

# TITANIC - 100 ANOS

## Serviços postais a bordo

Fábio S. Flosi - Barueri, SP (\*)

Em abril próximo será comemorado (ou melhor, lembrado) o trágico acidente com o navio TITANIC, em 1912, que foi considerado um dos maiores desastres navais (em épocas de paz) ocorridos durante o século passado. Esse episódio tem fascinado milhões de pessoas durante os últimos cem anos.

Neste trabalho serão apresentados alguns dados relacionados com o navio e com sua viagem inaugural, dando-se especial ênfase aos serviços de correio existentes dentro do TITANIC. Também serão mostradas e comentadas peças filatélicas ligadas ao tema.

### 1 – *Quem foi o RMS TITANIC?*

Na sua época, o TITANIC foi o maior e o mais luxuoso navio a vapor para o transporte de passageiros. A construção e o início de operação ocorreram no começo do século XX.

A sigla **RMS** é formada pelas iniciais das palavras da língua Inglesa: “*Royal Mail Ship*” ou “*Royal Mail Steamer*” (“*Navio do Correio Real*” ou “*Vapor do Correio Real*”).

O “*Royal Mail*” é a empresa responsável pelos serviços de Correios no Reino Unido ou UK (*United Kingdom*): Escócia, Inglaterra, País de Gales e Irlanda do Norte. Os três primeiros países formam, em conjunto, a *Grã-Bretanha*.

Em resumo, o “*RMS TITANIC*” foi um navio transatlântico de passageiros, contratado pelo Royal Mail para, também, transportar correspondências entre a Europa e os Estados Unidos.



Serviço Postal Marítimo (“*Sea Post Service*”). Fotos disponíveis em: [www.postalmuseum.si.edu/titanic](http://www.postalmuseum.si.edu/titanic).

À esquerda, sala para separação de correspondências (“*Mail Sorting Room*”) encontrada em transatlânticos RMS da época. À direita, membros da tripulação do TITANIC carregando malotes de correspondências durante a rápida parada no porto de Queenstown, Irlanda (ver item 3 na página 22).

## 2 – A agenda do TITANIC

Ele começou a ser construído em 31 de março de 1909 (*figura 1, esquerda*) nos estaleiros da empresa “*Harland & Wolff*” de Belfast, na Irlanda do Norte. A empresa proprietária (e operadora) do TITANIC foi a “*White Star Line*” de Liverpool, na Inglaterra.

O navio foi lançado oficialmente ao público (perante uma plateia com mais de cem mil espectadores) em 31 de maio de 1911 (*figura 1, direita*). Porém, só ficou totalmente pronto em 31 de março de 1912.



*Figura 1 – Carimbos comemorativos do TITANIC emitidos em Belfast, Irlanda do Norte, UK. (itens da coleção do autor).*

À esquerda, 100 anos do início da construção (31 de março de 1909). Data da emissão: 11 de outubro de 2009. À direita, 100º aniversário do lançamento ao público (31 de maio de 1911). Data de emissão: 31 de maio de 2011.

Em julho de 1911, a “*Harland & Wolff*” e a “*White Star Line*” definiram a data de *20 de março de 1912* para a viagem inaugural. Devido a um atraso na construção do navio, em outubro de 1911 a agenda foi revista e a “*White Star Line*” anunciou oficialmente a nova data para a primeira viagem do TITANIC: *10 de abril de 1912*.

No início de 1912, jornais nos Estados Unidos (*New York Tribune* em 6 de fevereiro, por exemplo) já anunciavam a viagem de volta do TITANIC (EUA–Inglaterra) para 20 de abril daquele ano, com o intuito de vender passagens (*figura 2, esquerda*). Em 10 de abril, o jornal *The New York Times* publicou uma nota mencionando a viagem inicial (Inglaterra–EUA) para o mesmo dia (*figura 2, direita*).

Ele começou a navegar, para os testes finais, em 2 de abril de 1912. Às 20h00min deixou Belfast e dirigiu-se para Southampton (Sul da Inglaterra). Lá chegou em 3 de abril, pouco antes das 24h00min, percorrendo uma distância de 917 quilômetros. Então, começaram os preparativos finais para a esperada primeira viagem (referência [2]).



Figura 2 – Notas publicadas em jornais dos Estados Unidos (1912).

À esquerda, *Chicago Record Herald* (13 de março), divulgando as viagens de volta (a primeira foi marcada para 20 de abril). Fonte: <http://www.onlinetitanicmuseum.com/sailingad.htm>. À direita, *The New York Times* (10 de abril) anunciando a viagem inaugural da Inglaterra para os EUA. Fonte: [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com).

### 3 – A rota do TITANIC

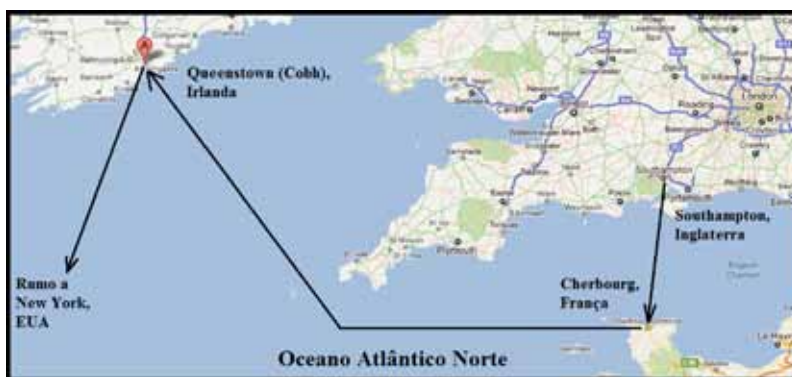


Figura 3 – A rota seguida pelo RMS TITANIC em sua viagem inaugural.

A ilustração foi adaptada de mapa disponível na Internet: [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com).

O ponto de partida da viagem inaugural do TITANIC foi o porto de “*Southampton*”, no Sul da Inglaterra, UK (*figura 3*). Ela teve início na quarta-feira, 10 de abril de 1912 (*figura 4, esquerda*).

O embarque da tripulação foi às 6h00min. Os passageiros embarcaram entre 9h30min e 11h30min. Ao meio dia (12h00min) a embarcação partiu em direção a “*Cherbourg*”, Norte da França, cruzando o English Channel.

No segundo porto ele chegou às 18h35min do mesmo dia. Após embarque de mais passageiros (e desembarque de poucas pessoas), partiu às 20h10min em direção à Irlanda (Éire), cruzando novamente o English Channel.

Na quinta-feira, 11 de abril, às 11h30min, o navio chegou ao porto de “Queenstown” (ou “Cobh”, como é conhecido atualmente), no Sul da Irlanda. Após outro embarque de passageiros, às 13h30min do mesmo dia, ele partiu em direção a New York, nos Estados Unidos.

No domingo, 14 de abril, por volta das 23h40min, o TITANIC chocou-se com um iceberg ao sul da ilha de Newfoundland, no Canadá. Na madrugada de 15 de abril, às 2h20min, o navio afundou por completo (figura 4, direita).



Figura 4 – Carimbos comemorativos do TITANIC emitidos em Southampton, Inglaterra, UK. (itens da coleção do autor).

À esquerda, 90º aniversário do início da viagem inaugural (10 de abril de 1912). Data de emissão: 10 de abril de 2002. À direita, 90º aniversário do afundamento (15 de abril de 1912). Data de emissão: 15 de abril de 2002.

Por volta das 4h00min dessa segunda-feira, 15 de abril, o navio RMS Carpathia, de propriedade da empresa Britânica “Cunard Line”, chegou ao local do acidente para resgatar os sobreviventes. Às 8h30min, o Carpathia partiu em direção a New York (distância aproximada de 1.250 quilômetros do ponto onde ocorreu o desastre).

Na quinta-feira, 18 de abril, às 21h00min, o RMS Carpathia chegou à New York, trazendo 710 sobreviventes a bordo. Nessa tragédia, 1.514 pessoas (entre passageiros e tripulantes) perderam suas vidas (referência [2]).

#### 4 – A agência de Correios dentro do TITANIC

A “White Star Line”, como outras empresas do setor, tinha contratos assinados para o transporte de correspondências da Europa para os Estados Unidos e vice-versa. Assim, o TITANIC possuía uma agência de Correios para atender passageiros e tripulantes na postagem de cartas, cartões-postais, etc., e, também, para fazer o processamento do material transportado entre os dois continentes.

Para essas atividades, conhecidas como “*Serviço Postal Marítimo*” ou “*Sea Post Service*”, foram designados dois Britânicos, empregados do *Royal Mail*, e três Americanos, empregados do *Post Office Department* (Departamento de Correios dos EUA).

No TITANIC existiam mais duas salas. Uma delas era a “*Mail Sorting Room*” onde as correspondências embarcadas eram separadas, obliteradas e colocadas em malotes específicos para as localidades de destino (basicamente nos Estados Unidos e no Canadá). A outra sala era a “*Mail Storage Room*” onde os malotes eram armazenados durante a viagem.

No total, o TITANIC transportava 3.364 malotes de correspondências, dos quais 200 continham objetos registrados. O embarque dos malotes foi realizado da seguinte maneira: 1.758 em Southampton; 1.412 em Cherbourg e 194 em Queenstown.

A estimativa é de que entre 7 e 8 milhões de objetos individuais (cartas, cartões-postais, pacotes, etc.) tenham ido para o fundo do oceano Atlântico Norte, logo após o choque com o iceberg.

## 5 – Cartas transportadas pelo TITANIC

Nas duas escalas do navio (Cherbourg e Queenstown), vários passageiros embarcaram e alguns poucos desembarcaram. Também houve embarque de vários malotes com correspondências e desembarque de outros.

Durante a viagem para New York, alguns poucos passageiros enviaram cartas ou cartões-postais para familiares e amigos através da agência de Correios do navio. As correspondências

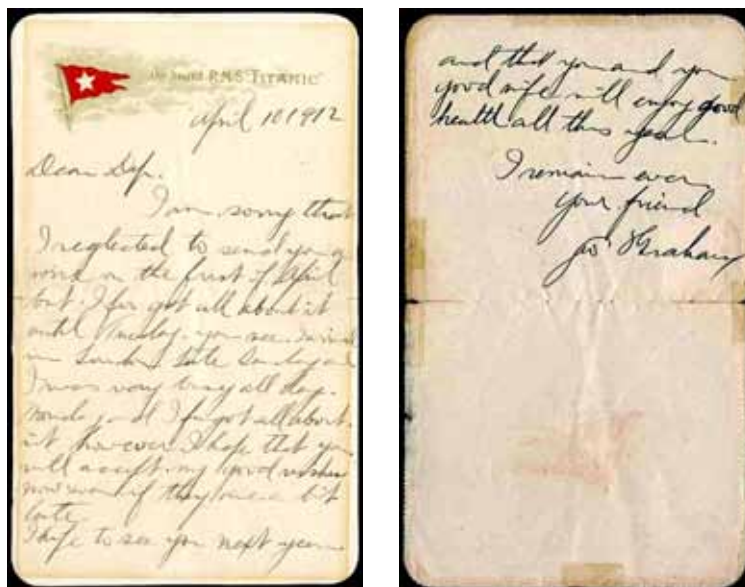


Figura 5 – Partes internas de uma das cartas transportadas pelo TITANIC.

Fonte - website do comerciante Inglês “Spink Smythe”: [www.spinksmythe.com/titanic.asp](http://www.spinksmythe.com/titanic.asp).

cujo destino final era a Europa desembarcaram nas escalas mencionadas. Em resumo, apesar de o TITANIC ter afundado com 3.364 malotes, poucas correspondências deixaram o navio antes do acidente. Uma dessas cartas é reproduzida na *figura 5*.

Datada “*April 10 / 912*”, ela foi escrita no trecho Southampton – Cherbourg pelo passageiro de primeira classe Mr. George Graham, que retornava para o Canadá, e endereçada a um amigo de profissão residente em Berlim, na Alemanha. O remetente perdeu a vida no acidente com o navio.

Tal carta foi redigida em um papel timbrado existente no quarto do passageiro. Na parte superior está o logo da “*White Star Line*” (bandeira vermelha contendo uma estrela branca de cinco pontas) e a frase “*On board RMS TITANIC*”. Logo em seguida vem a data.

A franquia (simples) foi feita com um selo da Grã-Bretanha (emissão de 1902) na cor azul, tendo, no centro, a efigie do rei Edward VII (*figura 6*). Na parte superior aparece o texto: “*POSTAGE & REVENUE*”. Na parte inferior do selo está o seu valor facial: “*2 ½ d*” (Catálogo Stanley Gibbons # 231; Catálogo Scott # 131).

Em um leilão (Nº 292 – “*The January Collector’s Series Sale*”), realizado em New York (17 de janeiro de 2009), pelo comerciante Inglês “*Spink Smythe*”, a mencionada carta foi oferecida através do lote # 3.440. Ela foi vendida por US\$ 14.000,00 (mais as comissões do leiloeiro). O nome do comprador não foi divulgado.



*Figura 6 – Anverso de carta transportada pelo TITANIC (ver figura 5).*

*Da esquerda para a direita: parte superior, parte inferior e imagem ampliada do selo.*

*Fonte - website do comerciante Inglês “Spink Smythe”: [www.spinksmythe.com/titanic.asp](http://www.spinksmythe.com/titanic.asp).*

## **6 – Cartas não transportadas pelo TITANIC**

Atualmente, o maior pesquisador da História Postal do TITANIC é o Norte-americano *Thomas M. FORTUNATO*, de Rochester, NY ([stampmf@frontiernet.net](mailto:stampmf@frontiernet.net)). Outros dois estudiosos desse tema são o Inglês D. Jennings-BRAMLY, de Londres, Inglaterra, e o Francês Nicolas de PELLINEC.

Pesquisando por mais de 20 anos, *FORTUNATO* já localizou (até 31 de janeiro de 2012) um total de 13 cartas que, para aqueles não informados a respeito da real história do navio, parecem ter sido transportadas pelo TITANIC, quando, na realidade, foram falsificadas. (referências [5] e [6]).

As 13 cartas catalogadas por *FORTUNATO* possuem, no averso, um carimbo com a palavra TITANIC, um carimbo com a data de recebimento dentro de um retângulo, um carimbo com um número de 6 dígitos, um número de dossiê (escrito à mão), e a franquia.

Todas foram enviadas para o mesmo destinatário, a empresa “*The M. A. Winter, Winter Building, Washington D.C., North America*” (sua história está em: [www.mawinter.com/a-rich-history/](http://www.mawinter.com/a-rich-history/)). 12 cartas partiram da França, e 1 da Espanha.

Um exemplo interessante está na *figura 7*. Esse envelope é apresentado como o de número # 8 na classificação de *FORTUNATO*. A postagem foi feita na agência dos Correios de Bordeaux, Departamento de Gironde, Sudoeste da França, entre 3 e 13 março de 1912 (o dia exato está ilegível), às 15h45min.

No canto esquerdo superior, existe o carimbo com a palavra TITANIC na vertical, de cor violeta e fonte “*sans-serif*”, medindo 6 X 37 mm. Mais abaixo, também no lado esquerdo, há um carimbo na cor roxa, aplicado pelo destinatário, com a data de recebimento: “*RECEIVED MAR 19 1912*”. Já no canto esquerdo inferior, manuscrita pelo remetente, aparece a frase: “*Dossier 5536*”.

No lado direito superior, foi carimbado o número de 6 dígitos: “*267942*” (talvez um número de registro). A franquia mista foi feita com a emissão de 1906 da França (série “*Sower*”): dois selos (cor vermelha) de 10 ¢ (Scott # 162; Yvert # 135) e um selo (cor verde) de 5 ¢ (Scott # 159; Yvert # 137), totalizando 25 ¢.



Figura 7 – Carta não transportada pelo TITANIC, apesar do carimbo no canto esquerdo superior.  
Fonte: Site do comerciante Inglês “Sandafayre”: [www.sandafayre.com/news/titanic.htm](http://www.sandafayre.com/news/titanic.htm).

No verso do envelope, existe um carimbo de chegada: “*Washington D.C. – MAR 18 – 7 PM – 1912*” (*figura 8*). Supõe-se que a carta tenha chegado ao porto de New York em 17 de março e, por ferrovia, enviada para Washington.

A carta em questão foi oferecida pelo comerciante Inglês Sandafayre, em um leilão por correio (Mail Bid Sale N° 550), em 30 de janeiro de 2001. Foi vendida por £ 2.600,00 (valor atual de R\$ 7.100,00), mais comissões do leiloeiro.

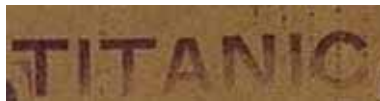


Figura 8 – Detalhes da carta analisada no texto (ver figura 7). Fonte: referência bibliográfica [6]. À esquerda, carimbo de chegada existente no verso do envelope. À direita, carimbo TITANIC em “sans-serif”, no anverso do envelope.

Apesar de exibir um carimbo com a palavra TITANIC, tal carta nunca foi por ele transportada, pelos seguintes motivos:

- a) O navio afundou no meio do caminho e, portanto, nunca chegou ao destino final, New York.
- b) Todos os 3.364 malotes de correspondências transportados pelo navio encontram-se no fundo do Atlântico Norte.
- c) A carta chegou a Washington no dia 18 de março, enquanto o início da viagem ocorreu em 10 de abril.
- d) Segundo PELLINEC, os Correios da França nunca utilizaram esse tipo de carimbo (referência [3]).

Sandafayre, no texto explicativo do leilão, dizia que: “o carimbo foi aplicado no escritório da “White Star Line”, em Cherbourg. Como o TITANIC estava programado para transportar essa correspondência, e houve mudança na data de saída (de 20 de março para 10 de abril), então a carta seguiu por outro navio, entre os vários transatlânticos que faziam a mesma rota”.

Essa afirmativa não é correta. Apesar de ter ocorrida a mudança, a nova data foi oficializada pela “White Star Line” em outubro de 1911. Por quais motivos iria a “White Star Line” “segurar” a referida carta por tanto tempo?

Quanto ao número que aparece no canto direito superior do envelope (267942), supõe-se que se trate de um número sequencial de controle, adicionado pelo destinatário, pois:

- a) Segundo BRAMLY (referência [7]) e PELLINEC (referência [3]), a franquia de 25 ¢ correspondia a uma carta simples (em 1912). O registro deveria ter um adicional de 25 ¢, totalizando 50 ¢ de franquia (ver, também, referência [1]).
- b) Na época em que a carta foi postada, os Correios da França colavam, nas cartas registradas, uma etiqueta com um retângulo (na cor vermelha), contendo: letra **R**, nome da cidade (em preto ou azul) onde a carta foi postada, **Nº** e número do registro (referência [4]).

Outro fato interessante, segundo FORTUNATO (referência [9]), é que as 12 cartas remetidas da França apresentam o carimbo TITANIC com fonte “sans-serif”, enquanto naquela enviada da Espanha, o carimbo usa letras com fonte “italic-serif”.

BRAMLY e FORTUNATO advogam que, após o acidente com o navio, pessoas com algum conhecimento filatélico tiveram acesso aos arquivos da “M. A. Winter”. Nas cartas recebidas em março de 1912 (ainda não se sabe a quantidade exata), os falsificadores carimbaram a palavra



TITANIC e colocaram os envelopes no mercado filatélico (referências [7] e [8]).

No caso particular daquela enviada pela Espanha, o autor entende que os falsários utilizaram uma fonte distinta, justamente para dar a ideia, à comunidade filatélica, de que as cartas tiveram, como origem, Administrações Postais distintas (França e Espanha).

As pesquisas continuam. É preciso esclarecer, por exemplo, por qual empresa/rota/navio cada uma das 13 cartas chegou a New York.

## 7 – Referências bibliográficas

[1] – RICHARDSON, Derek. “*Tables of French Postal Rates: 1849-2005*”. The France & Colonies Philatelic Society of Great Britain, Inglaterra, UK. Edição: 2006 (1ª). ISBN: 0-9519601-4-8. Website: [www.fcps.org.uk](http://www.fcps.org.uk). Uma resenha, com duas tabelas de interesse, está no site da FEFIBRA: [www.fefibra.org.br/textos.asp?id=270](http://www.fefibra.org.br/textos.asp?id=270).

[2] – ADAMS, Simon. “*Eyewitness TITANIC*”. DK Publishing, New York, USA. Edição: 2009 (2ª). ISBN: 978-0-7566-5036-0 (HC); ISBN: 978-0-7566-0733-3 (ALB). Website: [www.dk.com](http://www.dk.com). Resenha no site da FEFIBRA: [www.fefibra.org.br/textos.asp?id=272](http://www.fefibra.org.br/textos.asp?id=272).

[3] – PELLINEC, Nicolas de. “*Courriers Naufragés – Les rares documents du Titanic*”. Revista TIMBRES MAGAZINE (França), Nº. 120, fevereiro de 2011, páginas 28, 29, 30 e 31. Website: [www.timbresmag.com](http://www.timbresmag.com).

[4] – DELCAMPE, Auctions. Site de leilões virtuais. “*Search: France 1912*”. Acesso feito em 30/01/2012. Website: [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net).

[5] – FORTUNATO, Thomas M.; “*Mail that missed the ‘unsinkable’ boat*”. Revista STAMP INSIDER (Federação das Sociedades Filatélicas de New York), Vol. 25, Nº 1, Set/Out de 2008, páginas 16, 18 e 20. Disponível em: [www.nystampclubs.org](http://www.nystampclubs.org).

[6] – FORTUNATO, Thomas M.; “*Titanic Covers Chart*”. Site da Federação das Sociedades Filatélicas de New York. Disponível em: [www.nystampclubs.org/titanic-chart.pdf](http://www.nystampclubs.org/titanic-chart.pdf). Último acesso: 31/01/2012.

[7] – BRAMLY, D. Jennings. “*A closer look at Titanic covers*”. Revista STAMP INSIDER (Federação das Sociedades Filatélicas de New York), Vol. 25, Nº 4, Março/Abril de 2009, páginas 24, 26 e 28. Disponível em: [www.nystampclubs.org](http://www.nystampclubs.org).

[8] – FORTUNATO, Thomas M.; “*Titanic covers that missed the boat – An update*”. Revista LA CATASTROPHE (Titanic 100 years issue). The wreck and crash Mail Society. Vol. 18, Nº 65, Março de 2012. Website: [www.wreckandcrash.org](http://www.wreckandcrash.org).

[9] – FORTUNATO, Thomas M.; “*A Titanic Cover of a Different Hue*”. Revista STAMP INSIDER (Federação das Sociedades Filatélicas de New York), Vol. 27, Nº 1, Set/Out de 2010, página 20. Disponível em [www.nystampclubs.org](http://www.nystampclubs.org).

---

(\*) Fábio Serra Flosi (ABRAJOF, AFSC, CFB, CTC, FEFIBRA, SPP)

Caixa Posta 1063 - Barueri, SP

CEP 06455-972

E-mail: [fabioflosi@hotmail.com](mailto:fabioflosi@hotmail.com)

# Casagrande

Coleciona Antiguidades

Moedas e Cédulas.

Medalhas - Condecorações - Títulos Honoríficos.

Documentos anteriores ao Ano de 1900 - Passaportes.

Cartões-postais: Santos Dumont - Zeppelin - 1ª e 2ª Guerra.

Talheres avulsos (prata) - com Monograma ou Brasão.

Capacetes - Quepes - Boinas.

Curitiba - PR - (41) 9673-0137

A AFSC convida para suas reuniões regulares.

Quintas-feiras, a partir das 18 horas.

Sábados, a partir das 14h30min.

Nossa Sede permanece aberta de segunda a sexta-feira, de 14h30min às 19h.

## Temos interesse em adquirir:

**Moedas anômalas** (boné, defeito de cunho ou disco).

**Material filatélico** referente a:

- Mergulho submarino;
- Naufrágios;
- Conchas marinhas;
- Carimbos da cidade de Igaratá - SP (anteriores a 05/12/1969);
- Carimbos da cidade de Conchas - SP (da década de 40 ou anterior).

*Celso e Daniela Suzuki*

Cx. Postal 20.432 - Kobrasol  
CEP 88102-970 - São José, SC  
suzuki@floripa.com.br

Para anunciar no boletim  
Santa Catarina Filatélica:

Página inteira: R\$ 60,00

Meia página: R\$ 40,00

Terço de página: R\$ 30,00

Quarto de página: R\$ 20,00

**Próxima edição:**  
**agosto de 2012**

**O Colecionismo depende  
de todos nós.**