

Leonis (Monte dos Leões). Fig. 27.

Aliás o fenómeno não é apenas francófono, pois encontrámo-lo na toponímia espanhola com uma marca pré-filatélica de Léon. Notar que esta marca inclui a representação de um Leão que raramente surge bem batido. Fig. 28.

Temos também o célebre Leão de Lyon, uma das jóias da marcofilia francesa (ex Lenain). Mas aqui trata-se sobretudo de uma **toponímia fonética**. Esta marca postal é conhecida apenas sobre quatro exemplares. Foi utilizada em Lyon desde 26 até 31 de Janeiro de 1749. Fig. 29.

O símbolo do Leão também pode exprimir-se na **antroponímia**.

Com efeito os nomes Leão, Leo, Leonardo provêm da raiz latina Léo (Fig. 30).

De uma forma inesperada temos a palavra “singh” que os sikhs de uma certa casta associam ao seu patronímico. Isso põe em relevo o seu poder pois “singh” significa Leão na língua Sikh (Fig. 31).

Na **toponímia celeste** encontramos a constelação do Leão, origem do símbolo do Zodíaco com o mesmo nome (Fig. 32).

9. Enfim, no campo monetário, os búlgaros a fim de mostrar bem a força da sua moeda deram-lhe o nome de “Ley”, que significa Leão na sua língua (Fig. 33).

10. Creio que o plano de temática que acabo de descrever pode ser retomado com qualquer outro animal cuja simbólica queiramos estudar. Resumindo:

1ª parte: estudo dos diferentes símbolos associados ao animal;

2ª parte: estudo do carácter mais ou menos universal da simbólica;

3ª parte: os meios de expressão da simbólica.

O estudo do Leão e da sua simbólica proporcionou-me muita satisfação intelectual, mas também uma certa frustração pois existem muitos outros animais utilizados como símbolos: a águia, o urso, a pomba, o licórnio, o dragão, etc.

Por isso iniciei uma nova temática “O Bestiário Filatélico e a sua simbólica”. Este estudo desenvolver-se-á seguindo estritamente o plano que acabo de expor.



Fig. 31, 32 e 33, respectivamente



Fig. 1

O ENLACE EM BROKEN HILL FALHOU... E A PRIMEIRA MALA-AVIÃO GRÉCIA/ MOÇAMBIQUE CHEGOU SOBRE CARRIS!

Cap. F. Lemos da Silveira, R. D. P.

Como começo, permitam-nos uma recapitulação da lista dos serviços regulares de longo curso que a Imperial Airways pôs a funcionar, entre 1929 e 1932, com origem em Londres

- Para a ÍNDIA, Karachi (30 Março/6 Abril 1929)

- Para a AUSTRÁLIA, Sidney (26 Novembro/16 Dezembro 1931)

- Para a ÁFRICA CENTRAL E DO SUL, Cape Town (20 Janeiro/2 Fevereiro 1932)

Cabe também lembrar que o segmento europeu destas três carreiras era exactamente o mesmo.

Estamos a falar da chamada “*via da Europa Central*”: LONDRES / Paris / Nuremberg / Viena / Budapest / Sófia / Salónica / ATENAS.

Dito assim, é fácil perceber que o aeroporto de Atenas, voltado simultaneamente para a Europa e para a África e o Oriente, funcionava como placa giratória para o intenso tráfego aerpostal que ali convergia, e dali divergia.

Mais, especificando a linha Londres/Cape Town – ai é que está a causa e a consequência deste trabalho... – anote-se que o percurso africano acompanhava a “*via do Vale do Nilo*”, que segue: ATENAS / Alexandria / Cairo / Assuan / Wadi Halfa / Khartoum / Malakal / Juba / Butiaba / Kisumu / Nairobi / Dodoma / Mbeya / BROKEN HILL / Salisbury / Johannesburg / CAPE TOWN.

Assegurada a operação semanal para a África Central e do Sul – viagem de aproximadamente 14 dias! – foi anunciada, em meados de 1943, a abertura duma linha Tanararive (Madagáscar) / Broken Hill (Rodésia do Norte), com rota por Moçambique necessariamente, a cargo da novel companhia Régie Air Afrique.

Tratava-se nem mais nem menos do que a fascinante possi-

308	6.7.1934	AF	ΑΘΗΝΑΙ - ΤΑΝΑΝΑΡΙΒΗ	4.8.1934
309	8.9.1934	AEI	ΑΘΗΝΑΙ - ΚΕΡΚΥΡΑ	



Fig. 2

bilidade de, com uma correcta concordância de horários IA/RAA em Broken Hill – plataforma privilegiada para movimentar o correio aéreo africano – estabelecer também um serviço regular para a ÁFRICA ORIENTAL.

Não é de estranhar, portanto, que em 6 de Junho de 1934, o Correio grego tenha formado as primeiras malas-avião endereçadas às novas escalas (Tete, Quelimane e Majunga) e ao destino malgache (Tanararive).

Observe-se nas Fig. 1 e 2 uma carta bem significativa — e interessante de seguir.

Registada em 5 de Julho pelo conhecido filatelista e comerciante Pantelis Drossos na estação do aeroporto de Atenas, seguiu no dia imediato para Broken Hill no avião da Imperial, onde chegou no dia 12, isto de acordo com o plano de viagem da IA, e se presume ali ter sido transferida para o prenunciado voo da RAA.

As grandes certezas são só duas: o carimbo especial aplicado nas correspondências que aproveitaram a primeira expedição “PREMIER COURRIER AÉRIEN GRECE-AFRIQUE ORIENTALE PORTUGAISE” e a marca de chegada, reservada aos registos, “QUELIMANE - 16 JUL. 1934” bem visível no verso.

Aqui chegados, e numa apreciação rápida com todos os seus riscos, nada mais havia a acrescentar – e ficava o recado dado...

Estava o assunto neste pé, quando, recentemente, encontramos no Catálogo da Aerofilatelia grega que se reproduz na Fig. 3, um informe novo e “revolucionário”: *a mala-avião destinada a Tanararive só chegou ao seu destino em 4 AGOSTO!*

Este não é um dado menor e de circunstância.

Uma vez que, em bom rigor, prova que afinal em Broken Hill, em 12 Julho, *não se deu a prevista conexão IA/RAA*, e o correio para Moçambique teve de ser expedido por caminho de

ferro: Quelimane (c. 16 Julho) e Tete (c. 20 Julho).

Torna-se evidente que a Régie não esteve no sitio certo à

TCO YEAR	No	ΑΝΑΡΧΗ ΔΕΠΑΡΤΗΣΗ	ΑΕΡ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ AIRLINE	ΠΡΩΤΗ ΠΤΗΣΗ - FIRST FLIGHT	ΑΡΧΗ ΑΡΡΙΦΛΑ	№ ΑΡΙΘΜΩΝ Νοs ΠΕΡΙΣΤ	ΤΜΗΜΑΤΑ
	290	11.10.1932	IA/TAS	ΑΘΗΝΑΙ - ΜΑΝΤΡΑΣ	18.10.1932	80	16.000
	291	8.11.1932	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΜΕΛΑΣΣΕΝ	10.11.1932	70	17.000
	292	24.12.1932	IA/ACK	ΑΘΗΝΑΙ - ΕΛΙΖΑΜΠΕΤΣΑ	31.12.1932	36	40.000
	293	7.1.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΜΙΤΚΑ	14.1.1933	22	25.000
	294	17.3.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΜΠΕ		5	150.000
	295	1.4.1933	AO/CDA/FAF	ΑΘΗΝΑΙ - ΓΚΑΟ	7.4.1933	19	60.000
	296	1.4.1933	AO/CDA/FAF	ΑΘΗΝΑΙ - ΖΩΠΤΕΡ	7.4.1933	24	55.000
	297	3.5.1933	KLM	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΓΙΝΑΚ	4.5.1933	13	90.000
	298	5.5.1933	KLM	ΑΘΗΝΑΙ - ΣΤΡΑΠΟΥΡΗ	12.5.1933	25	50.000
	299	9.5.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΚΟΥΒΕΤ	11.5.1933	23	50.000
	270	11.5.1933	KLM	ΑΘΗΝΑΙ - ΗΤΖΑΚ	14.5.1933	8	150.000
	271	3.6.1933	KLM	ΑΘΗΝΑΙ - ΓΙΟΝΤΜΠΟΥΡ	7.6.1933	2	-
	272	3.6.1933	KLM	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΛΑΧΑΜΠΑΝΤ	7.6.1933	2	-
	273	3.6.1933	KLM	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΚΑΜΠ	11.6.1933	2	-
	274	3.6.1933	KLM	ΑΘΗΝΑΙ - ΡΑΝΓΚΟΥΝ	12.6.1933	13	90.000
	275	4.7.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΚΑΡΑΤΣ	8.7.1933	37	30.000
	276	4.7.1933	IA/TA	ΑΘΗΝΑΙ - ΓΙΟΝΤΜΠΟΥΡ	8.7.1933	59	11.000
	277	4.7.1933	IA/TA	ΑΘΗΝΑΙ - ΔΕΛΟ	8.7.1933	59	11.000
	278	4.7.1933	IA/TA	ΑΘΗΝΑΙ - ΚΑΔΜΠΟΥΡ	8.7.1933	59	11.000
	279	4.7.1933	IA/TA	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΛΑΧΑΜΠΑΝΤ	8.7.1933	11.000	11.000
	280	4.7.1933	IA/TA	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΣΑΝΔΟΛ	8.7.1933	14.000	14.000
	281	4.7.1933	IA/TA	ΑΘΗΝΑΙ - ΚΑΚΟΥΤΑ	8.7.1933	151	10.000
	282	8.7.1933	EESS/SAM	ΑΘΗΝΑΙ - ΒΕΜΕΤΙΑ	18.7.1933	59	20.000
	283	22.7.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΠΕΤΕΡΜΠΟΥΡΚ	28.7.1933	9	150.000
	284	26.9.1933	IA/TA	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΚΑΜΠ	1.10.1933	-	-
	285	26.9.1933	IA/TA	ΑΘΗΝΑΙ - ΡΑΝΓΚΟΥΝ	2.10.1933	-	-
	286	12.12.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΜΠΑΝΤΚΟΚ	18.12.1933	74	16.000
	287	12.12.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΜΠΑΝΤΟΝ	28.12.1933	25	50.000
	288	12.12.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΝΔΡΕΑΣ	18.12.1933	25	50.000
	289	12.12.1933	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΣΤΡΑΠΟΥΡΗ	18.12.1933	50	24.000
	290	8.2.1934	AF	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΜΕΤΩΣΕΡ	10.2.1934	184	11.000
	291	8.2.1934	AF	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΜΠΑΝΤΚΟΚ	10.2.1934	17	60.000
	292	6.3.1934	EESS/SAM	ΑΘΗΝΑΙ - ΒΑΛΕΤΑ	13.3.1934	61	20.000
	293	6.3.1934	EESS/SAM	ΑΘΗΝΑΙ - ΤΡΙΠΟΛΙΣ	13.3.1934	10.000	10.000
	294	26.3.1934	EESS	ΑΘΗΝΑΙ - ΠΑΤΡΑΙ	15.7.1934	15	70.000
	295	24.5.1934	EESS	ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΔΡΑΜΑ	26.5.1934	39	30.000
	296	24.5.1934	EESS	ΑΘΗΝΑΙ - ΔΡΑΜΑ	26.5.1934	543	4.500
	297	24.5.1934	AGL/EESS	ΜΠΡΕΒΙΣ - ΔΡΑΜΑ	26.5.1934	20.000	20.000
	298	24.5.1934	AGL/EESS	ΡΟΣΟΣ - ΔΡΑΜΑ	26.5.1934	20.000	20.000
	299	26.5.1934	EESS	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΔΡΑΜΑ	26.5.1934	53	20.000
	300	26.5.1934	EESS	ΔΡΑΜΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	26.5.1934	54	20.000
	301	26.5.1934	EESS	ΔΡΑΜΑ - ΑΘΗΝΑΙ	26.5.1934	200	5.000
	302	26.5.1934	EESS	ΔΡΑΜΑ - ΑΤΡΙΝΟΝ	26.5.1934	25	50.000
	303	26.5.1934	EESS	ΔΡΑΜΑ - ΙΩΑΝΝΙΝΑ	26.5.1934	71	17.000
	304	26.5.1934	EESS	ΑΤΡΙΝΟΝ - ΔΡΑΜΑ	30.5.1934	12	100.000
	305	6.7.1934	AF	ΑΘΗΝΑΙ - ΤΕΤ	30.7.1934	30.000	30.000
	306	6.7.1934	AF	ΑΘΗΝΑΙ - ΚΟΥΒΕΡΜΑΝ	18.7.1934	30.000	30.000
	307	6.7.1934	AF	ΑΘΗΝΑΙ - ΜΕΤΩΣΕΡ		30.000	30.000
	308	6.7.1934	AF	ΑΘΗΝΑΙ - ΤΑΝΑΝΑΡΙΒΗ	4.8.1934	30.000	30.000
	309	8.9.1934	AGI	ΑΘΗΝΑΙ - ΚΕΡΚΥΡΑ		60	18.000
	310	10.9.1934	AGI	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΑΘΗΝΑΙ	10.9.1934	59	18.000
	311	3.12.1934	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΣΟΥΚΟΥΡ	7.12.1934	6	170.000
	312	3.12.1934	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΜΟΥΑΤΑΝ	6	170.000	170.000
	313	3.12.1934	IA	ΑΘΗΝΑΙ - ΑΑΚΟΡΗ	7.12.1934	40	30.000

hora certa!...

Uma casualidade que não custa a acreditar, nos anos pioneiros de 30.

E é corroborada pelo catálogo descritivo e histórico do amigo Pierre Saulgrain^(*), ao afirmar que *o 1º voo Tanararive/ Broken Hill da Régie Air Afrique só teve lugar em 29 Julho 1934.*

Ele há coisas que não são assim tão lineares

NOTA

(*) *Le Service Postal Aérien dans les Pays & l'Expression Française*, Edições Roumet, Paris

G **GABINETE DE CONTABILIDADE**
ANTÓNIO BENJAMIM P. FONTE

Av. República 333 - 2º - Sala 21
Telf. 223 707 551 - Fax 223 701 909
4430-198 V. N. DE GAIA

Sistema Computorizado
Processamento por computador - Contabilidade - Salários - Facturação - Apoio Fiscal