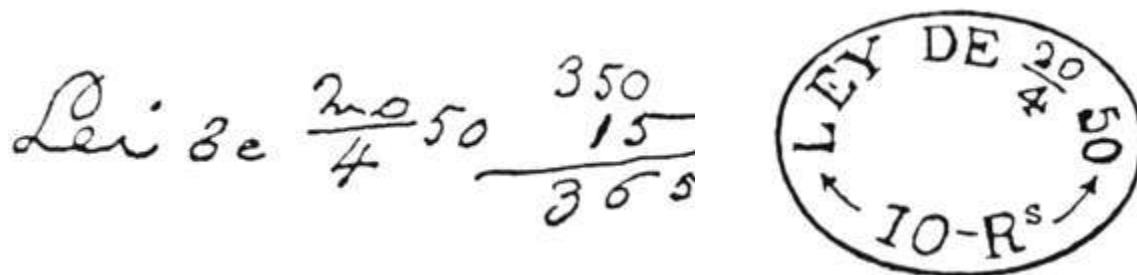
Tipo III – vermelho (sem indicação de valor) – conhecido entre 6.06.1850 e 1.10.1850. Taxa sempre manuscrita nos valores de 40rs, 45rs, 50rs e 55rs.

- verde (sem indicação de valor) – conhecido sobre uma carta do Rio de Janeiro para o Porto (12.10.1852), sem aplicação do valor (**Fig. 5**).

Tipo IV – Encontrado no valor de 5rs.

vermelho – conhecido entre 24.12.1851 e 1.02.1852.

verde – conhecido entre 24.03.1852 e 22.06.1853.

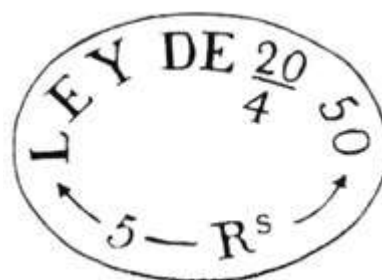


O Porto - Tipo I

O Porto - Tipo II



O Porto - Tipo III



O Porto - Tipo IV



Fig. 4 - Carta de MACEIÓ (13.12.1849) para O Porto (1?.07.1850), via VIGO (13.07.1850) - Espanha, levada em mão para Pernambuco e entregue diretamente no paquete inglês na rota para Vigo. De de lá para o Porto pela Iberia Line na rota Southampton-Vigo-o Porto-Lisboa. Carta desinfetada - naquela época o Brasil sofria uma terrível epidemia e, pelo Decreto de 20.4.1850, emitido pelo Conselho Sanitário Português, *nenhum paquete originário do Brasil pode prestar quarentena em nenhum outro porto português que Lisboa*, sendo então válida a Regulação de 28.08.1848. Esta foi a razão do porquê a carta foi entregue diretamente no porto galego de Vigo. Taxa portuguesa de 160 réis + 25 réis pelo trajeto terrestre de Vigo ao Porto + 5 réis, carimbo vermelho Ley de 20.04.50 - RS- Tipo II - aplicado no Porto. Taxas, no total de 190 réis, cobradas ao destinatário.



Fig. 5 - Carta do Rio de Janeiro (12.09.1852) para o Porto (12.10.1852), via Lisboa (9.10.1852) entregue na BPO do Rio de Janeiro como atesta o carimbo preto de arco duplo (no verso). Transportado pelo paquete inglês TAY da Royal Mail Co.. Carta desinfetada no porto de Lisboa. Taxa portuguesa de 280 réis, sendo 240 réis referente à distância marítima entre Rio e Lisboa (porte triplo pela tabela (PTS T1)+ 40 réis para o trajeto terrestre entre Lisboa e o Porto, cobrada ao destinatário. Marca postal portuguesa verde Ley 20 4 50 - RS (sem valor indicado) - Tipo III - aplicado no Porto. Aparentemente, tal valor (10rs ou 15rs) não foi cobrado ao destinatário.

CARTA ESTRANGEIRA DE NAVIO

Marca postal aplicada somente pelo Correio de Lisboa, sempre na frente das cartas oriundas de países estrangeiros e **transportadas por barcos portugueses de comércio**.

A adoção dessa marca postal teve como objetivo diferenciar tais cartas daquelas oriundas das colônias portuguesas de Ultramar e transportadas por esses mesmos navios.

Aquela assertiva é fruto de observação criteriosa e cuidadosa feita em grande volume de correspondência onde esse carimbo é notado. Por outro lado, percebe-se também que na correspondência oriunda de países estrangeiros e transportada por barcos de comércio e ou companhias organizadas de transporte estrangeiras, quando recebidas em Lisboa, nunca recebiam a aplicação de tal carimbo.

Mais ainda, nas cartas em que esse carimbo é notado as indicações manuscritas do barco transportador (quando há) são todos com nomes claramente de origem da língua portuguesa. Exemplos: "Velha Portuense", "Tejo", "Viriato", "Nova Amazonas", "Silvano", "Adelaide" e "Silencio".

Assim é que podemos afirmar com grande dose de segurança que esse carimbo só era aplicado quando a correspondência era transportada por barcos portugueses.

São quatro os tipos, quais sejam:

Tipo I - "C" e "Est. de" não cursivos e "N." cursivo. Observado desde 1816 a 1840:

Preto – conhecido entre 01.1816 e 04.1827 e também entre 10.1836 e 21.11.1836. **(Fig. 6).**

Vermelho – conhecido entre 11.1828 e 5.12.1853.

Sépia – conhecido entre 1833 e 11.02.1837.

Azul – conhecido entre 28.11.1834 e 8.08.1840.

Tipo Ia - "C" e "Est. de" não cursivos e "N." similar a um "H". Provavelmente é uma variação do Tipo I causado pelo desgaste e muito uso, já que foi detectado somente no final de sua utilização, ou seja, no ano de 1839.

São três as peças conhecidas: Aplicado no ano de 1839, na cor azul.
Desconhecemos ter sido aplicado sobre correspondência oriunda do Brasil.

Tipo II – Todas as letras cursivas e o "N" inclinado para a direita do observador.

Azul – conhecido entre 1840 e 1853. **(Fig. 7).**

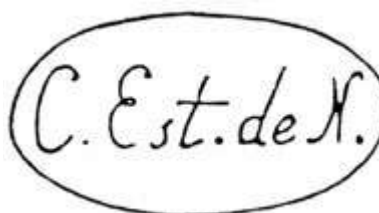
Preto – conhecido entre 1854 e 1867.

Tipo III - Todas as letras cursivas e o "N" impresso na posição vertical.

Conhecido entre os anos de 1864 e 1874. Nunca vi tal carimbo sobre correspondência oriunda do Brasil.



Tipo I



Tipo Ia



Tipo II



Tipo III



Fig. 6 - Carta do Rio de Janeiro (30.10.1829) para Lisboa (15.01.1830). Transportada por barco mercante português. Carimbo vermelho C. Est. de N usado entre 1828 e 1853 e aplicado somente em Lisboa nas cartas originárias de países estrangeiros. Taxa portuguesa de porte simples no valor de 160 réis (peso até 4 oitavas) de acordo com a tabela de pacotes subsidiados - N[T1] para a ligação marítima entre Brasil e Portugal, cobrada ao destinatário.



Fig. 7 - Carta do Rio de Janeiro (9.06.1846) para Lisboa (6.08.1846). Transportada pelo barco mercante português TEJO. Carimbo azul C. Est. de N usado entre 1840 e 1853 e aplicado somente em Lisboa nas cartas originárias de países estrangeiros. Taxa portuguesa de porte simples no valor de 160 réis (peso até 4 oitavas) de acordo com a tabela de pacotes subsidiados - N[T1] para a ligação marítima entre Brasil e Portugal, cobrada ao destinatário.

CORREIO MARITIMO

Marca postal aplicada, tanto em Lisboa como em O Porto, nas cartas transportadas pelos barcos portugueses (1) sempre que estas não apresentassem carimbos de origem e as respectivas marcas de selo fixo ou porte a pagar pelo destinatário. Eram transportadas pelos passageiros ou entregues a bordo aos tripulantes para encaminhamento.

(1) Após a publicação deste artigo na revista MOSAICO nº 39 – Dezembro de 2003 – recebi a contribuição do filatelista e jurado brasileiro William Chen Ying Dão, de São Paulo, informando a existência em sua coleção de uma carta originária de Pernambuco (11.3.1826) para Lisboa (19.5.1826), no anverso aplicado o carimbo "Correio Marítimo" e no verso o carimbo 'GM', na cor preta, transportada pelo barco britânico "Lord Wellington".

Em **LISBOA** foram aplicados nas cores azul, preto, vermelho e sépia. Conheço na cor azul de correspondência vinda de Macau. Oriunda do Brasil, todas as marcas

que conheço são na cor preta. As dimensões podem variar de ½ mm a 1½ mm dependendo da batida e do desgaste do carimbo por uso excessivo e pode-se classificá-los em 3 tipos, quais sejam:

TIPO I – 60 mm de comprimento x 8mm (letra maior) e 6,5 mm (letra menor) de altura. Ainda não o observei sobre qualquer carta oriunda do Brasil.

TIPO II – de 50,5 a 51 mm de comprimento x 6 mm (letra maior) e 4,5 mm (letra menor) de altura. Ainda não o observei sobre qualquer carta oriunda do Brasil.

TIPO III – de 50,5; 51; 51,5 ou 52 mm de comprimento x 7 mm (letra maior) e 5,5 ou 6 mm (letra menor) de altura. Datas observadas: 1813, 1824, 1825 e 1826. **(Fig. 8).**



Fig. 8 - LBA Tipo III - Carta do Rio de Janeiro (2.12.1813) para Lisboa. Carimbo preto de porte simples **80** réis (peso até 4 oitavas) aplicado no destino e pago pelo destinatário. Transportado pelo brigue português Jose Americano. Carimbo preto de **COR. MARITIMO** aplicado em Lisboa - Tipo III - usado em Portugal para cartas oriundas do Ultramar sem qualquer marca postal ou tarifa estampada, quando entregues a membros da tripulação ou viajantes embarcados no porto de origem.

Em **O PORTO** formam aplicados na cor preta. As dimensões podem variar de ½ a 1½ mm dependendo da batida e do desgaste do carimbo pelo uso excessivo e pode-se classificá-los em 2 tipos, a saber:

TIPO I – 50 mm de comprimento x 5 mm de altura (uniforme em todas as letras). Data observada: 1813. **(Fig. 9).**

TIPO II – 54 mm de comprimento x de 6,5 a 7 mm de altura (uniforme em todas as letras). Data observada: 1820, 1824, 1827. **(Fig. 10 e 11).**





Fig. 9 - Pto Tipo I - Carta da Bahia (4.5.1813) para o Porto. Porte duplo manuscrito de 120 réis (peso até 1oz.) aplicado no destino e pago pelo destinatário. Transportado pelo brigue português Viamonte. Carimbo preto, aplicado no O Porto, de **COR^o MARITIMO - Tipo I** - usado em Portugal para cartas oriundas do Ultramar sem qualquer marca postal e ou tarifa estampada, quando entregues a membros da tripulação ou viajantes embarcados no porto de origem.



Fig. 10 - Pto Tipo II - Carta do Maranhão (14.03.1820) para Lisboa, via o Porto. Carimbo preto de porte simples de 80 réis (peso até 4 oitavas) aplicado no destino final. Transportado pelo brigue português S. Nicolao. Carimbo preto de **COR^o MARITIMO**, aplicado no O Porto - Tipo II - usado em Portugal para cartas oriundas do Ultramar sem qualquer marca postal e ou tarifa estampada, quando entregues a membros da tripulação ou viajantes embarcados no porto de origem.



Fig. 11 - Pto Tipo II - Carta e Pernambuco (2.04.1827) para O Porto. Carimbo preto de porte simples de 80 réis (peso até 4 oitavas) aplicado no destino. Transportado pelo brigue português Ociano. Carimbo preto de **COR^o MARITIMO**, aplicado no O Porto - Tipo II - usado em Portugal para cartas oriundas do Ultramar sem qualquer marca postal e ou tarifa estampada, quando entregues a membros da tripulação ou viajantes embarcados no porto de origem.

NOTA: Toda a correspondência deve ser dirigida a

Paulo Sá Machado

paulosamachado@netcabo.pt

Apartado 1401

Tel: 00 351 91 9688031

4106-005 PORTO – PORTUGAL

Fax 00 351 22 6109785