

BOLETIM FILATÉLICO

Publicação do Clube Filatélico Brusquense
ANO 5 - Nº 29 Janeiro - Fevereiro 2020

ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

**Uma epopeia
na selva amazônica**





BOLETIM FILATÉLICO

ANO 5 – Nº 29
Jan - Fev 2020

Clube Filatélico Brusquense
Fundado em 21 de julho de 1935

Caixa Postal 212
88.353-970 Brusque – Santa Catarina
email: jorgekrieger@uol.com.br

NESTA EDIÇÃO

- 3 - Ferrovia Madeira-Mamoré – uma epopeia na selva
- 11 - Alexandre de Gusmão – um brasileiro na corte joanina
- 12 - A corrida do ouro no Alasca e o serviço postal americano
- 13 - A rota do vinho de Baden/Filatelista na História
- 14 - Entrevista
- 17 - Castelo do século XII escondeu obras de arte durante a Segunda Guerra Mundial
- 18 - Bloqueio de Berlim
- 21 - Notícias
- 23 - 1ª Exposição Filatélica de Brusque
- 24 - A Maçonaria na História Postal (27)



CAPA – Acampamento ao longo da Ferrovia Madeira-Mamoré (1909-1910).

MENSAGEM DO EDITOR

Prezados leitores.

Inicialmente vimos reiterar os nossos votos de um excelente ano de 2020 e que seja repleto de muitas realizações no âmbito pessoal e filatélico/numismático.

O Clube Filatélico Brusquense já tem agendado várias atividades para o corrente ano, sendo a principal delas a comemoração do seu 85º aniversário de fundação, no dia 21 de julho. Para tanto, foi solicitado aos Correios, por intermédio da FEBRAF – Federação Brasileira de Filatelia, a emissão de um carimbo postal comemorativo da efeméride, solicitação essa oficializada através de e-mail em 12 de novembro de 2019.

Em 2019 o BOLETIM FILATÉLICO, como órgão de divulgação do CFB, teve as edições 26 e 27 impressas, as quais foram muito bem recebidas pelos leitores; esperamos poder dar continuidade à esse projeto, apesar das limitações financeiras que sempre se apresentam.

Como de costume, a presente edição do BF contempla muitos artigos que abordam fatos históricos através da filatelia, que esperamos possam contribuir para despertar o interesse de nossos leitores para os respectivos temas.

Nós agradecemos a atenção da filatelista LUCIA MILAZZO, de Florianópolis, pela entrevista que concedeu ao BF, um verdadeiro incentivo aos colecionadores seniores e iniciantes.

Boa leitura

Jorge Paulo Krieger Filho

Ferrovia Madeira-Mamoré

Uma epopeia na selva

A primeira ferrovia construída no Brasil foi inaugurada em 30 de abril de 1854 com a presença do Imperador Dom Pedro II; ligava o Porto Mauá (na baía da Guanabara) a Fragoso, no Rio de Janeiro, distante 14,5 km. Por seus trilhos circulou a *Baroneza*, primeira locomotiva a percorrer uma linha férrea no Brasil.

Seu idealizador, Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como Barão de Mauá, foi um dos maiores empreendedores durante o império brasileiro (1822-1889).

Cinquenta e oito anos depois, outra ferrovia foi inaugurada, percorrendo 366 km em plena selva amazônica. Pelas dificuldades durante a sua construção, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) ficou conhecida como a “ferrovia da morte.”

Na primeira metade do século XVII, por volta de 1647, o bandeirante paulista Antônio Raposo Tavares liderou uma expedição que partindo da Vila de São Paulo explorou os rios Madeira e Mamoré na bacia amazônica.

Essa missão de Raposo Tavares, que durou três anos e teve o aval do Rei Dom João IV de Portugal, incorporou à zona de influência portuguesa o trecho do rio Madeira com as suas perigosas cachoeiras que dificultavam a navegação.



Corredeiras do rio Madeira

Sabe-se que essas expedições desrespeitavam os limites impostos pelo Tratado de Tordesilhas (1494) gerando discussões entre os governos de Portugal e Espanha. Para por fim nesses conflitos, em 1750 foi assinado o

Tratado de Madrid que regularizou os limites territoriais; em 27 de março de 1867 Brasil e Bolívia assinam o Tratado de Ayacucho, também conhecido como "Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação" que consignou em seu artigo 9º: *"O Brasil compromette-se desde já a conceder à Bolívia, (...), o uso de qualquer estrada, que venha a abrir, desde a primeira cachoeira, na margem direita do rio Mamoré, até a de Santo Antonio, no rio Madeira..."*

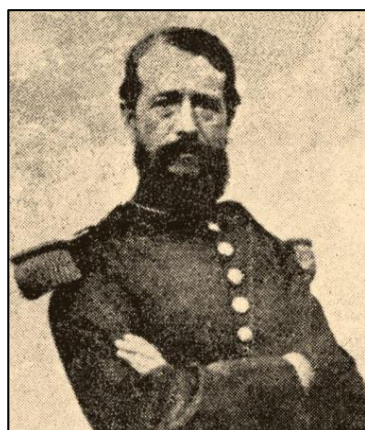


A *Baroneza* foi a primeira locomotiva a percorrer uma linha férrea no Brasil.



No contexto desse Tratado, em 1868 o Brasil iniciou estudos (por intermédio dos engenheiros alemães Joseph e Franz Keller, pai e filho) para viabilizar meios de transporte na região dos rios Madeira e Mamoré.

Mas foi somente em 17 de novembro 1903, com a assinatura do Tratado de Petrópolis, que o governo brasileiro, em troca do atual território do Acre, assumiu o compromisso de construir uma ferrovia (a Madeira-Mamoré) *"desde o porto de Santo Antônio, no Rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré", com um ramal que atingisse o território boliviano*.



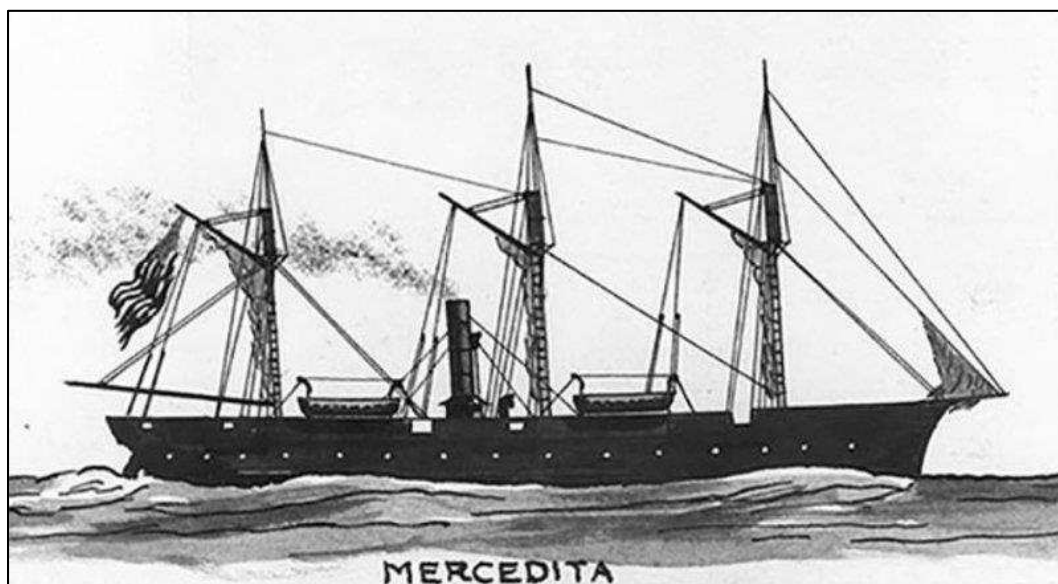
General
Quentin
Quevedo

A construção da "ferrovia da morte" passou por várias fases. Já em 1861 o general boliviano Quentin Quevedo defendia a implantação de uma estrada de ferro para substituir a difícil navegação pelas cachoeiras do rio Madeira. Mas a Bolívia não dispunha de recursos financeiros.

Em 1868 o coronel americano George Earl Church, homem ousado que lutara na Guerra de Secessão americana (1861-1865) ao lado das tropas da União, obteve da Bolívia autorização para construir uma estrada de ferro margeando as cachoeiras; a Bolívia deu também o aval necessário para levantar os recursos em Londres. Nesse interim, o governo brasileiro apoiou o projeto quando foi fundada, em 1º de março de 1871, a Madeira-Mamoré Railway Co. Ltda., com o coronel Church como presidente.

Os primeiros trabalhadores que chegaram em julho de 1872 para trabalhar na construção da ferrovia, eram ingleses contratados pela empreiteira Public Works. Mas não permaneceram por muito tempo; expulsos pelos mosquitos, abandonam a obra em janeiro de 1874.

Outra construtora, a P. & T. Collins, com sede nos Estados Unidos (país que vinha se impondo como potencia industrial), assumiu o projeto e em 1º de janeiro de 1878 partiu do porto de Filadélfia com destino ao Brasil o navio “*Mercedita*”, trazendo pessoal e material para a construção da estrada de ferro.



O frenesi no porto foi justificado por um repórter do jornal “*New York Herald*”, que assim escreveu: “*A viagem deste vapor é de interesse nacional, pois, pela primeira vez na história norte-americana, daqui parte uma expedição equipada com material norte-americano, financiada com dinheiro nosso e dirigida por patrícios, para executar, no estrangeiro obra de grande vulto. Ao que consta, os 54 engenheiros que integram o corpo técnico constituem o mais fino grupo de profissionais que jamais se conseguiu reunir em expedição semelhante*”.

A chegada desse grupo ao Brasil (em Santo Antonio), aconteceu no dia 19 de fevereiro de 1878 e logo ficaram sabendo que ali era “*o lugar onde o diabo perdeu as botas*”. Mas, de imediato, se puseram à campo para o trabalho. Enfrentando a floresta quase impenetrável, mosquitos, febres e malária que não davam trégua, os americanos conseguiram entregar os três primeiros quilômetros da linha férrea no dia 4 de julho de 1878. Em fevereiro de 1879, a construtora, falida, abandonou a obra e seus funcionários regressaram para os Estados Unidos.

A valorização do látex extraído das seringueiras para a fabricação da borracha resultou em grande emigração de brasileiros nos anos 1860 para a região do Acre, então pertencente a Bolívia, gerando muitos conflitos que só foram definitivamente resolvidos com a assinatura do Tratado de Petrópolis, em 17 de novembro de 1903, após grande empenho do ministro das relações exteriores do Brasil, José Maria da Silva Paranhos Júnior, o Barão do Rio Branco.



50 anos do Tratado de Petrópolis. José Plácido de Castro foi um dos líderes da revolução acreana (1899-1903) durante o “ciclo da borracha”.

Pelo Tratado, o Brasil, além de pagar à Bolívia uma indenização de 2 milhões de libras esterlinas pela posse do Acre, comprometeu-se a construir, em quatro anos, uma ferrovia “desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré....”, incluindo um ramal que chegasse a Vila Bela, na Bolívia.

A obra, iniciada em 1907 pelo empresário americano Percival Farquhar, teve o último dormente assentado em 30 de abril de 1912 e a partir de 1º de agosto desse mesmo ano os trens da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré começaram a circular pelos seus 366 km de trilhos duramente assentados na selva amazônica.



Trabalhadores assentando trilhos da EFMM



Barão do Rio Branco

De acordo com dados publicados pela EFMM, desde o início das obras em 1907 até a sua conclusão em 1912, 21.817 trabalhadores foram empregados na construção da ferrovia. Atraídos tanto pelos ganhos financeiros como pela aventura de trabalhar no que julgavam ser um Éden, esses homens vieram de várias partes do mundo, formando uma verdadeira babel de nacionalidades: brasileiros (muitos nordestinos), americanos, indianos, gregos, franceses, poloneses, antilhanos.

Ainda segundo a EFMM, os óbitos durante a construção totalizaram 1.552 pessoas; algumas fontes calculam que esse número pode ser até três vezes maior.

O custo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré para o governo brasileiro foi de 62.000 contos de réis, que na época equivaliam a 28 toneladas de ouro (aproximadamente R\$ 5,6 bilhões em valores atuais).



FDC comemorativo dos 50 anos da nacionalização da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, com a localização do seu traçado e selo com a imagem da locomotiva *Baroneza*.

Porto Velho, inicialmente um local de armazéns, oficinas e residências para o pessoal da ferrovia, transformou-se em grande cidade e capital do Estado de Rondônia



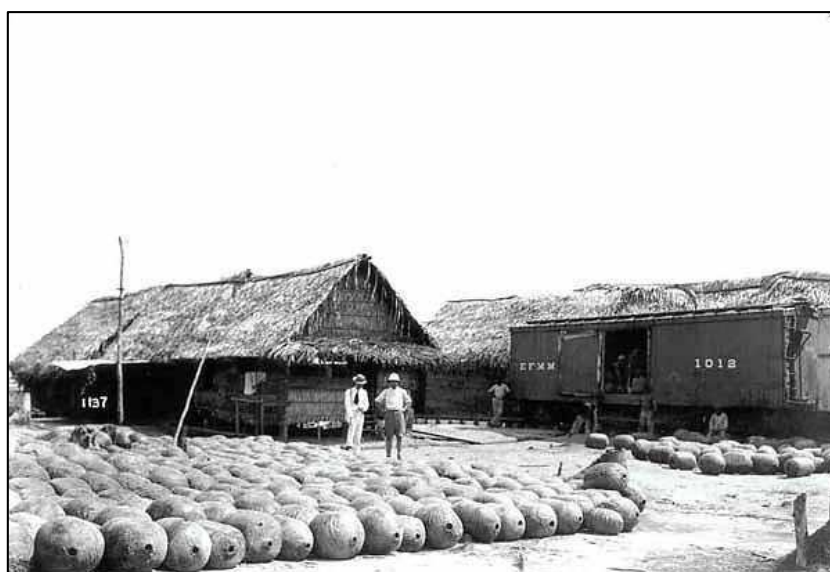
Oswaldo Cruz



Oswaldo Cruz, na época já conhecido sanitista, pioneiro no estudo das doenças tropicais, foi contratado por Percival Farquhar para propor medidas necessárias à melhoria das condições sanitárias em plena selva, no canteiro de obras da ferrovia.

Farquhar, sempre muito combatido pelos nacionalistas brasileiros que viam nele apenas um explorador, acabou arruinado financeiramente.

A borracha extaída dos seringais da selva amazônica, que era um dos principais produtos transportados pela EFMM, em 1913 passou a sofrer séria concorrência dos produtores do Oriente (Malásia, Cingapura, Ceilão), que ofereciam o produto a preços muito baixos, trazendo sérios prejuízos à Companhia e seus investidores.



Borracha aguardando embarque na EFMM

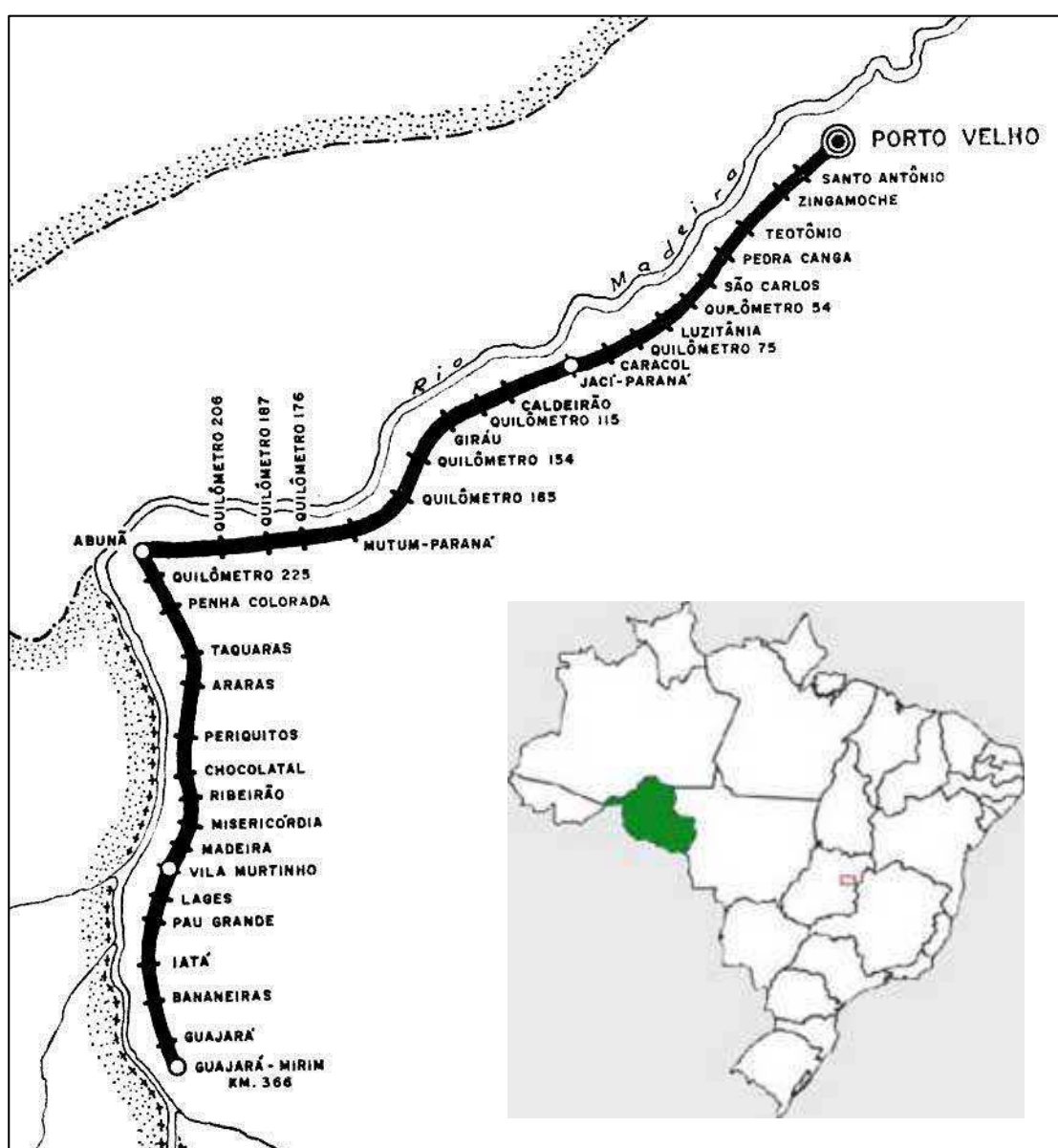
De 1º de março de 1919 até nove de julho de 1931, a Madeira-Mamoré Railway foi administrada pelos investidores ingleses; em 10 de março do mesmo ano o governo brasileiro assumiu a administração, sem contudo conseguir estancar os prejuízos que continuaram por longo tempo.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a ferrovia voltou a ter importância estratégica no esforço de guerra para extração do látex e produção de borracha para os Aliados. Os seringueiros ficaram conhecidos como "Soldados da Borracha".

Sem manutenção e agonizando lentamente, em 1972 os trens pararam de funcionar; locomotivas, trilhos e equipamentos foram vendidos como sucatas.

No início dos anos 80 do século passado, numa tentativa de preservar a memória do empreendimento e incentivar o turismo, o governo de Rondônia recuperou 7 km da ferrovia além de transformar as estações ferroviárias de Porto Velho e Guajará-Mirim em museus; em 2006 a EFMM foi tombada pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Trajeta da Ferrovia Madeira-Mamoré



The Death Railway

The Madeira-Mamoré Railway was a railroad with 366 km of length built by the Brazilian government in the heart of the Amazon forest between the years of 1907 and 1912 although the dealings for its construction started in 1867 when Brazil and Bolivia signed the Friendship, Limits, Navigation, Commerce and Extradition Treaty (Ayacucho Treaty).



Authorities visiting the
Madeira-Mamoré Railway (1910)

The objective of the railway was to enable a means of transportation in the region of the Madeira and Mamoré Rivers, which were of difficult navigation due to their dangerous waterfalls.

The railway has also served to transport the rubber that was extracted from the rubber trees (*seringueiras*) in the region. It was, however, the rubber crisis in the Brazilian market, which started in 1913, one of the factors that has contributed to the decline of the Madeira-Mamoré Railway whose complete stop happened in 1972.



Amazon rubber
tapper

During World War II the railroad played an important strategic role in the war effort for the extraction of the latex and rubber production for the Allies. The rubber workers got to be known as the “Rubber Soldiers”.

The railroad construction used 2.817 workers, who came from many parts of the world, forming a true babel of nationalities: Brazilians (many northeasterners), Americans, Indians, Greeks, French, Polish, Antilles.



Amazonas Theater, in
Manaus, constructed
during rubber cycle

Facing the almost impenetrable forest, mosquitoes, fevers and malaria, which didn't give any break, the deaths during its construction totaled 1.552 people; some sources believe that this number can even be three times higher.

For this reason it got to be known as the Death Railway!



Locomotive of the Madeira-Mamoré Railway
and the Rondônia State flag

Translated by *Rafaela Krieger*, member of
the Clube Filatélico Brusquense

Fontes consultadas:

- FERREIRA, MANOEL RODRIGUES – A Ferrovia do Diabo – Melhoramentos 2005
- REVISTA HISTÓRIA VIVA dezembro de 2004 – Duetto Editorial
- SITES NA INTERNET:
 - <http://www.brasil-turismo.com/rondonia/madeira-mamore.htm>
 - <http://basilio.fundaj.gov.br>
 - https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Madeira-Mamore

Alexandre de Gusmão

Um brasileiro na corte joanina

Nascido em 17 de julho de 1695 em Santos, São Paulo, Alexandre de Gusmão alcançou importantes cargos na corte portuguesa durante o reinado de D. João V, entre 1707 e 1750.



Alexandre de Gusmão

Além de secretário particular do monarca, em 1743 Gusmão foi nomeado para o Conselho Ultramarino, órgão que discutia as questões coloniais antes de serem apresentadas ao rei. Integrou missões diplomáticas junto à Santa Sé, em Roma e foi eleito, em 1732, para a Academia Real de História.

Teve participação importante nas negociações do Tratado de Madrid, assinado com a Espanha em 1750 (vide menção no texto sobre a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, nesta

edição); estava a par de todas as questões relacionadas ao governo, bem como opinava sobre os mais variados assuntos.

Alexandre de Gusmão fez parte do “Gabinete de Abertura”, repartição que tinha por objetivo censurar as correspondências que poderiam representar perigo ao Estado; Gusmão decifrou os códigos secretos utilizados pelas cortes de França e Roma, de modo que D. João V *“nada ignorava do que se passava dentro e fora do seu Reino”*, principalmente no que dizia respeito ao contrabando de ouro e diamantes.

Considerado um dos patronos da diplomacia brasileira, Alexandre de Gusmão faleceu em 31 de dezembro de 1753, em Lisboa, Portugal, aos 58 anos de idade.



D. João V

A corrida do ouro no Alasca

(e o serviço postal americano)

O ouro sempre foi um mineral cobiçado e sua posse ainda hoje representa poder e riqueza. A descoberta de veios auríferos tem levado ao longo dos tempos milhares de aventureiros à explorar regiões inóspitas, migrações essas que ficaram conhecidas como “corrida do ouro”.

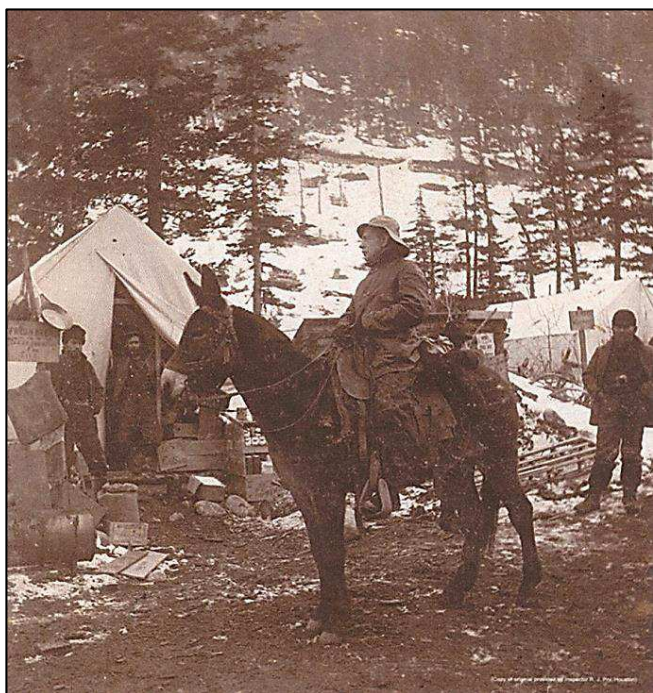
No Brasil, o auge da exploração aurífera ocorreu entre fins do século XVII e primeira metade do século XVIII, sendo a capitania de Minas Gerais a principal produtora: *“aqui se respira ouro e se tropeça em diamantes”*, dizia-se na época.



Nos Estados Unidos a “corrida do ouro” teve início em 24 de janeiro de 1848, quando o minério foi descoberto na Califórnia. Mas foi a partir de agosto de 1896 que uma grande migração levou milhares de aventureiros para a gélida região de Klondike, no Canadá, próximo da fronteira do estado americano do Alasca, onde tinha sido encontrado ouro em abundância.

Para garantir a eficiência e as rotas de correio, o Serviço de Inspeção Postal dos EUA, que tem um histórico quase tão longo quanto o do país, enviou em 1898 o inspetor John Philip Clum com a missão de expandir o serviço postal no Alasca durante a “corrida do ouro”. Em um período de cinco meses, Clum viajou 13.000 quilômetros, estabeleceu sete novas agências postais e equipou as existentes.

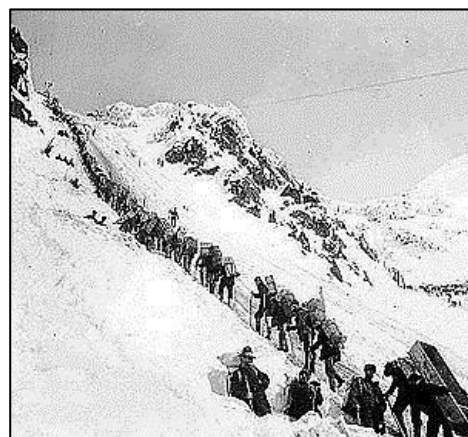
O Serviço Postal dos EUA também carregava com segurança ouro físico destinado à Casa da Moeda americana a um custo muito razoável.



Disponível em:

<https://postalmuseum.si.edu/exhibits/current/behind-the-badge.html>

https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:ChilkootPass_steps.jpg



Garimpeiros subindo a passagem de Chilkoot, 1898.

John Philip Clum, inspetor postal dos EUA no Alasca - 1898

Conhecendo lugares

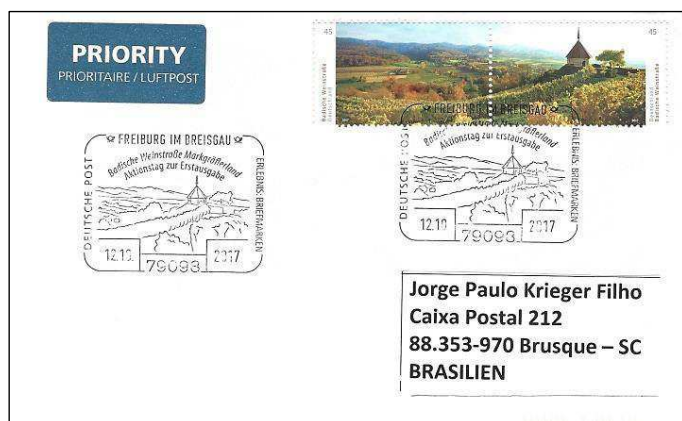
A rota do vinho de Baden

Localizada no sudoeste da Alemanha, a região de Markgräflerland, também conhecida como a “Toscana da Alemanha”, onde o sol não queima, mas acaricia, nas palavras do escritor russo Anton Chekhov que visitou o lugar em 1904, oferece paisagens incríveis entre vinhedos, castelos e pequenas vilas pitorescas.

A rota do vinho de Baden (Badische Weinstrasse), ao longo da Floresta Negra, se estende por mais de 500 quilômetros cruzando as mais belas paisagens das regiões vinícolas da Alemanha.



Em 2017, o correio alemão homenageou a região com selo e carimbo comemorativos.



Filatelìa na História

No dia 11 de dezembro de 1826 falecia no Rio de Janeiro a imperatriz D^a Maria **Leopoldina** devido a complicações após um aborto. Seu marido, o imperador D. Pedro I, achava-se em viagem pelo sul do Brasil para acompanhar as manobras do exército brasileiro na chamada Guerra Cisplatina (1825-1828), conflito entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata (Argentina) pela posse do território hoje pertencente ao Uruguai.



Carolina Josefa Leopoldina Francisca Fernanda de Habsburgo-Lorena, filha de Francisco I, imperador da Áustria, nasceu em Viena em 22.01.1797; logo que chegou ao Brasil, em 8 de novembro de 1817, logo adotou a nova pátria como seu país vindo a colaborar no processo da independência.

Seu filho Pedro II foi imperador do Brasil e a filha Maria II rainha de Portugal, respectivamente

Faleceu com 29 anos de idade.

Entrevista



Filatelista Lucia Milazzo

Lucia Milazzo, de Florianópolis, é a entrevistada desta edição do BOLETIM FILATÉLICO. Natural do Rio de Janeiro e vivendo em Florianópolis desde 1978, a “dama da filatelia catarinense” é membro da AFSC – Associação Filatélica e Numismática de Santa Catarina e frequentadora assídua dos Encontros Filatélicos realizados em nosso Estado (Timbó, Florianópolis e Brusque, em 2019). Aos setenta e dois anos de idade, Lucia Milazzo é exemplo de filatelista dedicada e comprometida, verdadeiro estímulo para todos os colecionadores.

BOLETIM FILATÉLICO – Quando a Senhora tomou gosto pela filatelia?

LUCIA MILAZZO – Bem jovem. Eu deveria ter doze anos e costumava visitar um vizinho alemão que estava doente. Por acaso, numa das visitas, ele arrumava as filigranas dos selos da Alemanha do tempo do Reich. Logo fiquei curiosa. Foi amor à primeira vista. Acho que Seu Hans percebeu meu interesse e foi me mostrar uma salinha cheia de pequenas caixas alinhadas, lotadas de selos. Fiquei encantada. A primeira coisa que ele fez, depois de sairmos da saleta, foi encher minhas mãos com selos ingleses e alemães. Eu não entendia que os selos tinham valor monetário e, talvez por causa disso, hoje, valorizo muito o prazer de ter selos. Mais um detalhe: aqueles selos alemães do Reich e os ingleses que me foram ofertados ainda fazem parte do meu acervo.

BF – A Senhora coleciona um tema específico? Qual foi o motivo dessa escolha?

LM – Posso dizer que sim. Escolhi a França como tema e montei duas coleções: “Castelos e Igrejas da França”, coleção em que apresento tais construções como cenário para o desenvolvimento do povo francês e “Flanando pela França”, coleção de cartões-postais TCV – Timbre Côté Vue, isto é, cartões-postais selados no lado da imagem, o que era permitido entre 1873 e 1931. Nesse trabalho, mostro a diversidade da nação francesa, sua cultura, sua gente e seus sofrimentos. O motivo que me levou à França foi lógico: nasci num 14 de julho. Uma data de muitos significados. Desde bem pequena, ouvia histórias “do 14 de julho” e o melhor, histórias que sempre acabavam bem. Mas, como todo colecionador, acho difícil me ater a um só tema. Tenho coleções não competitivas, que me dão, igualmente, muitas alegrias, como a de Moinhos de vento, a de Frutas de todo o mundo, e alguns países como Alemanha (aquela coleção que comecei aos 12 anos), Grécia, Holanda, Inglaterra e Brasil.

BF – Naqueles tempos era difícil obter selos para colecionar?

LM – As dificuldades sempre existiram. Antigamente, mais pessoas colecionavam selos. No entanto, era difícil comprá-los. As vendas se restringiam a guichês especiais. Hoje, encontramos mais facilidade para comprar, e temos à nossa disposição a internet. Mas, do que adianta tanta facilidade se o número de colecionadores, a cada dia, diminui?

BF – A Senhora tem participado de exposições filatélicas; quais prêmios já recebeu?

LM – Apesar de ter duas coleções prontas para participarem de exposições, foram poucas as vezes que as inscrevi. A coleção “Castelos e Igrejas da França” tem uma história interessante, de participação em quatro Exposições ao longo de treze anos. A cada participação, eu me aproveito das avaliações dos juízes para direcionar minhas pesquisas por novas peças. Vejamos as premiações que consegui: BRAPEX-1996 (Recife, PE) - medalha de bronze; SULBRAPEX-2003 (Porto Alegre, RS) – bronze prateado; VILA RICA-2005 (Ouro Preto, MG) – prata grande; FLORIPA-2008 (Florianópolis, SC) – medalha de vermeil. Tenho a certeza de que, na prática, isso acontece com a grande maioria das coleções de quem se dedica a aprimorar seu acervo em qualidade e quantidade. Quanto à coleção “Flanando pela França”, ela foi exposta pela primeira vez na BRAPEX-2017, realizada em Brasília. Depois, foi exposta na BRAPEX-2019, em São Paulo. Em ambas, a classificação foi muito boa: medalha de Vermeil. Agora, vou remontar a coleção de cartões-postais para poder enfrentar uma competição internacional.

BF – Os Encontros Filatélicos e Numismáticos de Santa Catarina atendem às expectativas dos Colecionadores?

LM – Certamente. Nossos Encontros são bem concorridos. Os colecionadores procuram novidades, informações e, principalmente, estabelecem contatos com outros colecionadores. Participar de um Encontro é, para um colecionador ou futuro colecionador, um ótimo meio de ver crescer suas coleções. Aqui, quero deixar meu testemunho: vim para Santa Catarina em 1978 e logo passei a frequentar tais reuniões. Só naquele ano, seis cidades promoveram Encontros: Blumenau, Brusque, Florianópolis, Itajaí, Joinville e Timbó. Conheci pessoas com quem aprendi muitos dos mistérios da filatelia, o que foi fundamental para a evolução de minhas coleções.

BF – O que a Senhora acha das emissões filatélicas dos Correios do Brasil hoje?

LM – Os Correios emitem muitos selos anualmente e, às vezes, com temas um tanto duvidosos. Porém, o que mais me incomoda é a questão dos selos ordinários que, além de “feios”, têm valores faciais que não completam de modo adequado as tarifas propostas pelos Correios. Onde estão os valores de 50, 60 e 90 centavos? O usuário que é colecionador usa primordialmente selos comemorativos, lançando mão dos ordinários para completar as tarifas para suas correspondências. Quem não gosta de muitos selos num mesmo envelope, quase sempre acaba pagando mais pelo porte, por conta desse desacerto.

BF – Que orientação a Senhora daria para um filatelista iniciante?

LM – Eu diria que esse é um hobby de paciência. Não adianta ter pressa. A estratégia é juntar selos e mais selos e outras peças e, só mais tarde, pensar num tema ou país. Outra coisa é procurar uma associação de colecionadores, que poderão orientar o interessado com mais certeza e clareza e alguns recursos, como catálogos e periódicos. E, principalmente, procurar aprender com colecionadores mais experientes. Aqueles que se interessam por participar de exposições competitivas, mais ainda, deverão seguir essa linha. Também quero citar a participação em grupos de trocas. No meu caso, há muitos anos participo do London Cover Circuit – LCC. Envio e recebo envelopes de colecionadores de todo o mundo. A propósito, desde janeiro de 2018 eu compartilho na internet as imagens dos envelopes que recebo. Para vê-los, o endereço é “lm-envelopesdetodoomundo.blogspot.com”.

BF – Além do hobby em si, o que mais lhe proporciona sua coleção de selos?

LM – Talvez não saiba me expressar corretamente, mas além de sentir orgulho por ter um

trabalho que pode ser mostrado e servir de estímulo para novos colecionadores, sinto uma mistura de relaxamento e prazer, quando estou lidando com meu material. Coleccionar não é só cultivar um hobby, classificar, montar, escolher e guardar. É muito mais, é como se fosse um calmante que traz bem estar e conforto. Além disso, o fato de colecionar dá oportunidade para que as pessoas interajam, se integrem a grupos. É prazeroso, mesmo que as nossas coleções sejam ainda tímidas. Para resumir: é muito bom. Vale a pena.

Encerramento do ano de 2019

Em sua última reunião do ano ocorrida no dia 26 de novembro, os Associados do Clube Filatélico Brusquense repassaram as muitas atividades de 2019 que constaram de lançamento de selos personalizados, eventos filatélico-culturais e a realização do 20º Encontro Filatélico e Numismático de Brusque.

Para 2020 já se encontram programados vários eventos, onde o destaque será o 85º aniversário de fundação do CFB, no dia 21 de julho.

Após a reunião, grande parte dos presentes se reuniram na pizzeria Aromata para uma agradável confraternização (foto).



Esq/dir: Rafael João Scharf, Ricardo José Scharf, Nilo Sérgio Krieger, Jorge Paulo Krieger Filho, Carmelo Krieger e Gaspar Eli Severino.

Castelo do século XII escondeu obras de arte durante a Segunda Guerra Mundial



Cartão postal com vista do Castelo de Montegufoni – Julho de 1918
Coleção: JPKF

Distante cerca de 20 quilômetros de Florença, na Toscana, está o vilarejo de Montegufoni com seu magnífico castelo que remonta ao século XII e faz parte de uma grande propriedade que inclui vinhedos e oliveiras no coração da região de Chianti.

Hoje uma pousada de luxo, durante a Segunda Guerra Mundial o castelo de Montegufoni abrigou importantes e valiosas

obras de arte trazidas dos principais museus de Florença para protegê-las dos nazistas e dos bombardeios.

Um dos quadros mais valiosos levados para o castelo foi **Alegoria da Primavera** (também conhecido como Primavera), do pintor renascentista Sandro Botticelli. Datada de 1458, a pintura pertencia à coleção de Lorenzo de Medici tendo sido transferida para a Galeria Uffizi em 1919 e onde se encontra até hoje.

No quadro aparecem **Cupido**, o deus do amor e da esquerda para a direita **Mercúrio**, o deus mensageiro; as três graças **Beleza**, **Castidade** e **Prazer**; **Vênus**, a mulher de capa vermelha; depois dela, a ninfa **Primavera** e na sequência **Flora**, esposa de Zéfiro, deusa e fada das flores. Por fim, abraçando sua esposa, Zéfiro, o deus que personifica o vento do oeste e é mensageiro da primavera.



Disponível em:

<https://gcn.net.br/nossasletras/noticia/38617/3/alegoria-da-primavera/>

Bloqueio de Berlim

O início da Guerra Fria

Erguido em agosto de 1961, o muro de Berlim se tornou o símbolo mais visível da Guerra Fria, nome pelo qual ficaram conhecidas as disputas e os conflitos indiretos entre os Estados Unidos e a União Soviética após a Segunda Guerra Mundial. Mas o muro (derrubado em 1989), um paredão de concreto de aproximadamente 155 km de extensão por 3,5 m de altura, que separou Berlim Ocidental (capitalista) de Berlim Oriental (socialista), não foi o primeiro conflito envolvendo àquelas superpotências.



Muro de Berlim

Reunidos em Potsdam, na Alemanha, entre 17 de julho e 2 de agosto de 1945, os países aliados na Segunda Guerra (Estados Unidos, Reino Unido e União Soviética) estabeleceram a divisão da Alemanha em quatro zonas de ocupação, que ficariam sob a administração de cada um deles, e também da França. A cidade de Berlim, localizada na zona soviética, também sofreu a mesma divisão.



25 anos da Conferência de Potsdam (1945-1970)

Emissão: 28.07.1970 - DDR

Em 1945 os berlinenses sofriam as consequências da Segunda Guerra Mundial: falta de comida, a moeda não tinha valor e imperava o mercado negro. Enquanto os soviéticos queriam uma Alemanha enfraquecida, Estados Unidos, Inglaterra e

França planejavam a sua recuperação. Por iniciativa desses países, em 20 de junho de 1948 passou a vigorar uma reforma monetária com a entrada em circulação de uma nova moeda, o Marco Alemão (Deutsche Mark), o qual *“foi distribuído nos guichês onde se apanhavam as senhas para adquirir alimentos.”* Terminou ali a lua de mel com a União Soviética.

Como não desejava uma vitrine do capitalismo em seus domínios, e para forçar a saída dos Aliados da capital alemã, Stalin determinou o Bloqueio de Berlim, fechando todas as vias que davam acesso, terrestre e fluvial, a Berlim Ocidental, além de cortar o fornecimento de energia elétrica à cidade. Estava iniciada a primeira batalha da Guerra Fria.

O Bloqueio de Berlim, que iniciou em 24 de junho de 1948, impossibilitou a entrega diária de cerca de 2 mil toneladas de alimentos e carvão para a já sofrida população berlinense.

Nesse contexto, os Estados Unidos e a Inglaterra reagiram criando uma ponte aérea, com voos ininterruptos durante os 7 dias da semana, para transportar suprimentos e abastecer a cidade. Mais de 30 mil homens, só da força aérea, marinha e exército dos Estados Unidos participaram dessa operação, que utilizou aviões C-47, C-54, B-29 (conhecido como “superfortaleza voadora”) e o hidroavião britânico Short Sunderland. Foi um enorme sucesso. Após 322 dias, os soviéticos, humilhados, suspenderam o bloqueio em 12 de maio de 1949. Afinal, como diziam os berlinenses, “se lançaram bombas [os Aliados], devem ser capazes de lançar batatas”.



50 anos do fim da ponte aérea de Berlim 1949-1999

Emissão: 04.05.1999 Correios da Alemanha



Marechal Vasily
Danilovich Sokolovsky
Governador militar
soviético na Alemanha



Ernst Rudolf Johannes Reuter,
prefeito alemão de Berlim Ocidental
de 1948 a 1953, no período
da Guerra Fria
Emissão: 18.01.1954 Correio
Alemão de Berlim

A Guerra Fria estava apenas começando, já que as tensões prosseguiram com o Tratado do Atlântico Norte (4.04.1949), que deu origem a OTAN; a primeira bomba atômica da URSS (29.08.1949); fundação da RDA – República Democrática Alemã (7.10.1949); Muro de Berlim (13.08.1961); crise dos mísseis de Cuba (16.10.1962), só para citar alguns exemplos. Foi um grande teste para as democracias ocidentais.



O hidroavião inglês Short 25-Sunderland foi muito utilizado na ponte aérea dos Aliados para abastecer Berlim Ocidental. Utilizavam o rio Havel, próximo de Berlim, para pousos e decolagens.

Símbolo do Bloqueio, essa imagem clássica da Operação "Vittles", como foi denominada a ponte aérea para abastecer Berlim Ocidental, mostra um grupo de pessoas observando mais um pouso de um C-54 trazendo alimentos e outros itens de primeira necessidade. Emissão: 27.06.1998 Correio dos EUA.



NOITE CULTURAL

Em 23 de novembro de 2019, o Clube Filatélico Brusquense participou da NOITE CULTURAL, evento promovido pela Igreja de Jesus Cristo dos Santos dos Últimos Dias (Mórmon), em Brusque, que reuniu representantes da literatura, pintura, dança, entre outros. Na ocasião foi apresentada a MOSTRA FILATÉLICA "AVES DO BRASIL", do filatelista e associado Jorge Bianchini. Na ocasião, o presidente do CFB, Jorge Paulo Krieger Filho, usou da palavra e discorreu sobre as coleções de selos e a importância da filatelia como instrumento pedagógico e cultural. O CFB foi agraciado com bonito troféu estilizado lembrando os 84 anos de sua existência.



85º Aniversário de fundação do Clube Filatélico – No dia 21 de julho de 2020, o CFB completará 85 anos de existência. Durante todos esses anos esteve sempre presente nas atividades filatélicas, numismáticas e do colecionismo em geral, mantendo vivos os ideais dos seus fundadores.

Para perpetuar tão memorável data foi solicitado aos Correios, através da FEBRAF, a emissão de um carimbo comemorativo, cujo fac-símile apresentamos abaixo, criação do artista gráfico Fagner Maximo da Silveira.



Correios promete surpreender os filatelistas

SEI/CORREIOS - 11775785 - Ofício

https://sei.correios.com.br/sei/controlador.php?acao=documento_im...



EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS
Presidência

Ofício Nº 11775785/2019 - PRESIDÊNCIA

Ao Senhor

JORGE PAULO KRIEGER FILHO

Presidente do Clube Filatélico Brusquense

Caixa Postal 212 - 88353-970 - Brusque - SC

Assunto: Agradecimento - Clube Filatélico Brusquense

Referência: Processo 53180.054567/2019-18

Prezado Senhor,

1. Agradeço o envio do Boletim Filatélico e, na oportunidade, parablenizo a todos os membros do Clube Filatélico Brusquense pela importante atuação junto à Filatelia Brasileira.
2. Por meio da Gerência de Filatelia, os Correios estão trabalhando para que o Programa de Selos Postais 2020 seja surpreendente para os filatelistas e impulsione a prática do colecionismo de selos postais junto ao público jovem.

Atenciosamente,

FLORIANO PEIXOTO VIEIRA NETO

Presidente



Documento assinado eletronicamente por **Floriano Peixoto Vieira Neto, Presidente**, em 24/12/2019, às 11:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.correios.com.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **11775785** e o código CRC **CF220021**.

1ª EXPOSIÇÃO FILATÉLICA DE BRUSQUE

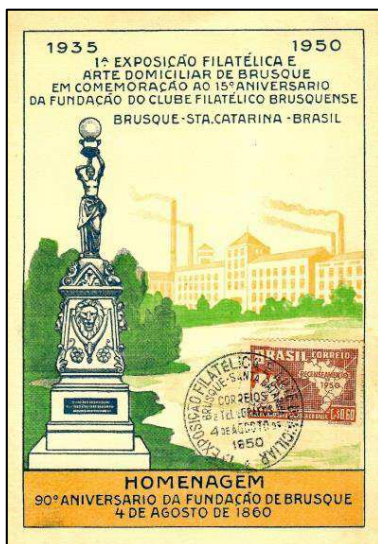
Por ocasião das comemorações do 90º aniversário de fundação de Brusque e 15º de fundação do Clube Filatélico Brusquense, realizou-se no dia 4 de agosto de 1950 a **1ª EXPOSIÇÃO FILATÉLICA E ARTE DOMICILIAR DE BRUSQUE**.

O evento aconteceu nas dependências do Clube Esportivo Paysandú, com o lançamento de Folhinha Filatélica, envelope e carimbo comemorativo dos Correios e Telégrafos. O Clube Filatélico Brusquense caminha agora para celebrar, em 21 de julho do corrente ano, o 85º aniversário de fundação.



Filatelistas de Brusque e região:

- 1 - Oscar Gustavo Krieger
- 2 – Lauro Müller, secretário da Prefeitura
- 3 – Jorge Levi Malty, funcionário dos Correios de Brusque
- 4 – Ayres Gevaerd
- 5 –José Boiteux Piazza
- 6 – Camilo Mussi, filatelista de Itajaí



Folhinha Filatélica com carimbo dos Correios de 4 de agosto de 1950.
Arquivo: CFB



Vista geral da 1ª Exposição Filatélica de Brusque
1 – Paulo Lourenço Bianchini – Prefeito Municipal de Brusque
Fotos : arquivo Marise Piazza Wagner

A MAÇONARIA NA HISTÓRIA POSTAL (27)

ALBRECHT WOLFGANG zu SCHAUMBURG-LIPPE

* 08.05.1699, Bückeburg, Alemanha
+ 24.09.1748, Bückeburg, Alemanha

Considerado representante do despotismo esclarecido, Albrecht Wolfgang foi o soberano reinante (1728-1748) do pequeno condado de Schaumburg-Lippe, na época território do Sacro Império Romano, hoje situado entre Hanover e Westfalia. Por influência da mãe, que queria afastá-lo de uma educação rigidamente católica, cresceu fora de seu país de origem, na Inglaterra e em Hanover.

Durante sua estadia prolongada na Inglaterra (ele prestava serviços na área diplomática em Londres), Albrecht Wolfgang foi iniciado na Maçonaria em 1723 e manteve relações estreitas com as principais personalidades Maçônicas, como John Theophilus Desaguliers (considerado um dos pais da Maçonaria) e George Payne. Em 1725, o seu nome aparece na lista de membros da Loja “Rummer and Grapes” (O Copo e as Uvas), nome da taberna em que se reunia e uma das quatro Lojas fundadoras

da Grande Loja Unida da Inglaterra em 1717, hoje denominada “Royal Somerset House and Inverness” Lodge No. IV.

De volta para Alemanha, quando assumiu o governo em 1728 após a morte de seu pai, tornou-se o primeiro chefe de uma família governante Maçom. Sabe-se, também, que o conde Albrecht foi quem incentivou o príncipe Frederico (depois rei Frederico II, o Grande, da Prússia) a ingressar na Maçonaria, em agosto de 1738.

Na cidade de Stadthagen, distrito de Schaumburg na Baixa Saxônia, foi fundada em 1887, sob os auspícios da Grande Loja de Hamburgo, a Loja Maçônica “Albrecht Wolfgang”, que funcionou regularmente até a proibição da Maçonaria pelos nazistas em 1935, tendo recuperado fortemente a sua importância na região no final dos anos 60. Ela se caracteriza por seus compromissos sociais, principalmente com muita ajuda para crianças pobres.



Envelope com carimbo comemorativo dos 300 anos do nascimento de Albrecht Wolfgang – Graf zu Schaumburg-Lippe – Bückeburg, Alemanha - 27.04.1999

LOJAS MAÇÔNICAS - CHILE

A história da Maçonaria no Chile remonta a 1817, quando Bernardo O'Higgins fundou uma Loja Lautaro em Santiago. Proclamada a independência, em 12.02.1818, o ideário maçônico prosseguiu.

Entre os anos 1825 e 1854 são fundadas várias Lojas por franceses, ingleses e norte-americanos. Em 1853 levantou colunas a Loja "Unión Fraternal", da qual só participavam chilenos. A primeira Loja com funcionamento regular foi a "Bethseda" fundada em 14.12.1854 em Valparaíso. Estas Lojas não prosperaram porque trabalhavam em francês e inglês.

A Grande Loja do Chile, fundada em 24.05.1862 em Valparaíso, teve sua sede transferida para Santiago após o terremoto que destruiu aquela cidade em 1906. As Lojas sob sua obediência trabalham na grande maioria no Rito Escocês Antigo e Aceito, mas praticam também os Ritos de York, Emulação e Schröder.

Na vasta galeria de presidentes que governaram o Chile vários eram Maçons. O Irmão Salvador Allende Gossens, iniciado 16.11.1935 na Loja "Progreso N° 4" de Valparaíso, enfrentou um golpe de Estado em 1973 e morreu no próprio palácio de La Moneda.



4ª Convenção Maçônica Nacional, realizada entre 20 e 22 de julho de 2012 em Santiago, como parte das comemorações dos 150 anos da Grande Loja do Chile.



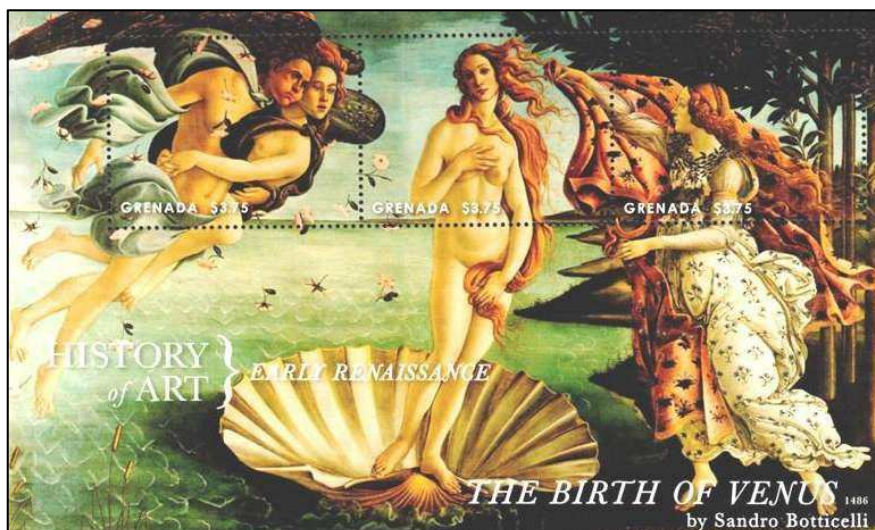
50 anos da CONFEDERAÇÃO MASÔNICA INTERAMERICANA, emissão: 08.04.1997



Emissão comemorativa da VII CONFERÊNCIA MUNDIAL DE GRANDES LOJAS realizada em Santiago do Chile entre os dias 5 e 9 de maio de 2004. Estiveram presentes representantes de Lojas de 80 países.

Espaço do Colecionador

Dispomos do material abaixo (limitado ao estoque). Os interessados poderão entrar em contato através do e-mail jorgekrieger@uol.com.br ou celular (WhatsApp) (47) 99969-1516.



Bloco “O nascimento de Vênus”, quadro do pintor Sandro Botticelli em exposição na galeria Uffizi, Florença.

Emissão: Correios de Grenada – 2013

Temática: Artes



Folhas com imagens de pinturas da Capela Sistina

Emissão: Correios da Cidade do Vaticano – 1994

Temática: Artes/Religião