

**ASSOCIAÇÃO FILATÉLICA DE SANTA CATARINA**

Caixa Postal 229  
88010-970 - Florianópolis - SC

**SANTA CATARINA  
FILATÉLICA**

**MEDALHAS DE PRATA GRANDE  
LUBRAPEX 88 - PORTO, PORTUGAL  
LUBRAPEX 90 - BRASÍLIA, BRASIL**

**BOLETIM INFORMATIVO Nº 42  
JUNHO 1995**



BEK

---

---

# SANTA CATARINA FILATÉLICA

## Boletim Informativo da Associação Filatélica de Santa Catarina - A.F.S.C.

**Sede Própria:** Rua dos Ilhéus, 118 - Sobreloja 9  
Caixa Postal 229 - CEP 88010-560 - Florianópolis - SC  
Tel: (048) 222 2748

**Reuniões:** 5<sup>as</sup> feiras à noite, a partir das 20 horas  
Sábados à tarde, a partir das 14 horas

**Diretoria:** (Mandato até 5 de Agosto de 1995)

Presidente .....	Aldo Cosentino
Vice-Presidente .....	Luis Cláudio Fritzen
1º Secretário .....	João Alberto Brasil
2º Secretário .....	Roberto Wildner
1º Tesoureiro .....	Pedro Boehme
2º Tesoureiro .....	Wanderley de P. Medeiros
Dir. Publicações .....	Maurício Silva Soares
Dir. Numismática .....	Pedro Boehme
Dir. Sede .....	Cláudio S. Guimarães

<b>Conselho Fiscal</b> .....	Edmundo C. de Carvalho
	Paulo César da Silva
	Nilo Medeiros Filho

O Boletim Informativo **Santa Catarina Filatélica** é o órgão oficial da Entidade, sendo sua distribuição gratuita a associados e entidades congêneres. Os artigos assinados refletem a posição de seus autores.

# EDITORIAL

Aqui está mais um número do “SANTA”, o primeiro desde 1991. As razões deste intervalo são basicamente duas: o alto custo da emissão dos Boletins e a decisão da AFSC em criar um órgão de divulgação, o SETE, que, menor, menos formal e mais ágil, pode ser editado a cada dois meses. Assim, estamos reservando o SANTA para ocasiões mais formais ou onde seja necessário uma feitura mais elaborada.

O ano que passou foi de intensa atividade, promovemos uma Exposição Estadual, um encontro Filatélico/Numismático e decidimos tornar as nossas Vendas sob Oferta mais profissionais e aumentar o seu número. Foi conseguida uma verba do Banco de Estado de Santa Catarina, que proporcionou a execução de reformas em nossa sede e a aquisição de um computador, para agilizar os nossos trabalhos.

Para 1995, o desafio é ainda maior: realizaremos a 3ª SULBRAPEX, Exposição Regional Sul, englobando coleções de SP, PR, SC e RS.

Neste Boletim estamos publicando o, regulamento e chamada para inscrições de coleções, esperando uma intensa participação de Filatelistas. Durante a Exposição teremos uma intensa atividade paralela, com Encontros Filatélico/Numismáticos de Colecionadores e Comerciantes, Feira Filatélica do Mercosul, vários cursos, etc...

Para este programa, mais uma vez o Banco do Estado de Santa Catarina estará apoiando a AFSC, garantindo as verbas tão necessárias e a impressão de todos os Boletins e documentos a utilizar nos eventos.

Neste editorial, a Diretoria da AFSC deseja agradecer ao Presidente Dr. Fernando Ferreira de Mello, que tornou possível este apoio que verdadeiramente tornou possível toda a programação.

A Exposição deverá contar com um corpo de jurados da melhor qualidade, escolhidos dentre os quadros da FEBRAF, o que , certamente a tornará ainda melhor. Os jurados, já homologados pela FEBRAF serão os colegas Paulo Comelli (Minas Gerais), Gilberto Henry Willian (Rio de Janeiro), Raymundo de Galvão Queiroz (Brasília), Caetano Peroni (Rio Grande de Sul) e Geraldo de Andrade Ribeiro Júnior (São Paulo), um juri da maior competência.

**A Diretoria**



# SULBRAPEX 95

## 3ª EXPOSIÇÃO FILATÉLICA SUL-BRASILEIRA

1º a 9 de agosto de 1995

Florianópolis SC

### ORGANIZAÇÃO COMISSÃO ORGANIZADORA:

Presidente: Aldo Cosentino

Tesoureiro: Pedro Boehme

Secretário: João Alberto Brasil

### Coordenadores das Comissões:

Comissão de Montagem e Desmontagem: Cláudio Savi Guimarães

Comissão de Imprensa: Roberto Wildner

Comissão de Leilão: Maurício Silva Soares

Comissão do Encontro e Feira Filatélico/Numismática: Edmundo Crippa de Carvalho

Comissão de Recepção e Cerimonial: Nilo Medeiros Filho

### Comissários:

Comissário Geral: Luis Cláudio Fritzen

Comissário de SC: Maurício Silva Soares

Comissário de SP (Capital): Geraldo de A. Ribeiro Jr.

Comissário de SP (Interior): Reinaldo Estêvão de Macedo

Comissário do PR: Augusto Kowalski

Comissário do RS: Gaetano Peroni

*A AFSC tem o prazer de convidar todos os filatelistas dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul para participarem da 3ª Sulbrapex. A seguir estamos apresentando o regulamento, já aprovado pela FEBRAF e uma ficha de inscrição, que deve ser preenchida e encaminhada, preferencialmente através dos Comissários, para o Comissário Geral, na AFSC. Caso necessário, favor tirar cópias fotostáticas da ficha.*

# UM VÔO MUITO ESPECIAL

Aldo Cosentino

Você vai encontrar, nas próximas páginas, uma das jóias da Literatura Filatélica, sonho de qualquer rato de biblioteca, cuja publicação foi sempre buscada pela AFSC, sem que pudesse ser viabilizada, pelo seu tamanho. Felizmente, este primeiro Boletim alusivo à 3ª SULBRAPEX, conta com o apoio decidido do Banco do Estado de Santa Catarina, apoio que permitiu a sua edição.

## Homenagem da AFSC à ÂNGELO ZIONI um dos expoentes da Carimbologia Brasileira

No Anuário Filatélico de 1949, editado pela Sociedade Filatélica de Curitiba, foi publicado o estudo sobre o Correio Aéreo Brasileiro, feito por **Ângelo Zioni**, um carimbologista entusiasta que, juntamente com **Paulo Aires** e **Reinhold Koester** formaram o trio propulsor da Carimbologia Brasileira. Este estudo, suponho que deva ser conhecido por muito poucos; todavia é uma fonte básica e

imprescindível a qualquer estudo sério sobre aerofilatelia Brasileira, ou a qualquer coleção temática sobre o assunto. Não pude conhecê-lo como conheci Koester, mas aprendi a respeitá-lo e a respeitar seu trabalho, tanto como ao trabalho daqueles companheiros. Assim, sinto-me recompensado, ao digitar estas “maltraçadas” porque finalmente podemos apresentar aos colegas de todo o Brasil este belíssimo estudo.

Na última parte deste estudo, Zioni apresentou todos os tipos de carimbos comemorativos dos diversos vôos, até a data em que escreveu o trabalho, atribuindo preços a cada um. Uma atualização dos preços dos carimbos seria muito difícil, dadas as circunstâncias, assim, nesta transcrição, mantivemos os valores originais dos preços, cotados em cruzeiros.

## Recordando...

*A 1ª SULBRAPEX foi realizada em Curitiba, em 1950 e foi relatada no Anuário Filatélico Brasileiro de 1950. No segundo Boletim mostraremos como foi este evento.*



# ***Da História do Serviço Postal Aéreo do Brasil***

**Ângelo Zioni**

*(Publicado no Anuário Filatélico Brasileiro de 1949, emitido pela Sociedade Filatélica de Curitiba - PR)*

## **1ª PARTE: ASPECTOS FILATÉLICOS**

Pátria da aviação, o Brasil deverá ocupar, sempre, um lugar vanguardeiro nas realizações aeronáuticas.

Não obstante um início tecnicamente deficiente devido à incúria das autoridades responsáveis que não sabiam, nem mesmo, recompensar a ousadia, o heroísmo dos primeiros aviadores, deve-se contudo reconhecer que o Brasil, em razão mesmo de suas contingências geográficas realizou até hoje um movimento aeronáutico dos mais surpreendentes no campo comercial e que está fadado a um porvir aeronáutica de primeira grandeza. Não só a posição de trampolim entre a América e a Europa e África, como a grandiosidade de seu território farão com que o Brasil tenha, na aviação um dos esteios de sua vida nacional, política e econômica.

Realmente, se por força de medidas administrativas errôneas e retrógradas a aviação militar teve uma infância acanhada, tendo-se chegado a impedir os anseios de expansão dos jovens aviadores do início do século, o mesmo, felizmente, não aconteceu com a aviação comercial que, graças ao estímulo da concorrência, surgiu gigantesca, se atendermos à expansão das rotas, às dificuldades climáticas das intermináveis zonas sobrevoadas, muitas delas terrivelmente inóspitas, oferecendo toda sorte de perigos aos empreendimentos aeronáuticos.

### **1.1 - O SERVIÇO POSTAL AÉREO**

Ainda que a primeira atitude governamental com referência ao correio aéreo date da Lei da Despesa de 1920, quando foram destinados apenas cem contos de réis para o serviço aéreo só em 12 de janeiro de 1925, com a Lei número 411, ficou determinado que o governo poderia contratar os serviços de transporte postal por via aérea mediante o pagamento, às partes interessadas, de importâncias arrecadadas por meio da venda de selos especiais. Estava, pois, criado o selo postal aéreo que só dois anos mais tarde seria posto em uso, precedido, no entanto, pelos

selos das empresas concessionárias dos serviços aéreo: Viação Aérea Riograndense e Sindicato Condor. Com efeito, o Decreto número 16.983 de 22 de julho de 1925, que aprovou o regulamento para os Serviços Cíveis de Navegação Aérea, assim rezava em seu artigo 77:

“O governo poderá contratar o transporte de correspondência postal mediante o pagamento do produto, ou parte do produto que for apurado, pela venda de selos especiais...”.

Autorizada, pelo mesmo decreto, a exploração do serviço de transporte aéreo por empresas particulares (serviço que, no setor postal, devia ser executado de acordo com a legislação dos correios), iniciava-se a organização de empresas, nacionais e estrangeiras, ao mesmo tempo em que as autoridades postais elaboravam a necessária regulamentação dos serviços, aprovada em 17 de março de 1927 pelo ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. Victor Konder sob o título de “Instruções para a Execução de Serviço Postal Aéreo”.

Apontando em linhas gerais a época em que surgiram as primeiras empresas de transporte aéreo, devemos lembrar que já em 1919 a firma Handley Page, de Londres propôs contrato, firmado em maio do ano seguinte, pelo qual a mesma se comprometia a estabelecer várias redes aéreas no país. Ainda que Handley Page tenha chegado a emitir cintas especiais com as quais deveriam ser envolvidas as mensagens aéreas, o contrato foi rescindido antes mesmo de ser iniciado qualquer serviço. Outras tentativas foram preparadas, sem contudo se chegar a qualquer iniciativa prática: A D. R. Black, de Washington (1923), Cia. Nacional de Navegação Aérea (1923), William Talbot (1922) assim como diversos particulares em 1923.

Os estudos iniciados em 1924 pela “Lignes Aériennes Latécoère” chegaram a bom termo, iniciando serviços satisfatórios em 1925, estabelecendo o primeiro serviço internacional em 22 de novembro de 1927 com a ligação entre Buenos Aires e Natal, e o serviço intercontinental em 1º de março de 1928 ligando Buenos Aires à Europa.

## **1.2 - AS “INSTRUÇÕES PARA A EXECUÇÃO DO SERVIÇO POSTAL AÉREO”**

As determinações sobre os serviços aéreos foram postas em prática seguindo-se as normas baixadas com a Portaria 104.910 de 28 de maio de 1927, da Diretoria Geral dos Correios.

Essas “instruções” conquanto provisórias, foram a primeira regulamentação das normas destinadas à execução do correio aéreo que então vinha sendo explorado pelas seguintes empresas: “Compagnie Générale Aeropostale” (sucessora de “Société d’Entrprises Aériennes Latécoère” e que mais tarde em 1933, transformar-se-ia na famosa “Air France”, após uma série de incidentes que apaixonaram a vida política francesa; companhia que, de 1939 a 1946 teve os serviços suspensos no Brasil devido à guerra de 1939); Condor Syndikat empresa



germano-brasileira que teve as seguintes denominações: Sindicato Condor e “Serviços Aéreos Condor”, por ocasião da lei de sindicalização e, em 1942, por ocasião de sua nacionalização, após curto tempo de paralização, “Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul”; Viação Aérea Riograndense S.A. (VARIG) fundada em junho de 1927, em Porto Alegre e que fazia, inicialmente, em combinação com o Sindicato Condor, a linha da Lagoa dos Patos, ligando Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

Essas empresas, as primeiras que se fundaram no Brasil observaram desde o início as determinações constantes das “Instruções” que eram em número de 39 e denominavam-se “condições”.

Dessas “instruções”, as que mais de perto se relacionavam com a filatelia, ou melhor, com a aerofilatelia, diziam respeito ao uso de selos e carimbos especiais, tanto das empresas, como do governo, às taxas e modalidades de manuseio da correspondência.

### 1.3 - DUPLICIDADE DE TAXAS POSTAIS

Pela “condição” número 2, além das taxas arrecadadas em proveito exclusivo das empresas de transporte aéreo, cobravam-se as taxas postais relativas à espécie e ao peso da correspondência. Essa a razão da existência de dupla selagem nos aerogramas dos primeiros tempos nos quais se viam selos do correio e das empresas aéreas. Com respeito às taxas, enquanto a de registro era facultativa, o remetente, inicialmente era obrigado ao pagamento da taxa de serviço expresso, uma vez que a correspondência aérea considerava-se de entrega privilegiada.

### 1.4 - SELOS E CARIMBOS ESPECIAIS

Quanto ao modo de arrecadação das taxas, estabeleciam as “condições” número 4 e 5 o emprêgo de selos, sendo que as taxas pertencentes às empresas concessionárias eram: *“arrecadadas em selos especiais, emitidos pelos empresários em tipos bem distintos uns dos outros e mediante modelo aprovado pelo Diretor Geral dos Correios, ou por meio de máquinas de franquiar, de propriedade dos empresários, mediante aprovação do desenho da estampa pela mesma autoridade”*.

*“Durante os seis primeiros meses, a contar da data em que fôr qualquer empresa autorizada a fazer o transporte aéreo das correspondências, poderão ser empregados carimbos ou qualquer outro meio que convenha aos empresários, para comprovação do pagamento das taxas e prêmios que lhes pertencem”*.

Foi, portanto, baseadas nesses dispositivos, que as empresas Condor e Varig usaram carimbos triangulares, a primeira de 28 de março a 17 de junho de 1927 e a segunda, de 15 de junho a 9 de novembro do mesmo ano. Esses carimbos foram os legítimos precursores do sêlo postal aéreo brasileiro.

Ainda que às empresas fôsse facultado (até 1934) emitir selos especiais para comprovação do pagamento das taxas aéreas, somente três empresas (Condor, Varig, Eta) usaram dessa faculdade. A razão da abstenção das demais encontra-se na “condição” número 36 das referidas “Instruções”:

*“As taxas internacionais serão cobradas com o estabelecido nas Convenções Internacionais em vigor, obedecidas as disposições já indicadas quanto às taxas postais nacionais nos números 1 e 11 da condição 2ª destas “Instruções”.*

Como os selos “particulares” não podiam ter livre curso em outros países, só as empresas que executavam o serviço aéreo dentro do território nacional é que os podiam empregar. O Sindicato Condor, por exemplo, suspendeu suas emissões quando estendeu suas linhas a outros países americanos e europeus. Se em 1930, por ocasião do primeiro voo comercial do dirigível “Graf Zeppelin”, o Sindicato Condor usou de selos especiais, talvez assim tenha agido porquanto nesse voo não houve permuta de correspondência com outros países mas, tão só, entrega direta de malas. Com os demais voos não mais foram usados selos particulares porquanto o transporte aéreo por dirigíveis começou a ser feito em base de intercâmbio de malas com todos os países.

Os selos aéreos emitidos pelo Correio brasileiro só foram postos à venda em fins de 1927, numa emissão provisória para a qual foram aproveitados os estoques dos antigos selos para serviço oficial, com a efígie do Marechal Hermes da Fonseca, então retirados de circulação e conservados na tesouraria geral dos correios.

Com o aparecimento dos selos aéreos também foram usados carimbos especiais, tanto mais que nos correios o serviço aéreo passou a compreender uma secção, um departamento especial, denominado “Departamento Santos Dumont”. As empresas particulares, até 1934, usaram carimbos com a indicação das razões sociais.

### **1.5 - AS PRIMEIRAS MODIFICAÇÕES NO SERVIÇO AÉREA**

Baixadas a título precário, as “Instruções” de 1927 sofreram modificações exigidas pelo desenvolvimento e progresso dos serviços. Em 1928 foram estabelecidas novas tarifas, passando estas a obedecer a outro critério que não o anterior, pois este se prendia à distância dos trajetos, variando o prêmio conforme a empresa. Aboliu-se em 28/02/28 a obrigatoriedade do pagamento da taxa de serviço “expresso”, passando-se a considerar a carta aérea de entrega obrigatoriamente preferencial.

Por sugestões da Aeropostale, os selos oficiais do governo passaram a ser vendidos em toda e qualquer agência postal do país e não só nas localidades que eram escalas de aeronaves.

### **1.6 - ENTREGA DIRETA DA CORRESPONDÊNCIA AÉREA**

Medida de grande alcance prático foi a autorização inicialmente concedida ao Sindicato Condor (Portaria 1352-E-1 de 1939) de ser feita diretamente pelas empresas concessionárias, a entrega de correspondência, abolindo-se as exigên-



cias do reulamento postal entre as quais a famosa aplicação do conhecimento do carimbo "MP" (mão própria) para que o portador tivesse livre trânsito. As entregas diretas pelas empresas concessionárias tiveram seu coroamento de eficiência em 20 de dezembro de 1936 quando a Viação Aérea São Paulo S.A. (VASP) inaugurou o "Serviço Postal Rápido" entre São Paulo e o Rio de Janeiro com a distribuição da correspondência por meio de mensageiros ciclistas.

### **1.7 - OS CORREIOS AÉREOS MILITAR E NAVAL**

Ao lado dos serviços aéreos executados pelas diversas empresas Comerciais, os correios nacionais contaram com o auxílio do Exército e da Marinha que, aproveitando das necessidades de treinamento de seus pilotos, organizaram, o primeiro em 1931 e a Marinha em 1936, linhas regulares de correio aéreo através de todo o território nacional.

Sem finalidades lucrativas e comerciais, o Correio Aéreo Nacional não comportava sobretaxas para o serviço postal. As tarifas foram e são as do correio comum e assim nunca houve necessidade de selos especiais. Só a Marinha, inicialmente, usou umas etiquetas especiais. Na filatelia os vãos postais militares têm lugar de destaque pelo fato de terem sido usados carimbos aplicados em várias escalas e que aos poucos, com o aumentar do volume de correspondência, foram abandonados, conservando-se êsses costumes unicamente nas bases aéreas, assim como em alguns estabelecimentos militares.

Por ocasião da guerra mundial, a Força Expedicionária Brasileira em operações na Itália teve o serviço postal parcialmente executado pelo Correio Aéreo Nacional, denominação que substituiu a dos correios militar e naval, em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica e conseqüente instituição da Força Aérea Brasileira (FAB).

### **1.8 - A SUPRESSÃO DOS SELOS AÉREOS**

Além de diversas modificações nos serviços aéreos, motivadas por questões de ordem técnica (decretos 19.398 de 11.11.30 e 20.914 de 6.1.32) procedeu-se, em 1933, pelo decreto número 22.673 de 28 de abril, a grandes reformas no departamento aéreo dos correios.

Dificuldades encontradas pelos correios na escrituração complexa para a distribuição dos produtos obtidos nos serviços aéreos e que, como é sabido, eram divididos, parte para as empresas concessionárias dos serviços e parte, como renda postal, para os correios, levaram o governo a suspender o uso de selos especiais aéreos. A Portaria 527 de 12 de abril de 1934 regulamentou as novas disposições, tendo sido marcada a data de 1º de junho de 1934 para o início dos novos métodos de serviço, entre os quais destacavam-se a nova tarifa, baseada em critério de tríplice divisão: regional (dentro do estado) interestadual, internacional (êste subdividido em grupos de países). Em 1937 foi abolida a taxa regional, passando-se a uma tarifa única para todo o território nacional. Em 1945, com a redução de algumas tarifas, foram alteradas algumas subdivisões de grupos de países.

Outra grande modificação trazida pelo citado decreto de 1934 foi a extinção

dos selos aéreos no tocante à obrigatoriedade de seu uso. Com respeito às empresas particulares, foi-lhes cassado o privilégio de emitir selos. Nessa ocasião, desaparecia a Empresa de Transportes Aéreos (ETA) em 1930 e abolido na Condor o uso dos selos especiais devido aos serviços internacionais iniciados em 1930, só a Viação Aérea Riograndense (VARIG) usava tais selos.

### **1.9 - NOVAMENTE OS SELOS AÉREOS**

Pelo decreto número 1446 de 27 de julho de 1939 era novamente decretado o uso do selo postal aéreo, pretextando-se facilitação no serviço de distribuição e pagamento da parte respectiva, do produto postal, às empresas concessionárias do serviço. Juntamente o contrário do que havia sido apontado em 1933.

Apesar de indicado, no decreto acima, o ano de 1940 para início do uso dos selos especiais aéreos, nada se fez. Emitiram-se, sem dúvida, selos comemorativos, aéreos, mas independentemente de qualquer relação com a regulamentação nêsse decreto determinada e que nunca foi feita. Qual a explicação possível?

Em princípios de 1938 o então Diretor Geral do Departamento dos Correios e Telégrafos, capitão Faria Lemos, talvez impressionado pelas críticas quase que diariamente feitas contra os correios e a Casa da Moeda, criou uma comissão formada de elementos do Correio, da Casa da Moeda e do Clube Filatélico do Brasil, que ficou incumbida do estudo e das medidas a serem tomadas com respeito a toda e qualquer emissão postal. Seriam assim plenamente defendidos os interesses conjuntos de ordem técnica, administrativa e filatélica das emissões postais. Por ocasião da primeira reunião dessa comissão ficariam assentadas diversas resoluções como, por exemplo, a emissão de selos aéreos e a emissão de fórmulas para todas as taxas em vigor, como, para os serviços aéreos, as taxas de CR\$ 1,20 e CR\$ 5,40, relativas aos portes nacional e internacional. Nesse mesmo ano, autorizado pelo Departamento dos Correios e Telégrafos, o Clube Filatélico do Brasil organizou um concurso para a escolha dos desenhos para selos postais aéreos, que teve enorme aceitação entre os artistas nacionais. Não obstante a escolha de cinco desenhos, de prático, porém, nada resultou, a não ser o aparecimento, a partir de então, de selos comemorativos com a taxa de CR\$ 5,40 e CR\$ 1,20 e, em 8 de janeiro de 1941, a Portaria número 15 permitindo o uso de selos aéreos para a correspondência comum.

### **1.10 - A REMESSA DE VALORES POR VIA AÉREA**

Antes de encerrar êste esboço rudimentar da história filatélica do serviço aéreo no Brasil devemos fazer uma referência a uma inovação de um alcance prático indiscutível: o serviço de remessa de valores por via aérea até um limite de mil cruzeiros, criado pela Portaria número 1.199 de 11 de dezembro de 1940 e regulamentado pela Circular 214. Para esse serviço, inaugurado em 1º de junho de 1941, foram empregados sobrescritos especiais, dos quais, até 1948, foram emitidos três tipos. De papel transparente, esses sobrescritos levam, estampado, um selo e levam, no fecho, uma etiqueta branca com a legenda "Brasil Correio" e, escrita à mão, a importância da remessa. Os fechos metálicos (grampos), então usados e que só serviam para dilacerar as células, foram abolidos pela Portaria 110 de 14.2.49.



## **2ª PARTE:**

# **As empresas de Aeronavegação**

Deixando para os amantes da história da aeronáutica um estudo mais profundo sobre a vida das empresas de aeronavegação que existiram no Brasil e que, desde o primeiro quartel do século tentaram ligar entre si os mais recônditos pontos do território nacional, apresentamos, para melhor ilustração da classificação dos aerogramas, um ligeiro esboço da vida das várias empresas de aeronavegação ligadas à filatelia e que foram segundo a ordem cronológica de funcionamento no país: Varig, Condor (hoje Cruzeiro do Sul), Air France (antes Latécoère Brasileira de Aeropostale), Eta-Nyrba, Panamerican, Companhia Aeronáutica Brasileira, Panair, Aeroloide Iguaçu, Vasp, Lufthansa, Lati, Nab.

Essas empresas executaram os serviços de acordo com as disposições da Lei 4.911 de 1925 que autorizava o governo a contratar os serviços de empresas particulares para o transporte postal por via aérea.

Seguindo a ordem alfabética, para maior facilitação nas consultas ao catálogo, passamos a historiar sumariamente essas várias empresas:

### **2.1 - AEROLOIDE IGUAÇU S.A.**

Após os primitivos trabalhos de organização, realizavam-se, entre Blumenau e Joinville os primeiros vôos experimentais da empresa fundada em Curitiba (28.9.32).

De 1933 a 1935 foram inauguradas as linhas que ligavam as cidades de São Paulo a Florianópolis, passando pelas de Curitiba, Joinville e Itajaí.

Empresa constituída com meios insuficientes para o desenvolvimento que se propusera, o Aeroloide Iguaçu foi obrigado a entrar em entendimentos com a Viação Aérea São Paulo S. A., de São Paulo que, autorizada pelo decreto lei número 4.812, de 28 de outubro de 1939, passou o contrato do Aeroloide para seu acervo.

### **2.2 - AEROPOSTALE**

Graças aos esforços e ao espírito dinâmico e empreendedor do engenheiro e aeronauta francês Pièrre George Latécoère, que desde os primeiros anos após a guerra de 1914/1918 se dedicava ao estudo para o estabelecimento de linhas aéreas entre a Europa e as Américas, fundou-se em França a empresa "Lignes Aériennes Latécoère" que, iniciando os estudos em 1924 no trajeto Buenos Aires-Rio de Janeiro, passou a denominar-se, em 1925, "Compagnie Générale Aéro-postale d'Entreprises Aéronautiques" e, em 1933, "Air France S. A."

O período 1925/1927 constituiu a época dos vôos de estudo, aproveitados, sempre, para o transporte de malas postais.

Uma vez provada a viabilidade dos serviços, a Aeropostale (como era comumente denominada essa empresa) obteve a devida autorização para funcionar no território nacional pelo decreto número 18.113 de 14 de fevereiro de 1928.

No último dia de fevereiro de 1928 partia de Buenos Aires, o avião para inaugurar o serviço inter-continental, que até maio de 1930 foi feito em três etapas: duas aéreas e uma marítima. Os aviões seguiam de Buenos Aires até Natal onde as malas postais eram descarregadas e transportadas a bordo de pequenos e velozes navios da empresa, os conhecidos Avisos que faziam a travessia oceânica entre este porto brasileiro e São Luiz do Senegal, na costa africana. A correspondência era novamente colocada a bordo de aviões da linha costeira africana, que a levava até Toulouse, na França.

Com o famoso vôo iniciado em Paris, a 10 de maio de 1930 e terminado em Buenos Aires, quatro dias após, o famoso Jean Mermoz punha fim ao sistema primitivo, executando a ligação 100% aérea entre a Europa e a América do Sul. Outras travessias resultadas infrutíferas, foi suspenso o serviço "100%" até 1933, quando o engenheiro Couzinet entregou à Air France os maravilhosos "Arc-en-ciel", "Santos Dumont" e "Croix du Sud", com os quais foi reiniciado o serviço aéreo total. Em 1933 ordenando o governo francês uma série de medidas administrativas tendentes a enfrentar uma situação periclitante, várias empresas aeronáuticas realizaram uma fusão da qual resultou a "S.A. Air France", autorizada a funcionar no Brasil por decreto nº 24.030 de 22 de março de 1934.

Em 5 de janeiro de 1936, a "Air France" inaugurava a linha semanal 100% aérea entre a América do Sul e a Europa.

Suspensos os serviços em 1940 devido a conflagração mundial, a Air France reencetava as operações na linha Paris-Buenos Aires em 23/06/1946, após a viagem experimental Paris-Santiago do Chile, via Rio de Janeiro e Buenos Aires.

## **2.2 - AIR FRANCE**

Ver "Aeropostale".

## **2.3 - COMPANHIA AERONÁUTICA BRASILEIRA**

Por decreto nº 19.115, de 14 de fevereiro de 1930, foi autorizada a funcionar no território nacional a "Companhia Aeronáutica Brasileira" com sede em Recife.

A Companhia Aeronáutica Brasileira iniciou oficialmente os serviços em 29 de abril de 1930, ligando a capital pernambucana à cidade de Natal, tendo-se verificado o primeiro vôo de retorno em primeiro de maio. Essa empresa teve pouca vida.

## **2.4 - CONDOR - SYNDIKAT**

Ver "Sindicato Condor" e "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul".

## **2.5 - CORREIO AÉREO NACIONAL**

Os pendores aeronáuticos nas forças armadas do país foram de início, sobrepujados pela dissídia, se não pelo desdém, das autoridades governamentais.



Ainda assim, não obstante adversidades sem fim, os moços da então chamada “aviação militar” fizeram proezas dignas de registro, utilizando-se de material por vezes precaríssimo, devastando zonas insensíveis à aviação mas que, ao contrário, trouxeram à aviação, os maiores benefícios.

Foi isso tudo o Correio Aéreo Militar, ao lado do Correio Aéreo Naval, e que após 13 anos de atividades da mais alta e patriótica eficiência, fundindo-se com este último, veio a constituir o Correio Aéreo Nacional. Aviação muito bem qualificada de “arco e flexa” e cuja eficiência foi devida, muitas vezes, mais a uma verdadeira proteção extra terrena do que à ação dos homens, impotentes diante dos meios empregados.

Não obstante essas dificuldades, malgrado deficiências técnicas das mais lamentáveis, motivadas, tão só, pela incúria governamental, o Correio Aéreo Militar surgiu em 1931, estendendo-se, aos poucos, pelo Brasil afora, seguindo por rotas nunca exploradas, ligando o interior mais remoto do país aos grandes centros.

As primeiras idéias, mais do que trabalhos, para o estabelecimento de um serviço de correio confiado aos aviadores militares são devidas ao general Mariante, que na época, em 1928, dirigiu a Aeronáutica Militar, da qual, aliás, foi primeiro diretor, e ao comandante Manoel Castro Neves.

A realização desse correio só se verificou três anos após, graças aos esforços do general José Fernandes Leite de Castro, o Ministro da Guerra que industrializou o exército, e ao trabalho denodado e infatigável do então major Eduardo Gomes, hoje tenente-brigadeiro do ar.

O simples conhecimento da realidade do Correio Militar basta para fazer saltar aos olhos as finalidades que tiveram em vista seus idealizadores: não só mais amplas possibilidades de aperfeiçoamento dos aviadores (até então obrigados a não sair dos limites acanhados dos Afonsos) como também, entregue à perspicácia dos militares, um permanente contato com as mais longínquas e pequenas povoações não só do litoral, como do interior, obtendo-se assim, maior entrelaçamento de sentimentos unitários da Pátria e uma vigilância estreita nas regiões limítrofes.

Não obstante que o primeiro vôo tenha sido realizado em junho, com transporte de correspondência entre Rio de Janeiro e São Paulo, a inauguração oficial do Correio Aéreo Militar teve lugar em 10 de julho de 1931 por ocasião dos festejos comemorativos do aniversário da Escola de Campo dos Afonsos, tendo sido tripulantes do avião da carreira os aviadores Godofredo Vidal e Vicente Aragão.

A regulamentação dos serviços data de 24 de julho do mesmo ano, sendo de notar que a mesma sofreu pequenas modificações de caráter técnico por ocasião das reformas verificadas nos serviços de correio aéreo determinadas pelos decretos número 22.673 de 28 de abril de 1933 e 24.226 de 11 de maio de 1934 e especificadas na Portaria número 527 do Departamento dos Correios e Telégrafos.

Uma peculiaridade dos serviços postal militar consiste na coincidência das taxas com as tarifas nacionais para o transporte comum, de modo que a selagem da correspondência é idêntica à da correspondência comum. Para que a correspondência siga por essa via especial basta que no sobrescrito seja feita a menção

da mesma, razão da existência de um sem número de carimbagens “Por Correio Aéreo Militar”, “Via Aérea Militar”, etc... Note-se também, que as entidades militares gozavam de franquia, sendo que para o Correio Aéreo Naval utilizou-se, durante certo tempo, de selos especiais de franquia.

A glória de ter conduzido o primeiro correio aéreo militar cabe aos aviadores militares Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavénère Wanderley que, em 12 de junho de 1931, tripulando um pequenino Curtiss de 170 HP, ligaram o Rio de Janeiro a São Paulo.

Aos poucos foram surgindo outras linhas, seja com a prolongação da primitiva Rio de Janeiro-São Paulo até Goiás e dali, pelo Tocantins até Belém, seja pela rota do São Francisco ou no sul do país, com as linhas do Mato Grosso, do Paraná ou do Rio Grande do Sul.

Não obstante a grandiosidade da empresa, com a extraordinária extensão das rotas, o correio militar, de início chamado Serviço Postal Aéreo Militar (SPAM), sempre foi realizado com material deficientíssimo, por meio de pequenos aparelhos Curtiss e Waco. Foi preciso se chegasse ao desenvolvimento aeronáutico do país, motivado, precipuamente, pela guerra, para que os moços da aeronáutica se utilizassem de aparelhos possantes para desbravar os sertões pátrios. A deficiência técnica, no entanto, não se resumia unicamente no emprego de aparelhos de pequena potencialidade. Ressentia-se, também, nas instalações de terra com a inexistência de bons aeroportos (só havia campos de pouso muitas vezes improvisados), e nos serviços de proteção de voo.

Com finalidades idênticas às do Correio Aéreo Militar (CAM) foi criado, em 1934, o Correio Aéreo Naval, cuja organização definitiva data de 29 de setembro de 1936.

Foi seu idealizador e realizador o então comandante da base aérea do Galeão (Rio de Janeiro), hoje brigadeiro do ar Fernando Vitor do Amaral Savaget.

Projetado para ligar toda a costa do país e a zona do rio Amazonas, o Correio Aéreo Naval só chegou a executar a linha do sul, uma vez que os serviços foram unificados no Correio Aéreo Nacional, com a criação do Ministério da Aeronáutica.

A linha sul (tronco Rio de Janeiro-Rio Grande) ligava as cidades do Rio de Janeiro-Santos-Paranaguá-Florianópolis-Tramandaí-Rio Grande. De algumas dessas escalas partiam rotas secundárias em cujas escalas eram distribuída e recolhida a correspondência das zonas circunvizinhas.

Eram as seguintes as linhas secundárias:

Santos: Ubatuba-São Sebastião, para o norte e Iguape-Cananéia, para o sul.  
Florianópolis: Tijucas-Itajaí-Joinville e São Francisco para o norte e Laguna-Tubarão-Araranguá para o sul.  
Rio Grande: Pelotas-Jaguarão-Santa Vitória do Palmar.

Reconhecendo a necessidade de fundir todos os serviços aeronáuticos do Exército e da Marinha, subordinando-os a uma única autoridade, o governo brasileiro criou o Ministério da Aeronáutica pelo decreto 2.961 de 20 de janeiro de 1941, tendo sido nomeado ministro o senhor Joaquim Pedro Salgado Filho.

Dentre as várias transformações sofridas com a criação do novo ministério deve-se apontar a fusão dos serviços postais aéreos militares que passaram a ser feitos pelo pessoal da Aeronáutica, sob a denominação de “Correio Aéreo



Nacional”.

Contrariamente a quanto acontece com os serviços executados e explorados pelas várias empresas nacionais e estrangeiras, o “Correio Aéreo Nacional” não ficou sujeito às tarifas especiais do correio aéreo.

Muitas agências postais usaram carimbos especiais para identificar a mala militar sendo que o aumento considerável do volume a transportar fez cessar esse interessante sistema.

Hoje carimbos especiais vêm sendo usados pelas agências postais das bases aéreas, devendo-se notar que pelo Decreto-Lei número 6.437 de 26 de abril de 1944 foi estabelecida a título excepcional, durante o estado de guerra, a franquia postal para a correspondência das praças das forças armadas. Para a execução desse serviço, as unidades e estabelecimentos militares foram obrigados a aplicar, nos sobrescritos, um carimbo com os seguintes dizeres: “Correspondência do Soldado-Franquia Postal”.

Por essa razão encontram-se aerogramas pelo Correio Aéreo Nacional, com esses carimbos que, em si, não podem ser qualificados como carimbos para o serviço postal aéreo militar.

O Decreto-Lei número 6.438 de 26 de abril criou o “Serviço Postal da Força Expedicionária Brasileira”, cujas despesas de instalação e manutenção deviam correr por conta do Ministério da Guerra.

Para a boa execução do serviço, o Correio Aéreo Nacional trabalhou de parceria com o Departamento dos Correios e Telégrafos, transportando, das várias escalas de sua rede para os postos coletores sul ou norte, toda a correspondência enviada aos componentes da FEB. Assim, a correspondência postada nas regiões centrais e sulinas do país era encaminhada até o Correio Coletor Sul, com sede no Distrito Federal e a restante ao Correio Coletor Norte, com sede em Natal, onde era feita a censura postal, cuja execução era marcada por meio de aplicação de carimbos de formatos e característicos diversos e aplicados em preto ou em verde.

Periodicamente é o Brasil atravessando por novas linhas aéreas graças aos esforços dos componentes da Força Aérea Brasileira (FAB), que, assim, aumentam, dia à dia a rede aérea nacional.

A título documentário passamos a enumerar, cronologicamente, as datas inaugurais das várias rotas. Antes, porém, desejamos repetir que, na linguagem comum, entre o pessoal do CAM, a rede aérea está dividida em várias rotas: rotas do litoral, do Nordeste, do Oiapoque, da fronteira Sul-matogrossense, Norte-matogrossense, do Paraná, do Paraguai, do Sul, do circuito do Rio Grande, do Tocantins, etc... Para os filatelistas, no entanto, será de maior utilidade a indicação cronológica das várias linhas.

**12/6/1931** - Rio de Janeiro-São Paulo.

**21/10/1931** - Rio de Janeiro-São Paulo-Ribeirão-Uberaba-Araguari-Ipameri-Vianópolis-Goiás.

**1932** - Rio de Janeiro-São Paulo-Baurú-Penápolis-Três Lagoas-Campo Grande.

**1932** - Rio de Janeiro-São Paulo-Faxina (hoje Itapeva)-Ponta Grossa-Castro-Curitiba.

**1933** - Rio de Janeiro-Belo Horizonte-Curvelo-Corinto-Pirapora-Januária-

- Carinhanha-Lapa-Rio Branco-Barra-Chique Chique-Remanso-Petrolina-Joazeiro-Iguatú-Fortaleza.
- 20/11/1933** - Prolongamento da rota supra até Teresina: Fortaleza-Acaraú-Camocim-Paranaíba-Peri Peri-Campo Maior-Teresina.
- 29/7/1934** - Porto Alegre-Santa Maria.
- 8/1934** - Prolongamento da linha São Paulo-Mato Grosso-Campo Grande-Bela Vista-Ponta Porã-Maracajú-Entre Rios.
- 11/1934** - Prolongamento da linha Porto Alegre-Santa Maria: Santa Maria-Santiago do Boqueirão-Alegrete-Uruguaiana.
- 1/1/1935** - Prolongamento da linha Porto Alegre-Uruguaiana: Uruguaiana-São Luiz-Santo Ângelo-Cruz Alta-Passo Fundo.
- 2/2/1935** - Prolongamento da linha Rio de Janeiro-Curitiba: Curitiba-Paranaguá-Florianópolis-Porto Alegre.
- 2/3/1935** - Curitiba-Guarapuava.
- 1935** - Curitiba-Foz do Iguaçu.
- 18/9/1935** - Prolongamento da linha Curitiba-Foz do Iguaçu: Foz do Iguaçu-Guaíra.
- 13/1/1936** - Curitiba-Ponta Grossa-Guarapuava.
- 21/1/1936** - Prolongamento da linha Rio de Janeiro-Mato Grosso: Campo Grande-Ponta Porã-Conception (Paraguai) - Assuncion (Paraguai)
- 1935** - Teresina-Florianópolis.
- 16/7/1935** - Teresina-Coroadá-São Luiz-Bragança-Belém.
- 1937** - Rio de Janeiro-São Mateus.
- 1937** - Belém-Santo Antonio do Oiapoque.
- 1937** - Fortaleza-Mossoró.
- 6/1/1938** - Belém-Abaeté.
- 16/3/1938** - Fortaleza-Mossoró-Natal-João Pessoa-Recife.
- 1938** - Curitiba-Ponta Porã-Guaíra.
- 8/4/1938** - Curitiba-Ponta Porã-Guaíra-Campanário-Ponta Porã.
- 30/1/1939** - Prolongamento da rota São Paulo-Goiás: Santa Luzia-Formosa-Palma-Peixe-Porto Nacional-Tocantins-Pedro Afonso-Carolina-Boa Vista-Imperatriz-Marabá-Cametá-Baião-Belém.
- 1939** - Campo Grande-São Luiz de Cáceres.
- 6/1/1941** - Prolongamento da linha Rio de Janeiro-São Mateus: São Mateus-Carvelas-Porto Seguro-Belmonte-Canavieiras-Ilhéus-Bahia.
- 30/1/1942** - Prolongamento da linha Rio de Janeiro-Bahia: Bahia-Aracajú-Maceió-Recife-João Pessoa-Natal.
- 17/7/1942** - Curitiba-Londrina.
- 8/12/1942** - Florianópolis-Paranaguá-Santos-Rio de Janeiro.
- 1942** - Belo Horizonte-Teófilo Ottoni.
- 4/5/1943** - Prolongamento da linha do Tocantins: Conceição do Araguaia.
- 11/5/1943** - Belém-Abaeté-Cametá-Baião.
- 29/6/1943** - São Paulo-Pouso Alegre-Lambari-São Lourenço-São João d'El Rei-Belo Horizonte.
- 4/1/1944** - Belém-Macapá-Caiena.



## **2.6 - DEUTSCHE LUFTSCHIFBAU ZEPPELIN REEDEREI G. M. B. H.**

Um dos grandes problemas aviatórios foi sempre a questão entre o mais pesado e o mais leve que o ar: aviões e dirigíveis. Nessa questão frisaram sempre os alemães em dar ao “mais leve” um lugar de importância especial até quando, com a catástrofe de Lakehurst, com a perda do “Hindenburg” encerrou-se a luta dos Zeppelins, Eckener, etc...

Os serviços postais comportam um capítulo especial no tocante aos empreendimentos desse gênero de locomoção aérea, desde o emprego dos balões durante o sítio de Paris em 1870, até os nossos dias.

O Brasil, especialmente, trampolim aéreo de dois hemisférios, ocupa lugar especialíssimo nessa história, com os vários raids dos dirigíveis “Graf Zeppelin” e “Hindenburg” de 1930 a 1936.

Os serviços postais mantidos pelos dirigíveis alemães datam de 1909 quando os aparelhos “Hansa”, “Viktoria Luise”, “L. Z. 6”, “L. Z. 7”, “Sanchsen” e outros sobrevoaram várias cidades germânicas até 1924 ao serem iniciados os primeiros raids para terras estrangeiras, por ocasião da viagem do “Z. R. 3” aos Estados Unidos. Com o progresso técnico das construções “Zeppelin”, essa empresa iniciou uma série de vôos comerciais de experiência com o “luftschiff” (aeronave) “Graf Zeppelin” (L. Z. 127) em 1928, ao Oriente, pelo Mediterrâneo, às montanhas austríacas, aos Estados Unidos, de 7 de agosto a 4 de setembro de 1929, com o vôo ao redor do mundo na rota Friedrichshafen - Tokio - Los Angeles - Lakehurst - Friedrichshafen, logo seguido de outros por vários países europeus, ao polo norte, à África, até que em 1930, foram iniciados os vôos periódicos à América do Sul (Recife), tragicamente interrompidos em 1936 nos Estados Unidos. Os serviços regulares, mantidos no Brasil pela Deutsche Luftschiffbau Zeppelin Reederei G. m. b. h. foram autorizados pelo decreto 24.609 de 31 de março de 1934.

## **2.7 - EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS - ETA**

Organizada em 1928, a Empresa de Transportes Aéreos (ETA) foi autorizada a funcionar no território nacional pelo decreto número 18.625 de 1º de março de 1929.

Após alguns meses de provas foi inaugurada, em 20 de junho de 1929, a linha Rio de Janeiro - Campos e, em 20 de julho, o serviço Rio de Janeiro - São Paulo, em combinação com a primeira rota.

Não obstante um futuro promissor, a ETA desapareceu em 20 de fevereiro de 1930, após enfrentar uma questão judicial motivada por uma transação realizada com a “New York - Rio - Buenos Aires Line Inc.”, que em 1930 organizou a “Nyrba do Brasil S. A.”, logo após incorporada pela “Panamerican Airways System” que a transformou na atual “Panair do Brasil S. A.”.

## **2.8 - LINHAS AÉREAS TRANSATLÂNTICAS ITALIANAS - LATI**

Sucursal da "Ala Littoria" italiana, estabeleceu-se no Brasil a empresa "Linee Aeree Transatlantiche Italiane S. A." simplesmente denominada Lati e que autorizada a funcionar em território nacional, iniciou os serviços em 1939, depois de o Departamento dos Correios e Telégrafos ter permitido, pela Portaria 446 de 19.8.1939, o transporte, por essa empresa, da correspondência do Brasil, para o exterior e vice-versa, e em trânsito, no Brasil, nas escalas de Natal, Recife, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre.

A viagem inaugural realizou-se a 21 de dezembro de 1939 com a partida, do Rio de Janeiro, do avião Savoia-Marchetti "I-Arpa", ao mesmo tempo que partia, do aeroporto de Guidônia, em Roma, outro avião para fazer a ligação Europa-Brasil. O avião inaugural, ao chegar nas alturas da Maurîtânia sofreu um acidente do qual resultou a morte da tripulação e dos passageiros, jornalistas brasileiros especialmente convidados. Não obstante o trágico acontecimento, do qual resultou a perda do avião, salvou-se pequena parte da correspondência.

Em 25 de julho de 1941 a linha Roma - Rio de Janeiro foi prolongada até Buenos Aires, não o tendo sido até Santiago do Chile porquanto, com a entrada da Itália na guerra, em 1941, foi suspenso o serviço postal da Lati que, desde janeiro de 1940 tinha o monopólio dos transportes postal para a Itália e a Alemanha. (Circular nº 32 de 20.1.40 do D.C. T.). O decreto nº 18.878 de 14 de junho de 1945 revogou os atos anteriores que autorizaram o funcionamento dos serviços das "Ala Littoria S.A." e "S.A. Linee Aere Transcontinentali Italiane".

## **2.9 - NAVEGAÇÃO AÉREA BRASILEIRA S/A - NAB.**

Essencialmente brasileira em sua constituição e capital, organizou-se, em 1939 a Navegação Aérea Brasileira S. A., logo denominada "NAB" e que, autorizada a funcionar pelo decreto número 7.126 de 5 de maio de 1941, iniciou os serviços em setembro de 1941, no dia da independência do país, com a linha Rio de Janeiro-Fortaleza.

Contrariamente às demais empresas que ligam o norte ao centro e ao sul do país, a NAB abandonou o plano litorâneo para ligar a Capital Federal às capitais nortistas através do sertão do São Francisco.

No ano seguinte, em março, abril e em outubro de 1942 eram inauguradas as linhas que ligaram o Rio de Janeiro a Recife, João Pessoa e Belém do Pará.

## **2.10 - NYRBA DO BRAZIL S. A.**

Subordinada à "Nyrba Line" fundou-se no Rio de Janeiro, em 22 de outubro de 1929 a "Nyrba do Brazil S. A." que, autorizada a funcionar por decreto de 27 de janeiro de 1930, teve seus serviços regulamentados pela Portaria 251/E dos correios, de 4 de fevereiro.

Antes de iniciar os vôos regulares, a Nyrba realizou viagens de sistemati-



zação, com transporte de correspondência, uma entre o Brasil e a Argentina (15.1.30), e outra, da Guiana Holandesa a Buenos Aires, com início em 6 de fevereiro. A experiência postal teve origem em Fortaleza, no dia 10, com prosseguimento, no Rio de Janeiro, em 14 do mesmo mês.

A inauguração oficial deu-se em 19 de fevereiro de 1930, com a partida do avião, de Buenos Aires, através Montevideu, Rio Grande, Porto Alegre, Florianópolis, São Paulo, Rio de Janeiro (20.3.30), Vitória, Bahia, Recife, Natal, Fortaleza, São Luiz, Belém, Caiena, Paramaribo, Georgetown, Port of Spain, para, seguindo a rota da linha norte-americana número 6 (F. A. M.), chegar até Miami.

Em agosto de 1930, após seis meses de profícuo exercício a Nyrba foi adquirida pela "Pan American Airways System" pela soma de quatro milhões de dólares, passando a denominar-se, como nova organização, a partir de 15 de setembro, "Panair do Brasil S. A."

## **2.11 - PANAIR DO BRASIL S. A.**

Criada pela Panamerican, fundou-se em 15 de setembro de 1930 a "Panair do Brasil S. A." que, autorizada a funcionar por decreto número 19.417 de 22 de novembro de 1930, passou a executar os serviços, em caráter definitivo, a partir de 1º de dezembro de 1930, inaugurando a linha Brasil-Estados Unidos no trajeto Rio de Janeiro-Miami.

Depois de 13 anos de contínuo desenvolvimento, essa empresa elevou sobremaneira o capital social cujas ações passaram a pertencer, na quase totalidade, a elementos nacionais.

Cruzando o Brasil em todos os sentidos, a Panair do Brasil levou seus aviões ao estrangeiro criando a linha para a Argentina, o Paraguai, a Guiana Francesa, o Perú, em 1946, com os poderosos aviões "Constellation" para 64 passageiros, para a Europa, ligando Rio de Janeiro a Londres.

## **2.12 - PAN AMERICAN AIRWAYS SYSTEM INCORP**

Fundada em 1928, a Pan American Airways System Incorporated estabeleceu-se no Brasil em 25 de junho de 1930.

A Panamerican, pretendendo explorar algumas das várias linhas dos serviços "F. A. M.", do governo norte-americano, encampando a "Nyrba do Brasil", organizou uma empresa subsidiária, a "Panair do Brasil", destinada ao serviço de cabotagem para o território nacional.

F. A. M., iniciais do "Foreign Contract Air Mail" é a denominação dada nos Estados Unidos aos serviços aéreos de linhas criadas e parcialmente custeadas pelo governo, mas executados, sob concorrência, por empresas particulares. Essas linhas são classificadas por numeração, sendo de notar que os números 6, 10 e 22 compreendem rotas em território brasileiro e foram entregues a "Nyrba

Line” e posteriormente à Panamerican.

A linha nº 6, inaugurada em 9 de janeiro de 1929, abrangia as seguintes escalas: Miami, Havana (depois Camaguei), Port au Prince, Santo Domingo, San Juan, St. Thomas, St. Johns, St. Kitts, Castries, Port of Spain, Georgetown e Paramaribo.

A linha nº 10, prolongamento da linha 6, foi iniciada em 10 de novembro de 1930, compreendendo, além das escalas supra, Caiena, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Bahia, Vitória, Rio de Janeiro, Santos. A viagem foi iniciada em Miami, a 28 de outubro de 1931, e foi prolongada até Buenos Aires, com partida de Santos a 2.1.1.31, Paranaguá, Florianópolis, Porto Alegre, Rio Grande, Montevideú, Buenos Aires.

A linha nº 22, inaugurada em 6 de dezembro de 1941, de grande valor estratégico na época de sua criação, abrange as seguintes escalas: Miami, San Juan, Port of Spain, Belém, Natal, Batruste, Lagos, Leopoldville.

Em 1º de janeiro de 1945, de acordo com as normas da Portaria de 2 de setembro de 1944 e por indicação da própria empresa, a Panamerican deixou de fazer o serviço de cabotagem no território nacional.

Para melhor corresponder, em seu nome, à realidade de suas atividades em todo o globo terrestre, a empresa passou a denominar-se, a partir dos primeiros meses de 1945, Pan American Word Airwayss System Incorporated.

## **2.13 - SERVIÇOS AÉREOS CONDOR**

Ver “Serviços Aéreos Cruzeiros do Sul”.

## **2.14 - SERVIÇOS AÉREOS CRUZEIRO DO SUL (CONDOR)**

Após os primitivos estudos feitos a partir de novembro de 1926 no trajeto Buenos Aires-Rio de Janeiro, iniciaram-se, a título experimental, os primeiros vôos comerciais da empresa teuto-brasileira “Condor Syndikat” seja no percurso da Lagoa dos Patos (Porto Alegre-Pelotas-Rio Grande), seja a rota sul (Rio de Janeiro-Santos-Paranaguá-São Francisco-Florianópolis-Porto Alegre).

A 1º de dezembro de 1927 ficou definitivamente constituída a sociedade que foi autorizada a funcionar no país pelo decreto número 18.075 de 20 de janeiro de 1928.

Em 1930 novas linhas eram exploradas pelo interior do país e, após a necessária autorização (decreto número 19.331 de 28.8.30), a empresa ligava o Brasil ao exterior, com a linha para a Bolívia e a de Fernando de Noronha, de onde a correspondência era levada à Europa por meio de aviões lançados de catapultas instaladas em navios (“Westphalen”).

Em 1929 iniciaram-se os vôos experimentais do gigantesco hidro-avião Dornier (Do-X) sendo que em fins de 1930 foi inaugurado o raide transcontinental entre a Europa e as Américas.

Tendo partido em 5 de novembro de 1930 de Friedrichshafen no lago de Constança, o possante decamotor do engenheiro Maurício Dornier sofreu várias avarias nas ilhas Canárias onde foi obrigado a sustar a viagem até meados do ano de 1931. Reiniciado o vôo, o Dornier descia no Rio de Janeiro em 22 de junho.



Tendo sido confiados ao Sindicato Condor os serviços comerciais desse voo no Brasil, essa empresa entrou em entendimentos com os correios nacionais que em data de 25 de fevereiro de 1931 distribuíram a Circular 42 E/1ª pela qual ficou estabelecido que:

- 1) os correios das escalas da aeronave deviam receber as malas transportadas pela mesma, aplicando com todo o cuidado o carimbo com a data de chegada;

- 2) todos os correios que executavam os serviços aéreos podiam receber correspondência comum a ser transportada pelo DO-X, pagando-se, para o território nacional, as taxas do "Sindicato Condor" e, para o exterior, as da Panamerican;

- 3) contrariamente ao uso da época, a correspondência só podia ser carimbada pelas agências postais e não pelas empresas aéreas;

- 4) devia ser aplicada, na correspondência, um carimbo especial fornecido pelo Sindicato Condor e que, após o fechamento das malas nas sedes do Sindicato Condor, devia ser entregue ao correio local para as carimbagens da correspondência depositada diretamente no mesmo.

A possante aeronave dirigida pelo famoso Chistianssen, ao contrário do esperado, só chegou até o Rio de Janeiro, dali voltando em agosto para o norte, em demanda dos Estados Unidos de onde saltou para a Europa através da Terra Nova, chegando à Alemanha (Berlim) em 27 de maio de 1932. Por essa razão, a correspondência procedente de locais que não foram tocados pelo DO-X foi transportada pelos aviões da Condor, tendo sido carimbada nas várias agências dessa empresa (Natal: 16.6.1931 e Rio de Janeiro: 4.8.1931).

As escalas do DO-X no Brasil foram, na vinda, Natal, Recife, Bahia, Vitória, Rio de Janeiro e, na volta, Vitória, Bahia, Recife, Natal, São Luiz e Belém.

Em 1934 a Condor melhora a ligação América-Europa organizando o serviço transatlântico que passou a ser feito em combinação com a firma alemã "Deutsche Lufthansa", com base em Natal, que usava o navio catapulta "Westphalen". Em 1935 a rota do litoral norte atingia Fortaleza e, no ano seguinte, 1936 - Belém do Pará. Também em 1935 era criada outra linha internacional com ponto terminal em Buenos Aires. No ano seguinte, com aparelhagem especial nos vários setores, o Sindicato Condor ligou o Brasil ao Chile, através da Cordilheira dos Andes.

Após entendimentos com as empresas americanas, a Condor suspendeu os serviços amazônicos, prolongando, em compensação, a linha oeste, da Guajará Mirim a Xapuri, através de Porto Velho, Lábrea e Rio Branco.

Suspensos os serviços por ocasião da guerra em 1942, a Condor voltou a funcionar alguns meses após, sob direção completamente nacional, tendo mudado a denominação social para "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.". Já antes, com a vigência da lei sobre os sindicatos, havia trocado a primitiva denominação "Sindicato Condor" (antes Condor Syndikat) para "Serviços Aéreos Condor Ltda."

Por sua organização e suas instalações, esta empresa constitui um dos

grandes esteios da aviação nacional e hoje os aviões da Cruzeiro do Sul atravessam os céus do Brasil em todos os sentidos, não excluindo as rotas do interior maranhense, do Piauí e do Ceará.

## **2.15 - SINDICATO CONDOR**

Ver “Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul”.

## **2.16 - VIAÇÃO AÉREA RIOGRANDENSE S/A - VARIG**

A “Varig”, como logo se tornou conhecida a “Viação Aérea Riograndense S. A.” teve suas origens em 1926 quando um entusiasta, Otto Ernest Mayer interessou alguns homens de negócios de Porto Alegre e parte para a Alemanha onde obtem o apoio e capta o interesse da firma Condor-Lufthansa.

Logo em fevereiro de 1927 (2.2.27) realiza-se o primeiro vôo de estudos sobre a zona da Lagoa dos Patos com o famoso avião “Atlântico” a primeira aeronave que realizou um vôo postal regular no Brasil.

Em 7 de maio de 1927 reúne-se a assembléia constitutiva da sociedade que, pelo decreto número 17.832, de 10 de junho de 1927, é autorizada a funcionar no país. O tráfego normal da “Varig” tem início em 15 de junho de 1927 na linha da Lagoa dos Patos.

Viçissitudes de ordens diversas levam a empresa a suspender trabalhos após a revolução de 1930, durante a qual toda a organização constituiu, para o governo revolucionário, a Diretoria da Aeronáutica.

Dois anos após, precisamente em 17 de abril de 1932, subvencionada pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul a “Varig” voltou a funcionar, constituindo, hoje, um dos mais alevantados índices das possibilidades aviatórias nacionais.

## **2.17 - VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP**

Fundada em 1933, na capital bandeirante, por um grupo de entusiastas da aviação, a Viação Aérea São Paulo S. A. conhecida por “VASP”, iniciou os serviços em 16 de abril de 1934.

Tendo por finalidade ligar a capital paulista com o interior do Estado, a empresa propunha-se organizar uma rede extensa dentro do Estado, não o tendo feito por razões de ordem técnica: falta de aeroportos capazes de suportar um tráfego intenso com os tipos de aviões empregados para atender as exigências do público (trimotores Junker).

Depois de ter organizado as linhas para Ribeirão Preto, Uberaba, São Carlos, Rio Preto e Franca, a VASP iniciou um programa mais amplo estabelecendo linhas interestaduais. O Rio de Janeiro em 1936, Goiás e Paraná em 1938, Santa Catarina em 1939 e o Rio Grande do Sul em 1940 foram as primeiras manifestações dos novos planos que, com o surgir da guerra mundial não puderam ser levados adiante devido a falta de material.

Como demais empresas de vulto, a Vasp tem contribuído de modo eficiente para a aviação nacional, mantendo cursos de especialização e aperfeiçoamento para seus funcionários, destacando-se, entre essas atividades a escola de vôo cego, criada sob orientação da empresa “Junker”.



# 3ª PARTE: CATALOGAÇÃO

## 3.1 - AEROLÓIDE IGUAÇU S.A.

### 1932 - Viagem de estudos Blumenau-Joinville

(8-5-32)



1 - Blumenau

vermelho

Cr\$ 200,00

### 1922 - Inauguração da linha Curitiba-São Paulo

(18-7-33)



② - Curitiba

Preto

Cr\$ 30,00

③ - Curitiba

Vermelho

30,00

④ - Curitiba

Roxo

30,00

⑤ - São Paulo

Roxo

30,00

### 1934 - Inauguração da linha São Paulo-Joinville

(16-2-34)



⑥ - Curitiba

Roxo

Cr\$ 25,00

⑦ - Joinville

Vermelho

25,00

8 - Joinville

Preto

25,00

**1935 - Inauguração da linha Curitiba-Florianópolis**  
(15-1-35)



⑩ - Curitiba  
⑪ - São Paulo

Preto  
Preto

Cr\$ 20,00

**3.2 - AEROPOSTALE**

Ver "Air France".

**3.3 - AIR FRANCE**

**1925 - Viagem de estudos Brasil-Argentina**



Tipo 1

1 - Rio de Janeiro  
2 - Pelotas

14-1-25 Preto Cr\$ 250,00  
21-1-25 Preto 250,00

**1925 - Viagem de estudos Rio de Janeiro-Recife nº 1**  
(5-~~8~~-25)  
2

3 - Rio de Janeiro Preto (Tipo 1) Cr\$ 250,00

*\* Devido a avarias sofridas pelo avião, a viagem foi interrompida na Bahia.*

**1925 - Viagem de estudos Rio de Janeiro-Recife nº 2**  
(6/9-3-25)

4 - Rio de Janeiro  
⑤ - Recife

Preto (tipo 1) Cr\$ 200,00  
Roxo (tipo 2) 200,00



6 - Recife

Roxo (tipo 3)

200,00



Tipo 2



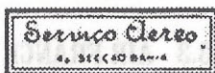
Tipo 3

7 - Recife

Roxo (tipo 4)

Cr\$ 200,00

Tipo 5 Tipo 6 Tipo 7



8 - Bahia

Roxo (tipo 5)

Cr\$ 250,00

9 - Bahia Preto (tipo 6) e

Roxo (tipo 8)

250,00

10 - Bahia Preto (tipo 7) e

Roxo (tipo 8)

250,00

\* Para os vôos sob nºs 1 a 5 foram usados diversos tipos de sobrescritos multicores, com legendas e desenhos alusivos.

O carimbo tipo 4 é como o tipo 3, mas leva a indicação "4ª secção".

### 1927/28 - Viagem de estudos Rio de Janeiro-Natal

(27-12-27/2-1-28)



Tipo 9

11 - Rio de Janeiro

Roxo (tipo 9)

Cr\$ 100,00

12 - Natal

150,00

11 JAN 1928 - Rio de Janeiro (TIPO 9) => OK

### 1928 - Inauguração da linha Brasil-Europa

(2-3-28)

13 - Rio de Janeiro

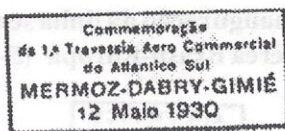
Roxo (tipo 9)

Cr\$ 150,00

\* *Existem peças de outras procedências nas quais foram aplicados carimbos, seja comuns, dos correios, seja especiais da Cie. Generale Aeropostale, conforme desenho abaixo, nos quais variam as localidades:*



### 1930 - Comemoração da primeira travessia aérea comercial do Atlântico Sul (12/13-5-30)



14 - Natal	Preto	Cr\$ 100,00
25 - Rio de Janeiro	Roxo	180,00

### 1930 - Primeira mala aérea transatlântica direta Brasil-Europa (7-6-30)



*Tipo 11*

*Tipo 12*

*Tipo 10*

16 - São Paulo	Vermelho (tipo 10)	Cr\$ 50,00
17 - Rio de Janeiro	Roxo (tipo 11 e 12)	50,00

\* *Existem sobrecartas com esses dizeres estampados e alusivos ao voo.*

### 1930 - Propaganda da Aeropostale na 3ª Feira Internacional de Amostras do Rio de Janeiro (9/8-10/9-30)



18 - Rio de Janeiro	Roxo	Cr\$ 150,00
---------------------	------	-------------



**1930 - Primeira mala aérea "cga" comemorativa  
da inauguração da ponte internacional Mapá  
(29/30-12-30)**

19 - Pelotas

Preto

Cr\$ 200,00

*\* Foram utilizados sobrescritos com legenda especiall comemorativa, mas não houve carimbos especiais, tendo sido usado o carimbo postal aéreos comum de Pelotas. O vôo de volta, efetuado em 30-12-30 stambém não teve carimbo especial.*

**1936 - Inauguração da linha semanal  
100% aérea Brasil-Europa (5-1-36)**



20 - Rio de Janeiro

Preto

Cr\$ 25,00

21 - Rio de Janeiro

Roxo

25,00

**1936 - Comemoração da centésima travessia  
100% aérea do Atlântico Sul  
(19-7-36)**

22 - Rio de Janeiro (centésima travessia)

Cr\$ 25,00

23 - Rio de Janeiro (centenário da travessia)

25,00

*\* Os cartões comemorativos foram distribuídos por todas as agências da Air France, de modo que existem aerogramas procedentes de várias cidades, reconhecíveis, aliás, pelos carimbos das agências postais.*

**1937 - Comemoração do 7º aniversário da  
1ª travessia aéro-comercial do Atlântico Sul (15-5-37)**



24 - Natal

Preto

Cr\$ 50,00

25 - Rio de Janeiro

Roxo

35,00

26 - Recife

Azul

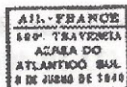
35,00

**1940 - Comemoração do 10º aniversário da 1ª travessia aérea, comercial, do Atlântico Sul (12-5-40)**



27 - Porto Alegre	Vermelho	Cr\$ 15,00
28 - Santos	Preto	15,00
29 - São Paulo	Roxo	10,00
30 - Rio de Janeiro	Preto	10,00
31 - Rio de Janeiro	Roxo	10,00
(31A) Natal -		

**1940 - Comemoração da quingentésima travessia aérea do Atlântico Sul (3-6-40)**



32 - Porto Alegre	Roxo	Cr\$ 15,00
33 - Santos	Roxo	15,00
34 - Santos	Preto	15,00
35 - São Paulo	Roxo	10,00
36 - São Paulo	Preto	10,00
37 - Rio de Janeiro	Roxo	10,00
38 - Rio de Janeiro	Preto	10,00

**1948 - Vigésimo aniversário do correio aéreo França-brasil (9 e 18-3-48)**



(39) - Rio de Janeiro	Verde	Cr\$ 20,00
-----------------------	-------	------------

**3.4 - COMPAGNIE GENERALE AEROPOSTALE**

Ver "Air France".

**3.5 - COMPAGNIE LATÉCOÈRE D'ENTREPRISES AERIENNES**



Ver "Air France"

### 3.6 - COMPANHIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

#### 1930 - Inauguração da linha Recife - Natal



1 - Recife 29-4-30	Roxo	Cr\$ 75,00
2 - Natal 1-5-30	Preto	100,00

### 3.7 - DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS

Catalogamos, aqui, os carimbos usados pelo D. C. T. no serviço postal aéreo, independentemente de qualquer ingerência das empresas de aeronavegação.

#### 1940 - Dia do Aviador - Rio Grande-RS

(23-10-40)



1 - Rio Grande	Roxo	Cr\$ 20,00
----------------	------	------------

#### 1943 - 9ª Exposição de Pecuária-Bahia

(21/28-3-43)



2 - Bahia	Vermelho	Cr\$ 15,00
-----------	----------	------------

### 3.8 - DEUTSCHE LUFTSCHIFFBAU ZEPPELIN

Ver "Zeppelin".

### 3.9 - EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS

(E T A)

#### 1929 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-Campos (19-6-29)



##### Tipo 1

1 - Rio de Janeiro	Roxo	CR\$ 50,00
2 - Campos	Roxo	50,00

#### 1929 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-São Paulo

③ - Rio de Janeiro	29-7-29 Roxo (Tipo 1)	CR\$ 50,00
④ - São Paulo	2-8-29 Preto (Tipo 1)	50,00

### 3.10 - LINHAS AÉREAS TRANSATLÂNTICAS ITALIANAS (L A T I)

#### 1939 - Inauguração da Linha Brasil-Itália (21-12-39)



1 - Rio de Janeiro	Roxo
2 - Rio de Janeiro	Preto
3 - Recife	Azul

*\* Existem peças com carimbos em roxo e em preto. A razão é explicada pelo fato de que, encerrado o expediente na agência da LATI, foi o carimbo levado do correio, onde o mesmo foi aplicado em preto na correspondência aí entregue.*

*\* Acidentado o avião que fez a viagem inaugural, do incêndio salvaram-se poucos envelopes.*



## 1941 - Inauguração da Linha Brasil-Argentina (25-7-41)



④ - Recife	Vermelho	CR\$ 35,00
5 - Recife	Azul	35,00
6 - Rio de Janeiro	Roxo	25,00
7 - Rio de Janeiro	Preto	25,00
8 - São Paulo	Roxo	30,00
9 - São Paulo	Preto	30,00

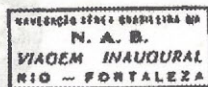
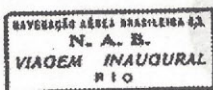
\* Como para vôo de 1939, aplica-se para os aerogramas a observação supra, referente às cores.

### 3.11 - LIGNES AERIENNES LATÉCOÈRE

Ver "Air France".

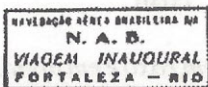
### 3.12 - NAVEGAÇÃO AÉREA BRASILEIRA S.A.

#### 1941 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-Fortaleza

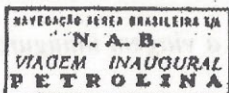


#### Tipo 1

1 - Rio de Janeiro 6-9-41      Vm (1) - Preto (1) - Preto (2)      CR\$ 15,00

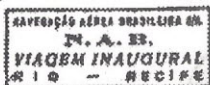


2 - Fortaleza 7-9-41      Preto-Vermelho      CR\$ 15,00

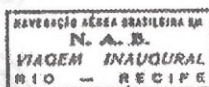


3 - Petrolina 7-9-41      Preto-Vermelho      CR\$ 20,00

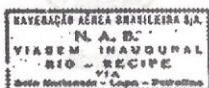
## 1942 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-Recife



Tipo 4



Tipo 5



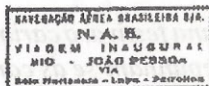
Tipo 6

- |                            |                    |            |
|----------------------------|--------------------|------------|
| (4) - São Paulo 26-3-42    | Roxo (Tipo 4)      | CR\$ 30,00 |
| 5 - Rio de Janeiro 28-3-42 | Preto (5) - Vm (5) |            |
|                            | Vm (Tipo 6)        | 10,00      |



- |                      |          |            |
|----------------------|----------|------------|
| (6) - Recife 31-3-42 | Vermelho | CR\$ 10,00 |
|----------------------|----------|------------|

## 1942 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-João Pessoa



Tipo 7

- |                              |                    |            |
|------------------------------|--------------------|------------|
| (7) - Rio de Janeiro 26-4-42 | Preto (7) - Vm (7) | CR\$ 10,00 |
| (8) - João Pessoa 27-4-42    | Verde (Tipo 8)     | 10,00      |

\* O tipo 8 é igual ao 7, levando porém a legenda "João Pessoa-Rio".

### 3.13 - NYRBA DO BRAZIL S.A.

## 1930 - Inauguração da Linha Brasil-Estados Unidos

### NYRBA DO BRAZIL

VOO INAUGURAL  
Porto Alegre - New York

- |                          |      |           |
|--------------------------|------|-----------|
| 1 - Porto Alegre 18-2-30 | Roxo | CR\$50,00 |
|--------------------------|------|-----------|



### FIRST BRAZILIAN U. S. AIRMAIL

2 - São Paulo 19-2-30 Roxo CR\$ 50,00

### FIRST BRAZILIAN-U.S.A.AIR MAIL

#### Tipo 1

3 - São Paulo 19-2-30 Preto CR\$ 50,00

### FIRST BRAZILIAN USA AIR MAIL

4 - São Paulo 19-2-30 Vermelho CR\$ 50,00

### FIRST BRAZILIAN - U.S.A. AIR MAIL

### PRIMEIRA MALA AÉREA BRASILEIRA-AMERICANA

#### Tipo 2

5 - Rio de Janeiro 20-2-30	Vermelho	CR\$ 50,00
6 - Rio de Janeiro 20-2-30	Roxo	50,00
7 - Rio de Janeiro 20-2-30	Preto (Tipo 1)	50,00
8 - Rio de Janeiro 20-2-30	Roxo (Tipo 1)	50,00
9 - Rio de Janeiro 20-2-30	Verm. (Tipo 1)	70,00
10 - Caravelas 20-2-30	Roxo (Tipo 2)	70,00
11 - Bahia 20-2-30	Verm. (Tipo 2)	70,00

### 3.14 - PANAIR DO BRASIL S.A.

#### 1930 - Inauguração da Linha Brasil-Estados Unidos

(1-12-30)



12 - Rio de Janeiro Roxo CR\$ 150,00

#### 1931 - Prolongamento da Linha Estados Unidos-Brasil até a Argentina

(1-11-31)



13 - Rio de Janeiro Roxo CR\$ 50,00

14 - Rio de Janeiro Vermelho 50,00

15 - Rio de Janeiro

Preto

50,00



16 - Porto Alegre

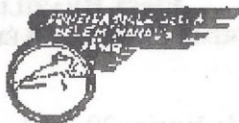
Roxo

50,00

### 1933 - Inauguração da Linha Belém-Manaus

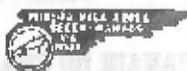


Tipo 1



Tipo 2

17 - Belém 25-10-33	Preto (Tipo 1)	CR\$ 20,00
18 - Belém 25-10-33 31/10/33	Roxo (Tipo 1)	15,00
19 - Belém 25-10-33 23/10/33	Preto (Tipo 2)	20,00
20 - Belém 25-10-33	Roxo (Tipo 2)	15,00



Tipo 3

21 - Belém 25-10-33	Preto (Tipo 3)	CR\$ 20,00
22 - Belém 25-10-33	Roxo (Tipo 3)	20,00
23 - Manaus 28-10-33	Preto (Tipo 3)	15,00
24 - Manaus 28-10-33	Roxo (Tipo 3)	15,00
25 - São Paulo 28-10-33	Roxo (Tipo 3)	20,00
26 - Rio de Janeiro 28-10-33	Preto (Tipo 3)	20,00

\*Aerogramas com o carimbo especial de Belém mostrando a palavra "primeira" riscada à tinta, são procedentes da mala sulina, que chegou fora da hora.

### 1937 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-Belo Horizonte (21-3-37)





27 - Rio de Janeiro	Preto	CR\$ 30,00
28 - Belo Horizonte	Vermelho	30,00

*Os dois no mesmo envelope*

### 1937 - Inauguração da Linha Manaus-Rio Branco

(29-3-37)



29 - Manaus	Vermelho	CR\$ 30,00
30 - Rio Branco	Roxo	30,00

### 1939 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-Uberaba



31 - Rio de Janeiro-Araxá 10-1-39	Vermelho	CR\$ 30,00
32 - Rio de Janeiro-Uberaba 10-1-39	Vermelho	30,00
33 - Belo Horizonte-Araxá 10-1-39		30,00
34 - Belo Horizonte-Uberaba 10-1-39		50,00
35 - Uberaba-Belo Horizonte 11-1-39	Roxo	50,00
36 - Uberaba-Rio de Janeiro 11-1-39	Roxo	30,00
37 - Uberaba-Rio de Janeiro 11-1-39	Azul	30,00
38 - Araxá-Belo Horizonte 11-1-39		50,00
39 - Araxá-Rio de Janeiro 11-1-39		50,00

### 1939 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-Poços de Caldas



40 - Rio de Janeiro-P. Caldas 13-1-39	Azul	CR\$ 35,00
41 - B. Horizonte-P. Caldas 13-1-39	Roxo	35,00
42a - Rio de Janeiro-P. Caldas	Vermelho	

42 - P. Caldas-B. Horizonte 14-1-39	Azul	35,00
43 - P. Caldas-Rio de Janeiro 14-1-39	Vermelho	35,00
(43a) - P. Caldas-Rio de Janeiro	Azul	

### 1940 - Inauguração da Linha Rio de Janeiro-Governador Valadares

44 - Rio de Janeiro 6-11-40	Vermelho	CR\$ 20,00
45 - Rio de Janeiro 6-11-40	Roxo	25,00
46 - Rio de Janeiro 6-11-40	Preto	25,00
47 - Gov. Valadares-B. Horizonte 14-11-40	Vermelho	25,00
48 - Gov. Valadares-R. de Janeiro 14-11-40	Vermelho	25,00
(49) - Belo Horizonte-Gov. Valadares 21-11-40	Roxo	25,00



50 - Belo Horizonte-Gov. Valadares 21-11-40	Azul	25,00
---	------	-------

### 1944 - Inauguração do Serviço Noturno Rio de Janeiro-São Paulo (1-5-44)



(51) - Rio de Janeiro	Verde	CR\$ 10,00
52 - São Paulo	Verde	10,00

### 1946 - inauguração da linha Brasil-Europa



53 - Rio de Janeiro 29/31-3-46	Verde	Cr\$ 30,00
54 - São Paulo 1-4-46	Verde	70,00
Behia 30/03/46	Verde	



# **1947 - Inauguração da linha Rio-Cairo** (5-6-47)

55 - Porto Alegre	Roxo	Cr\$ 30,00
56 - São Paulo	Preto	30,00
57 - Rio de Janeiro	Roxo	30,00
58 - Bahia	Verde	50,00
59 - Bahia	Preto	50,00



60 - Recife	Preto	50,00
61 - Recife	Roxo	50,00
62 - Fortaleza	Roxo	70,00
63 - Belém	Roxo	70,00

# **1947 - Inauguração da linha Rio-Stambul** (15-11-47)



64 - Porto Alegre	Preto	Cr\$ 25,00
65 - Porto Alegre	Roxo	25,00
66 - São Paulo	Verde	25,00
67 - Rio de Janeiro	Vermelho	20,00
68 - Rio de Janeiro	Preto	20,00
69 - Recife	Preto	25,00
70 - Belém	Roxo	35,00

# **1948 - Linha Rio-Frankfurt** (30-3-48)



71 - Rio de Janeiro	Verde	Cr\$ 100,00
---------------------	-------	-------------

**1948 - Linha direta Rio-Buenos Aires**

(26-3-48)



72 - Rio de Janeiro

Verde

Cr\$ 35,00

**1948 - 2º aniversário do Serviço Transatlântico Brasileiro**

(29-3-48)



73 - Rio de Janeiro

Verde

Cr\$ 30,00

- PARIS / CAIRO / ISTAMBUL / ROMA

**1948 - Linha Rio-Madrid**

(22-5-48)



74 - Rio de Janeiro

Verde

Cr\$ 30,00

**1948 - Linha Rio-Zurique**

(5-9-48)



75 - Rio de Janeiro

Verde

Cr\$ 30,00



## 1949 - 1000ª Travessia Aérea do Atlântico



76 - Rio de Janeiro Verde Cr\$ 30,00

*Paris/Londres/Zurich/Rome/Dakar/Stuttgart*

### 3.15 - PANAMERICAN WORLD AIRWAYS SYSTEM

*Madrid  
Barcelona*

1930 - Inauguração da linha Brasil-Paraguai-Estados Unidos  
(30-6-30)



1 - São Paulo Roxo Cr\$ 150,00

1937 - Inauguração da linha Brasil-Paraguai-Argentina  
(28-12-37)



2 - Rio de Janeiro-Curitiba Vermelho Cr\$ 100,00  
3 - Rio de Janeiro-B. Aires Preto 100,00

1942 - Inauguração da linha Estados Unidos-Brasil-África  
(Panamerican - linha F. A. M.) - 8-1-42



4 - Belém-Bathurst	Roxo	Cr\$ 50,00
5 - Belém-Lagos	Roxo	50,00
⑥ - Belém-Leopoldville	Roxo	50,00
7 - Natal-Bathurst	Roxo	50,00
8 - Natal-Lagos	Roxo	50,00
9 - Natal-Leopoldville	Roxo	50,00

### 3.16 - SERVIÇOS AÉREOS CRUZEIRO DO SUL S. A. (CONDOR)

#### 1927 - Inauguração da linha Lagoa dos Patos (28-3-27)

1 - Porto Alegre	Roxo	Cr\$ 150,00
2 - Pelotas	Roxo	200,00
3 - Rio Grande	Azul	200,00

\* Os carimbos obliteradores são carimbos comuns.

#### 1927 - Viagem de estudos Rio Grande-Rio de Janeiro

4 - Rio Grande 31-5-27	Roxo	Cr\$ 100,00
5 - Pelotas 31-5-27	Roxo	Cr\$ 100,00
6 - Porto Alegre 31-5-27	Roxo	100,00
7 - Rio de Janeiro 3-6-27	Roxo	100,00

\* Os carimbos obliteradores são comuns e o do Rio de Janeiro é igual ao 11 da Air France.

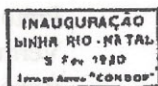
#### 1927 - Inauguração da linha Rio de Janeiro-Porto Alegre - Rio Grande em combinação com a Varig



8 - Rio de Janeiro 9-11-27	ROXO	Cr\$ 100,00
9 - Porto Alegre 10-11-27	ROXO	100,00
10 - Pelotas 10-11-27	ROXO	100,00
11 - Rio Grande 12-11-27	ROXO	100,00



## 1930 - Inauguração da linha Rio de Janeiro-Natal



12 - Rio de Janeiro 5-2-30	Preto	Cr\$ 30,00
13 - Maceió 5-2-30	Preto	50,00
14 - Rio Grande 5-2-30	Roxo	50,00
15 - Natal 9-2-30	Preto	30,00
16 - Bahia 9-2-30	Preto	50,00
- Recife 8-2-30	Preto	

## 1930 - Inauguração da linha Brasil-Europa (até Fernando de Noronha) (21-3-30)



17 - Santos	Vermelho	Cr\$ 100,00
18 - Rio de Janeiro	Preto	50,00
19 - Ilhéus	Preto	100,00
20 - Paraíba	Preto	100,00

## 1931 - Viagem intercontinental do hidroavião Dornier "dox"

### 1 - Vinda ao Brasil



21 - Natal 16-6-31	Preto	Cr\$ 20,00
22 - Recife 17-6-31	Preto	15,00
23 - Bahia 18-6-31	Preto	15,00
24 - Vitória 19-6-31	Preto	15,00
25 - Vitória 19-6-31	Roxo	50,00
26 - Rio de Janeiro 21-6-31	Preto	10,00

### 2 - Ida aos Estados Unidos

27 - Rio Grande 23-7-31	Verde	15,00
28 - Pelotas 23-7-31	Verde	15,00
29 - Pelotas 23-7-31	Roxo	15,00
30 - Porto Alegre 23-7-31	Verde	15,00

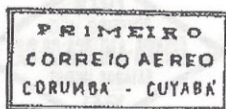
31 - Porto Alegre 23-7-31	Roxo	15,00
32 - Curitiba 23-7-31	Preto	20,00
33 - Curitiba 23-7-31	Vermelho	20,00
34 - São Paulo 1-8-31	Roxo	15,00
35 - São Paulo 1-8-31	Vermelho	20,00
36 - Rio de Janeiro 4-8-31	Roxo	20,00
37 - Rio de Janeiro 4-8-31	Preto	10,00
38 - Vitória 4-8-31	Preto	20,00
39 - Bahia 5-8-31	Preto	20,00
40 - Recife 5-8-31	Preto	20,00
41 - Natal 6-8-31	Preto	25,00
42 - São Luiz 7-8-31	Roxo	35,00
43 - Belém 13-8-31	Preto	50,00

**1930 - Inauguração da linha Brasil-Bolívia  
(29-8-30)**



44 - Rio de Janeiro	preto	Cr\$ 30,00
---------------------	-------	------------

**1930 - Inauguração da linha Corumbá-Cuiabá  
(16-9-30)**



45 - Corumbá	Preto	Cr\$ 30,00
--------------	-------	------------

**1934 - Inauguração da linha Brasil-Europa pela Condor-Lufthansa**



46 - Rio Grande 7-2-34	Roxo	Cr\$ 20,00
47 - Pelotas 7-2-34	Azul e Roxo	20,00
48 - Pelotas 7-2-34	Roxo	20,00
49 - Porto Alegre 7-2-34	Roxo	20,00
50 - Florianópolis 7-2-34	Preto	25,00
51 - Curitiba 7-2-34	Verde	25,00



52 - São Paulo 7-2-34	Roxo	20,00
53 - São Paulo 7-2-34	Preto	20,00
54 - Rio de Janeiro 8-2-34	Vermelho	20,00
55 - Rio de Janeiro 8-2-34	Roxo	20,00
56 - Vitória 8-2-34	Vermelho	25,00
57 - Bahia 8-2-34	Azul	25,00
58 - Recife 8-2-34	Azul	25,00

### 1935 - Inauguração da linha Brasil-Chile

(5-10-35)



59 - Rio de Janeiro	vermelho	Cr\$ 75,00
60 - São Paulo	roxo	75,00
61 - São Paulo	vermelho	85,00

### 1936 - Inauguração da linha aérea nacional Rio de Janeiro-Belém

(15-4-36)

62 - Rio de Janeiro	Preto	Cr\$ 30,00
- Belém	Preto	

(\*) Envelope especial, carimbo comum. ✓

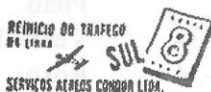
### 1937 - 250ª Travessia Aérea do Atlântico pela Condor-Lufthansa

(10-6-32)



63 - Porto Alegre		Cr\$ 20,00
64 - Florianópolis	Preto	25,00
65 - Florianópolis	Vermelho	25,00
66 - Santos	Vermelho	20,00
67 - São Paulo	Roxo	20,00
68 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
69 - Rio de Janeiro	Preto	20,00
70 - Bahia	Preto	35,00
A - Buenos Aires	Vermelho	

## 1942 - Reinício dos serviços da Linha Sul



71 - Porto Alegre 7-4-42	Verde	Cr\$ 20,00
72 - Porto Alegre 8-4-42	Roxo	20,00
73 - Porto Alegre 8-4-42	Preto	20,00
74 - Florianópolis 8-4-42	Roxo	25,00
75 - Florianópolis 8-4-42	Preto	25,00
76 - Curitiba 8-4-42	Roxo	30,00
77 - Curitiba 8-4-42	Preto	30,00

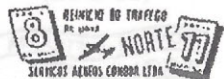
## 1942 - Reinício dos serviços da Linha Oeste

78 - São Paulo 2-4-42	Roxo	Cr\$ 20,00
79 - São Paulo 2-4-42	Preto	20,00
80 - Campo Grande 2-4-42	Preto	30,00



81 - Corumbá 2-4-42	Preto	30,00
82 - Corumbá 2-4-42	Roxo	20,00
83 - Cuiabá 4-4-42	Azul	30,00

## 1942 - Reinício dos serviços da Linha Norte



84 - Rio de Janeiro 8-4-42	Preto	Cr\$ 20,00
85 - Rio de Janeiro 8-4-42	Roxo	20,00
86 - Belmonte 8-4-42	Roxo	30,00
87 - Belmonte 8-4-42	Preto	30,00
88 - Canavieiras 8-4-42		35,00
89 - Canavieiras 8-4-42		35,00
90 - Ilhéus 8-4-42	Roxo	35,00
91 - Ilhéus 8-4-42	Preto	35,00
92 - Bahia 8-4-42	Roxo	35,00
93 - Maceió 8-4-42	Roxo	35,00
94 - Maceió 8-4-42	Preto	35,00

95 - Recife 8-4-42	Vermelho	20,00
96 - Recife 8-4-42	Roxo	20,00
97 - Recife 11-4-42	Azul	20,00
98 - Natal 8-4-42	Roxo	35,00
99 - Natal 8-4-42	Azul	35,00
100 - Fortaleza 8-4-42	Roxo	35,00
101 - Fortaleza 11-4-42	Preto	35,00
102 - São Luiz 8-4-42	Roxo	35,00
103 - Belém 8-4-42	Vermelho	35,00
104 - Belém 8-4-42	Preto	35,00
105 - Parnaíba 8-4-42	Roxo	35,00
106 - Teresina 11-4-42	Roxo	40,00
107 - Caxias 11-4-42	Roxo	50,00
108 - Caxias 11-4-42	Preto	50,00
109 - Carolina 11-4-42	Preto	50,00
110 - Imperatriz 11-4-42	Roxo	50,00
111 - Imperatriz 11-4-42	Preto	50,00
112 - Marabá 11-4-42		75,00
113 - Belém 11-4-42	Roxo	20,00

\* O aerograma 113 leva carimbo diferente.

### 3.17 - SINDICATO CONDOR

Ver "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul".

### 3.18 - VIAÇÃO AÉREA RIOGRANDENSE S. A. (VARIG)

1927 - Inauguração da linha da Lagoa dos Patos  
(22-6-27)



1 - Porto Alegre	Azul	Cr\$ 150,00
2 - Pelotas	Azul	200,00
3 - Rio Grande	Azul	200,00



### **1927 - Serviço Combinado Condor - Varig**

Ver "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul S. A.".

### **1928 - Inauguração da linha Pelotas-Jaguarão**

4 - Pelotas 17-8-28

Roxo-Preto

Cr\$ 150,00

\* *Só envelope especial. Os aerogramas de volta valem os mesmos preços.*

### **1930 - Inauguração da linha Porto Alegre-Passo Fundo**

(6-9-30)



*Tipo 1*

5 - Porto Alegre

Preto

Cr\$ 50,00

6 - Passo Fundo

Preto

50,00

### **1931 - Inauguração da linha Porto Alegre-Santa Cruz-Santa Maria**

(23-2-31)

7 - Porto Alegre

Preto (Tipo 1)

Cr\$ 10,00

8 - Santa Cruz

Preto (Tipo 1)

10,00

9 - Santa Maria

Preto (Tipo 1)

10,00

### **1932 - Inauguração da linha Porto Alegre-Bagé-Livramento**

10 - Porto Alegre 19-4-32

Preto (Tipo 1)

Cr\$ 10,00

11 - Bagé 19-4-32

Preto (Tipo 1)

10,00

12 - Livramento 20-4-32

Preto (Tipo 1)

10,00

### **1932 - Inauguração da linha Rio Grande-Livramento**

(16-7-32)

13 - Rio Grande

Vermelho (Tipo 1)

Cr\$ 10,00

14 - Livramento-Pelotas

Preto (Tipo 1)

10,00

### **1932 - Inauguração da linha Pelotas-Livramento**

15 - Pelotas 19-7-32

Preto (Tipo 1)

Cr\$ 10,00

16 - Livramento 20-7-32

Preto (Tipo 1)

10,00

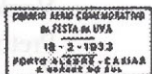
**1932 - Inauguração da linha Porto Alegre-Uruguaiana**  
(25-7-32)

17 - Porto Alegre	Preto (Tipo 1)	Cr\$ 10,00
18 - Santa Cruz	Preto (Tipo 1)	10,00
19 - Santa Maria	Preto (Tipo 1)	10,00
20 - Uruguaiana	Roxo (Tipo 1)	10,00

**1932 - Inauguração da linha Porto Alegre-Cruz Alta**  
(20-10-32)

21 - Porto Alegre	Preto (Tipo 1)	Cr\$ 10,00
22 - Cruz Alta	Preto (Tipo 1)	10,00

**1933 - Vôo Porto Alegre-Caxias em comemoração à Festa da Uva**  
(19-2-33)



23 - Porto Alegre	Vermelho	Cr\$ 30,00
-------------------	----------	------------

*\* Não tendo podido descer em Caxias, devido ao mau tempo, os pilotos do avião lançaram perto do campo de pouso a mala postal que, recolhida, foi entregue ao correio. A comissão organizadora, diante do acontecido, resolveu aplicar um carimbo circular, azul, como se vê no modelo acima, em todos os aerogramas realmente voados. Não tem valor as peças nas quais só existe o carimbo comemorativo retangular, vermelho. O carimbo anulador, preto, foi o costumeiro tipo 1.*

**1933 - Inauguração da linha Porto Alegre-Jagui-Palmeira**  
(17-10-33)

24 - Porto Alegre 17-10-33	Preto (Tipo 1)	Cr\$ 10,00
25 - Palmeira 17-10-33	Preto (Tipo 1)	10,00

**1934 - Inauguração da linha Porto Alegre-Quaraí**  
(25-5-34)



26 - Porto Alegre	Verde	Cr\$ 10,00
27 - Pelotas	Roxo	10,00
28 - Quaraí	Verde	10,00

### 3.19 - VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S. A.

(VASP)

#### 1934 - Inauguração da linha São Paulo-Ribeirão Preto-Uberaba

(16-4-34)



Tipo 1

1 - S. Paulo-Ribeirão Preto	Preto	Cr\$ 50,00
2 - S. Paulo-Ribeirão Preto	Vermelho	50,00
3 - S. Paulo-Uberaba	Verde	50,00
4 - S. Paulo-Uberaba	Preto	50,00
5 - S. Paulo-Uberaba	Roxo	50,00

*\* Tendo a agência da Vasp, em São Paulo, carimbado com o carimbo tipo 1 as peças provenientes das cidades, de Uberaba e Ribeirão Preto, muitos colecionadores costumam colecioná-las, dando-lhes um valor correspondente ao dobro das peças da viagem inicial, de São Paulo.*

*\* Peças com um carimbo vermelho "1º Vôo - 16-4-34" não devem ser colecionadas, a nosso ver, porquanto esse carimbo carece de autenticidade.*

#### 1934 - Inauguração da linha S. Paulo-S. Carlos-Rio Preto

(17-4-34)

6 - S. Paulo-São Carlos	Preto (Tipo 1)	Cr\$ 40,00
7 - S. Paulo-Rio Preto	Preto (Tipo 1)	40,00

#### 1935 - Inauguração da linha S. Paulo-Franca

(13-9-35)

8 - São Paulo	Azul Esv. (Tipo 1)	Cr\$ 40,00
---------------	--------------------	------------



**1936 - Inauguração da linha S. Paulo-Rio de Janeiro  
(4-8-36)**

*Coletado*

⑨ - São Paulo	Azul (Tipo 1)	Cr\$ 40,00
10 - São Paulo	Roxo (Tipo 1)	40,00

**1937 - Inauguração da linha S. Paulo-Araraquara**

⑪ - São Paulo	Roxo (Tipo 1)	Cr\$ 35,00
12 - São Paulo	Preto (Tipo 1)	35,00

**1938 - Inauguração da linha S. Paulo-Araguari-Goiania**

13 - S. Paulo-Araguari	Roxo (Tipo 1)	Cr\$ 50,00
14 - S. Paulo-Goiania	Preto (Tipo 1)	50,00
15 - S. Paulo-Goiania	Verm. (Tipo 1)	50,00

**1938 - Inauguração da linha S. Paulo-Curitiba  
(10-10-38)**

*Coletado*

⑫ - São Paulo	Verm. (Tipo 1)	Cr\$ 35,00
---------------	----------------	------------

**1938 - Inauguração do serviço postal rápido São Paulo-Rio de Janeiro  
(20-12-38)**

17 - São Paulo	Roxo	Cr\$ 25,00
18 - Rio de Janeiro	Roxo	25,00



19 - Rio de Janeiro	Preto	30,00
---------------------	-------	-------

**1939 - Inauguração da linha S. Paulo-Florianópolis  
(30-11-39)**



⑳ - São Paulo	Roxo	Cr\$ 30,00
21 - São Paulo	Preto	30,00
20-1 - Florianópolis		

**1939 - 1º aniversário do serviço postal rápido  
(20-12-39)**



*Coleção*

22 - São Paulo	Verde	Cr\$ 20,00
23 - Rio de Janeiro	Vermelho	20,00
24 - Rio de Janeiro	Preto	25,00

**1940 - Inauguração do estádio municipal do Pacaembú-S. Paulo**

25 - São Paulo 27-4-40	Vermelho	Cr\$ 15,00
26 - São Paulo 28-4-40	Preto-Vermelho	15,00



27 - São Paulo 28-4-40	Preto	30,00
------------------------	-------	-------

*\* Durante a realização da semana festiva, o carimbo foi curiosamente aplicado em preto e em vermelho. Sobrepunham-se as carimbagens. O uso da cor roxa não foi determinado. Carimbagens roxas carecem, pois, de autenticidade, assim como as que apresentam um carimbo ligeiramente diferente.*

**1940/41 - Propaganda da Vasp na Feira Nacional  
de Indústrias de S. Paulo**



28 - São Paulo 7/21-9-40	Vermelho	Cr\$ 5,00
29 - São Paulo 22-9/7-10-40	Verde Amarelado	5,00
30 - São Paulo 8/22-10-40	Azul	5,00
31 - São Paulo 22-10/6-11-40	Roxo	5,00

*Coleção*

32 - São Paulo 7/26-11-40	Preto	5,00
33 - São Paulo 27-11/6-12-40	Vermelho	5,00
34 - São Paulo 7/21-12-40	Verde Escuro	5,00
35 - São Paulo 22-12/1-1-41	Azul	5,00

### 1940 - Inauguração da Linha S. Paulo-Itajaí

(9-9-40)



36 - São Paulo	Verde	Cr\$ 20,00
----------------	-------	------------

\* Os aerogramas de volta têm o mesmo valor.

36.1 - Itajaí

### 1940 - Inauguração da linha Rio de Janeiro-Porto Alegre

(28-11-40)



37 - Rio de Janeiro	Preto	Cr\$ 10,00
38 - São Paulo	Azul	10,00
39 - Curitiba	Roxo	10,00
40 - Itajaí	Vermelho	10,00
41 - Florianópolis	Verde	10,00
42 - Porto Alegre	Azul	10,00

### 1940 - 2º Aniversário do Serviço Postal Rápido

(20-12-40)



43 - São Paulo	Preto	Cr\$ 5,00
44 - Rio de Janeiro	Azul	5,00
45 - Rio de Janeiro	Roxo	10,00

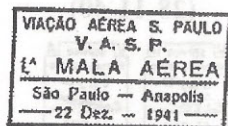


**1941 - 3º Aniversário do Serviço Postal Rápido**  
(20-12-41)



46- São Paulo	Vermelho	Cr\$ 15,00
47- Rio de Janeiro	Azul	15,00
48 - Rio de Janeiro	Preto	20,00

**1941 - Inauguração da linha S. Paulo-Anápolis**  
(22-12-41)



49- São Paulo	Vermelho	Cr\$ 40,00
50- Anápolis	Preto	40,00

**3.20 - ZEPPELIN**

**1930 - Vôo Intercontinental**  
(18-5/6-6-30)



1 - Recife-Rio de Janeiro 24-5-30	Preto	Cr\$ 250,00
2 - Rio de Janeiro-Recife 24/5/30	Preto	250,00
3- Recife-Exterior 28/5/30	Preto	250,00

# 1931 - 1º Vôo de 1931

(29/8 - 7/9/31)



## Tipo 1

④ - Bahia	Roxo Azulado	CR\$ 25,00
5 - Curitiba	Verde	30,00
6 - Florianópolis	Roxo	30,00
7 - Joinville	Vermelho	35,00
⑧ - Pelotas	Roxo	20,00
9 - Porto Alegre	Verde	20,00
10 - Recife	Preto	25,00
11 - Recife	Roxo	25,00
⑫ - Rio de Janeiro	Preto	15,00
13 - Rio de Janeiro	Roxo	40,00
14 - Santos	Roxo	25,00
15 - São Paulo	Vermelho	25,00
⑯ - São Paulo	Roxo	25,00

# 1931 - 2º vôo de 1931

(18/28/9/31)



## Tipo 2

17 - Curitiba	Verde	CR\$ 25,00
18 - Paraíba	Preto (Tipo 1)	50,00
19 - Paranaguá	Preto	30,00
20 - Pelotas	Roxo	20,00
21 - Porto Alegre	Verde	20,00
⑳ - Recife	Roxo	15,00
23 - Rio de Janeiro	Preto	15,00
24 - São Paulo	Roxo	20,00
25 - Vitória	Azul	25,00

## 1931 - 3º Vôo de 1931 - Tipo 2

(17/28/10/31)

26 - Bahia	Roxo Azulado	CR\$ 25,00
27 - Curitiba	Vermelho	30,00
28 - Joinville	Vermelho	30,00
29 - Porto Alegre	Verde	20,00
30 - Recife	Roxo	20,00
31 - Rio de Janeiro	Preto	20,00
32 - São Paulo	Roxo	20,00
33 - Vitória	Roxo	25,00

## 1932 - 1º Vôo de 1932 - Tipo 3

(21/29/3/32)



Tipo 3

34 - Curitiba	Amarelo	CR\$ 20,00
35 - Florianópolis	Vermelho	30,00
36 - Joinville	Vermelho	30,00
37 - Pelotas	Roxo	25,00
38 - Porto Alegre	Vermelho	20,00
39 - Recife	Roxo	20,00
40 - Rio de Janeiro	Verde	20,00
41 - Rio de Janeiro	Amarelo	20,00
42 - Rio de Janeiro	Vermelho	20,00
43 - São Paulo	Roxo	20,00
44 - Vitória	Roxo	30,00
45 - Bahia	Azul	30,00

## 1932 - 2º vôo de 1932 - Tipo 3

(4/13/4/32)

46 - Pelotas	Roxo	CR\$ 20,00
47 - Porto Alegre	Vermelho	20,00
48 - Recife	Verde	25,00
49 - Rio de Janeiro	Vermelho	15,00
50 - São Luiz	Roxo	40,00
51 - São Paulo	Roxo	20,00
52 - Vitória	Roxo	30,00



### 1932 - 3º vôo de 1932 - Tipo 3

(18/27/4/32)

53 - Porto Alegre	Vermelho	CR\$ 25,00
54 - Recife	Vermelho	25,00
55 - Recife	Roxo	25,00
56 - Rio de Janeiro	Preto	20,00
57 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
58 - Rio de Janeiro	Verde	20,00
59 - São Francisco	Preto	60,00
60 - São Paulo	Roxo	20,00
61 - Vitória	Azul	30,00

### 1932 - 4º Vôo de 1932 - Tipo 3

(2/10/5/32) Sem VIA CONDOR-ZEPELIN

62 - Pelotas	Roxo	CR\$ 20,00
63 - Pelotas	Vermelho	20,00
64 - Porto Alegre	Vermelho	20,00
65 - Recife	Verde	40,00
66 - Rio de Janeiro	Verde	15,00
67 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
68 - Rio Grande	Vermelho	25,00
69 - Rio Grande	Roxo	20,00
70 - São Paulo	Roxo	20,00
71 - Vitória	Roxo	25,00
72 - Bahia	Roxo	

### 1932 - 5º Vôo de 1932

(29/8-7/9/32)

73 - Curitiba	Ocre	CR\$ 30,00
74 - Florianópolis	Roxo	25,00
75 - Pelotas	Roxo	25,00
76 - Porto Alegre	Vermelho	20,00
77 - Porto Alegre	Verde	30,00
78 - Recife	Roxo	15,00



79 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
80 - Vitória	Azul	25,00

# 1932 - 6º Vôo de 1932 - Tipo 4

(12/21/9/32)



81 - Curitiba	Verde	CR\$ 30,00
82 - Florianópolis	Vermelho	40,00
83 - Joinville	Vermelho	40,00
84 - Pelotas	Roxo	25,00
85 - Pelotas	Preto	25,00
86 - Recife	Roxo	25,00
87 - Rio Grande	Vermelho	30,00
88 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
89 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
90 - Vitória	Azul	30,00
91 - Vitória	Roxo	30,00
92 - Recife-Rio de Janeiro	Preto (Tipo 4)	15,00
93 - Recife-Rio de Janeiro	Azul	15,00
94 - Recife-Rio de Janeiro	Roxo	15,00
95 - Rio de Janeiro-Recife	Vermelho	20,00
96 - Rio de Janeiro-Recife	Roxo	15,00
97 - Rio de Janeiro-Recife	Azul	20,00

# 1932 - 7º vôo de 1932

(29/9-4/10/32)



98 - Bahia	Azul	CR\$ 40,00
99 - Belo Horizonte	Roxo	45,00
100 - Curitiba	Verde	30,00
101 - Florianópolis	Roxo 28/9/1932	35,00
102 - Pelotas	Roxo	20,00
103 - Porto Alegre		20,00
104 - Recife	Roxo	20,00
105 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
106 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00

107 - São Luiz	Roxo	CR\$ 35,00
108 - Vitória	Azul	25,00
109 - Vitória	Preto	25,00

**1932 - 8º vôo de 1932**  
(9/19/10/32)



110 - Bahia	Roxo	CR\$ 25,00
111 - Bahia	Azul	25,00
112 - Florianópolis	Vermelho	35,00
113 - Pelotas	Roxo	20,00
114 - Porto Alegre	Verde	20,00
115 - Recife	Vermelho	15,00
116 - Rio de Janeiro	Azul	15,00
117 - Rio de Janeiro	Roxo Escuro	15,00
118 - Rio de Janeiro	Preto	15,00
119 - São Paulo	Roxo	15,00
120 - Vitória	Azul	20,00
121 - Recife-Rio de Janeiro	Roxo (Tipo 4)	15,00
122 - Recife-Rio de Janeiro	Azul (Tipo 4)	20,00
123 - Recife-Rio de Janeiro	Verm. (Tipo 4)	20,00
124 - Rio de Janeiro-Recife	Preto (Tipo 4)	15,00
125 - Rio de Janeiro-Recife	Azul (Tipo 4)	20,00
126 - Rio de Janeiro-Recife	Roxo (Tipo 4)	20,00

**1932 - 9º Vôo de 1932**  
(24-10/3-11-32)

127 - Blumenau	Preto	CR\$ 30,00
128 - Belo Horizonte	Vermelho	25,00
129 - Florianópolis	Vermelho	30,00
130 - Pelotas	Azul	20,00
131 - Porto Alegre	Verde	20,00
132 - Rio de Janeiro	Azul	15,00
133 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
134 - Rio de Janeiro	Preto	20,00
135 - Santos	Roxo	20,00



136 - São Francisco	Preto	40,00
137 - São Luiz	Roxo	40,00
138 - São Paulo	Roxo (Tipo 3)	25,00
138A - Recife	Vermelho	
138B - Salvador	Azul	



139 - Vitória	Azul	30,00
140 - Recife-R. de Janeiro - 26-10-32	Verm. (Tipo 4)	20,00
141 - R. de Janeiro-Recife - 28-10-32	Preto (Tipo 4)	20,00

### 1933 - 1º vôo de 1933 (6/17-5-33)



142 - Joinville	Preto	CR\$ 40,00
143 - Pelotas	Roxo	20,00
144 - Porto Alegre	Vermelho	20,00
145 - Rio de Janeiro	Roxo	15,00
146 - Rio de Janeiro	Preto	20,00
147 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
148 - São Francisco	Preto	40,00
149 - São Paulo	Roxo	20,00
150 - Vitória	Violeta	25,00
151 - Bahia	Roxo	35,00

### 1933 - 2º vôo de 1933 (3/13-6-33)



152 - Curitiba	Preto	CR\$ 15,00
153 - Florianópolis	Vermelho	15,00
154 - Florianópolis	Roxo	15,00

155 - Florianópolis	Preto	15,00
156 - Florianópolis	Verde	15,00
157 - Florianópolis	Azul	25,00
158 - Pelotas	Roxo	25,00
159 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
160 - Rio de Janeiro	Roxo	25,00
161 - Rio de Janeiro	Vermelho	20,00
162 - Santos	Roxo	20,00
163 - Vitória	Violeta	20,00



**Tipo 5**



**Tipo 6**

164 - Recife-Rio de Janeiro	Verm.(Tipo 6)	CR\$ 20,00
165 - Rio de Janeiro-Recife	Verm.(Tipo 5)	20,00

**1933 - 3º vôo de 1933  
(1º/12-7-33)**



166 - Florianópolis	Verde	CR\$ 15,00
167 - Florianópolis	Azul	15,00
168 - Florianópolis	Preto	15,00
169 - Florianópolis	Vermelho	15,00
170 - Florianópolis	Verde	15,00
171 - Joinville	Roxo	15,00
172 - Pelotas	Vermelho	30,00
173 - Recife	Roxo	20,00
174 - Recife	Azul escuro	25,00
175 - Rio de Janeiro	Verde	25,00
176 - Rio de Janeiro	Verde	20,00
177 - Santos	Roxo	20,00
178 - São Paulo	Roxo	25,00
179 - Vitória	Roxo	20,00
180 - Vitória	Azul	20,00
181 - Vitória	Roxo	20,00
	Vermelho	25,00

182 - Recife-R. de Janeiro (4-7-33)	Verde (Tipo 6)	20,00
183 - R. de Janeiro-Recife (6-7-33)	Verde (Tipo 5)	20,00
184 - R. de Janeiro-Recife	Verm. (Tipo 5)	20,00

### 1933 - 4º vôo de 1933

(5/15-8-33)

185A - Bahia	VERDE	
185 - Bahia	Preto	CR\$ 30,00
186 - Curitiba	Roxo	30,00
187 - Curitiba	Preto	30,00
188 - Florianópolis	Preto	15,00



189 - Florianópolis	Vermelho.	15,00
190 - Florianópolis	Verde	15,00
191 - Florianópolis	Roxo	15,00
192 - Florianópolis	Azul	15,00
193 - Joinville	Roxo	40,00
194 - Pelotas	Roxo	25,00
195 - Porto Alegre	Verde	30,00
196 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
197 - Rio de Janeiro	Roxo	25,00
198 - Santos	Roxo	20,00
199 - São Paulo	Roxo	20,00
200 - Vitória	Azul	20,00
201 - Recife-Rio de Janeiro	Verde	(Tipo 6) 20,00
202 - Rio de Janeiro-Recife	Verde	(Tipo 5) 20,00

### 1933 - 5º vôo de 1933

(19/29-8-33)



203 - Florianópolis	Preto	CR\$ 20,00
204 - Florianópolis	Verde	20,00
205 - Florianópolis	Vermelho	20,00



206 - Florianópolis	Roxo	20,00
207 - Florianópolis	Azul	20,00
208 - Recife	Azul escuro	20,00
209 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
210 - Rio de Janeiro	Preto	20,00
211 - São Francisco	Roxo	30,00
212 - Vitória	Violeta	20,00
213 - Recife-R. de Janeiro - 23-8-33	Roxo (Tipo 6)	20,00
214 - R. de Janeiro-Recife - 23-8-33	Violeta (Tipo 5)	20,00

### 1933 - 6º vôo de 1933

(2/12-9-33)

215A Porto Alegre → Viccuza	06/09/33	<del>PRETO</del>
215 - Curitiba	Vermelho	CR\$ 25,00
216 - Florianópolis	Roxo	20,00
217 - Florianópolis	Vermelho	20,00



~~218A PORTO ALEGRE~~

218 - Florianópolis	Azul	20,00
219 - Florianópolis	Preto	20,00
220 - Florianópolis	Verde	20,00
221 - Pelotas	Verde	20,00
222 - Recife	Roxo	20,00
223 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
224 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
225 - Rio de Janeiro	Verde	25,00
226 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
227 - Vitória	Roxo	20,00
228 - Recife - R. de Janeiro 5-9-33	Violeta (Tipo 6)	20,00
229 - Recife - R. de Janeiro	Roxo (Tipo 5)	20,00
230 - R. de Janeiro-Recife	6-9-33 Verde (Tipo 5)	20,00

### 1933 - 7º vôo de 1933

(16/26-9-33)

SERVIÇO AÉREO TRANSATLÂNTICO



**231A - BAHIA**

231 - Florianópolis	Verde	Cr\$ 20,00
232 - Florianópolis	Azul	20,00
233 - Florianópolis	Roxo	20,00
234 - Florianópolis	Vermelho	20,00
235 - Florianópolis	Preto	20,00
236 - Porto Alegre	Verde	30,00
237 - Recife	Roxo	25,00
238 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
239 - Rio de Janeiro	Vermelho	20,00
240 - Rio Grande	Roxo	25,00
241 - Rio Grande	Preto	25,00
242 - Vitória	Azul	20,00
243 - Recife-R. de Janeiro 20-9-33	Roxo (Tipo 6)	20,00
244 - Recife-R. de Janeiro	Verm. (Tipo 6)	20,00
245 - R. de Janeiro-Recife 21-9-33	Roxo (Tipo 5)	20,00
246 - R. de Janeiro-Recife	Verm. (Tipo 5)	20,00

**1933 - 8º vôo de 1933****(30-9/10-33)**

247 - Bahia	Preto	Cr\$ 25,00
248 - Florianópolis	Azul	25,00
249 - Florianópolis	Preto	25,00
250 - Florianópolis	Vermelho	25,00
251 - Florianópolis	Roxo	25,00
252 - Florianópolis	Verde	25,00
253 - Pelotas	Roxo	20,00
254 - Porto Alegre	Verde	20,00
255 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
256 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
257 - São Paulo	Roxo	20,00
258 - Vitória	Roxo	20,00
259 - Recife-R. de Janeiro 4-10-33	Verde (Tipo 6)	20,00
260 - Recife-R. de Janeiro	Preto (Tipo 6)	20,00
261 - R. de Janeiro-Recife 5-10-33	Verde (Tipo 5)	20,00
262 - R. de Janeiro-Recife	Roxo (Tipo 5)	20,00

1933 - 9º vôo de 1933  
(14-10/2-11-33)



263 - Florianópolis	Verde	Cr\$ 20,00
264 - Florianópolis	Preto	20,00
265 - Porto Alegre	Verde	20,00
266 - Porto Alegre	Preto	25,00
267 - Recife	Roxo	20,00
268 - Rio de Janeiro	Azul	20,00
269 - Rio de Janeiro	Roxo	20,00
270 - Rio de Janeiro	Vermelho	20,00
271 - Rio de Janeiro	Rosa	20,00
272 - Rio Grande	Verde	25,00
273 - Santos	Roxo	25,00
274 - São Paulo	Preto	20,00
275 - São Paulo	Roxo	20,00
276 - Vitória	Verde	20,00
277 - Viltória	Violeta	20,00
278 - Recife-R. de Janeiro	Roxo (Tipo 6)	20,00
279 - Recife-R. de Janeiro	Azul Esc. (Tipo 6)	20,00
280 - R. de Janeiro-Recife 19-10-33	Verm. (Tipo 5)	20,00
281 - R. de Janeiro-Recife	Azul (Tipo 5)	20,00



282 - Rio de Janeiro	Roxo azulado	100,00
----------------------	--------------	--------

**Vôos de 1934/37**

A partir de 1934 foram abandonados os carimbos especiais para cada vôo, usando-se um tipo único, metálico (Tipo 7), que foi usado em cores diversas nas agências da empresa Condor: preto, vermelho, azul, roxo e verde.



*Tipo 7*





306 - Recife-Rio de Janeiro	(Tipo 9)	20,00
307 - 11º vôo 27-10/6-11-34	(Tipo 7)	10,00
308 - Rio de Janeiro	Preto (Tipo 8)	50,00
309 - Recife-Rio de Janeiro	(Tipo 9)	20,00
310 - 12º vôo 8/19-12-34	(Tipo 7)	10,00

### 1935

311 - 1º vôo 6/16-4-35	(Tipo 7)	CR\$ 10,00
312 - 2º vôo 20-4/1-5-35	(Tipo 7)	10,00



### Tipo 11

313 - Rio de Janeiro (M. Turismo)	Verm. (Tipo 11)	CR\$ 150,00
314 - Rio de Janeiro (M. Turismo)	Preto (Tipo 11)	150,00
315 - 3º vôo 4/14-5-35	(Tipo 7)	10,00
316 - 4º vôo 1/10-5-35	(Tipo 7)	10,00
317 - 5º vôo 1/10-6-35	(Tipo 7)	10,00
318 - 6º vôo 15/15-6-35	(Tipo 7)	10,00
319 - 7º vôo 29-6/9-7-35	(Tipo 7)	10,00
320 - 8º vôo 15/25-7-35	(Tipo 7)	10,00
321 - 9º vôo 29/7-8-35	(Tipo 7)	10,00
322 - 10º vôo 13/23-8-35	(Tipo 7)	10,00
323 - 11º vôo 27-8/6-9-35	(Tipo 7)	10,00
324 - 12º vôo 9/10-9-35	(Tipo 7)	10,00
325 - 13º vôo 23-9/3-10-35	(Tipo 7)	10,00
326 - 14º vôo 7/17-10-35	(Tipo 7)	10,00
327 - 15º vôo 23-10/3-11-35	(Tipo 7)	10,00
328 - 16º vôo 7/30-10-35	(Tipo 7)	10,00

\* Durante fins de novembro o mau tempo impediu a volta do Zeppelin à Europa. À vista disso, em 15, 22 e 29 de novembro o dirigível realizou viagens postais entre Recife e Batruste, de onde a mala, lançada de bordo da aeronave, foi encaminhada para a Europa pelos aviões da Lufthansa. Os aerogramas dessas viagens, denominadas PENDELPHART (viagem-pêndulo) valem CR\$ 50,00.

<b>1936</b>		
329 - 1º voo	13/23-4-36	(Tipo 7) CR\$ 10,00
330 - 2º voo	27-4/7-5-36	(Tipo 7) 10,00
331 - 3º voo	11/21-5-36	(Tipo 7) 10,00
(332) - 4º voo	6/16-6-36	(Tipo 7) 10,00
333 - 5º voo	24-6/4-7-36	(Tipo 7) 10,00
334 - 6º voo	9/19-7-36	(Tipo 7) 10,00
335 - 7º voo	20/30-7-36	(Tipo 7) 10,00
336 - 8º voo	13/23-8-36	(Tipo 7) 10,00
337 - 9º voo	9/19-9-36	(Tipo 7) 10,00
338 - 10º voo	23-9/3-10-36	(Tipo 7) 10,00
339 - 11º voo	8/18-10-36	(Tipo 7) 10,00
340 - 12º voo	29-10/8-11-36	(Tipo 7) 10,00
(341) - 13º voo	11/25-11-36	(Tipo 7) 10,00

\* Como em 1935, o mau tempo obrigou o dirigível a fazer viagens repetidas entre Recife e Batruste nos dias 18, 20 e 23 de novembro. Os aerogramas desses vôos Pendelfhart, valem cr\$ 20,00.

### 3.21 - VÔO DO DIRIGÍVEL "HINDEMBURG"

O Dirigível Hindenburg realizou 8 vôos para a América do Sul, sendo 7 em 1936 e um em 1937.

Classificamos separadamente os aerogramas deste dirigível identificados pelo carimbo de bordo, seguindo o mesmo critério adotado para a catalogação dos aerogramas de 1934/37.

Os serviços alemães com dirigíveis foram suspensos após a catástrofe verificada com o "Hindenburg" quando, ao atracar no mastro do aeroporto de Lakehurst (Estados Unidos), foi presa das chamas em 3 de maio de 1937.

#### 1936 - Tipo 7, em cores diversas

(342) - 1º voo	23-3/10-4-36	CR\$ 10,00
343 - 2º voo	25-5/3-6-36	10,00
344 - 3º voo	20/29-7-36	10,00
345 - 4º voo	27-8/8-9-36	10,00
346 - 5º voo	21-10/2-11-36	10,00
347 - 6º voo	25-11/7-12-36	10,00

#### 1937

Único Voo	16/27-3-37	CR\$ 20,00
-----------	------------	------------