

DETALHES TÉCNICOS

Editoral nº 11
Arte: Cristiano Seixas/Ghost Jack
Processo de Impressão: ofsete
Papel: cuchê gomado
Minifolha com 8 selos
Dimensão da minifolha: 105 x 148mm
Valor facial: R\$1,25 cada selo
Tiragem: 50.000 minifolhas
Área de desenho: 44mm x 26mm
Dimensão do selo: 44mm x 26mm
Picotagem: 11 x 11,5
Data de emissão: 22/10/2017
Local de lançamento: Brasília/DF
Impressão: Casa da Moeda do Brasil
Item filatélico: envelope de 1º Dia de Circulação

Versão: Departamento de Varejo e Outros Negócios/Correios

Os produtos podem ser adquiridos na loja virtual dos Correios: www.correios.com.br/ correiosonline ou na Agência de Vendas a Distância - Av. Presidente Vargas, 3.077 - 23º andar, 20210-973 - Rio de Janeiro/RJ - telefones: (21) 2503-8095/8096; e-mail: centralvendas@correios.com.br. Para pagamento, envie cheque bancário ou vale postal, em nome da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ou autorize débito em cartão de crédito Visa ou Mastercard.

Código de comercialização:
852012535

TECHNICAL DETAILS

Stamp issue N. 11
Art: Cristiano Seixas/Ghost Jack
Print system: offset
Paper: gummed chalky paper
Mini sheet with 8 stamps
Mini sheet dimension: 105 x 148mm
Facial value: R\$1.25 each stamp
Issue: 50,000 mini sheets
Design area: 44mm x 26mm
Stamp dimensions: 44mm x 26mm
Perforation: 11 x 11.5
Date of issue: October 22nd, 2017
Places of issue: Brasília/DF
Printing: Brazilian Mint
Philatelic item: FDC

English version: Department of Retail and Trade/ Correios Brasil

Orders can be sent to the following address: Distance Sales Office - Av. Presidente Vargas, 3.077 - 23º andar, 20210-973 - Rio de Janeiro/RJ, Brazil. Telephones 55 21 2503 8095/8096; e-mail: centralvendas@correios.com.br. For payment send authorization for charging to credit cards Visa or Mastercard, or international postal money order (for countries with which Brazilian Post has signed agreements).

Code: 852012535

SOBRE A MINIFOLHA

A minifolha, com oito selos, apresenta seis exemplares de bicicletas existentes no Brasil, desde 1890 até 1960. São modelos revolucionários para suas respectivas épocas, que tornaram-se ícones na história desse veículo no País. Alterando os paradigmas de representação, os desenhos avançam pelo papel, ultrapassando os limites dos selos, simulando um passeio ciclístico. A cor do fundo da folha, em sépia, faz referência ao passado, dando unidade às imagens. Todos os selos apresentam o logotipo da "Exposição Colecionar 2017", assim como a vinhetinha no final da folha. Foi utilizada a técnica de computação gráfica sobre ilustrações em aquarela e nanquim.

ABOUT THE MINI SHEET

The mini sheet, with eight stamps, presents six models of bicycles existing in Brazil from 1890 until 1960. They were revolutionary models in their respective times, and became icons in this vehicle history in the country. While changing representation paradigm, the drawings advance along the paper, exceeding the stamps' limits, simulating a bicycle ride. The background color of the paper, in sepia, refers to the past, providing unity to the images. All stamps present the "Exposição Colecionar 2017" (Exhibition Collect 2017) logo as well as the vignette in the end of the sheet. Computer graphics technique was used on aquarelle and Indian ink illustrations.

EDITAL 11 – 2017

Emissão Postal Especial
Special Postal Issue

Bicicletas Antigas
Antique Bicycles



Bicicletas Antigas

No final do século XIX, a bicicleta chegou ao Brasil trazida pelos imigrantes vindos da Europa. Os primeiros relatos de sua existência em território brasileiro são do Paraná, mais precisamente em Curitiba, cidade que recebeu muitos imigrantes desde a segunda metade do século XIX.

Entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, a bicicleta era um produto muito distante para a realidade brasileira. O custo de importação era elevado e não haviam fabricantes em território brasileiro. Mesmo assim, a partir de 1895, as bicicletas já podiam ser vistas nos estados do Sul e em São Paulo. Nesse ano, havia grande número de pessoas que possuíam esse veículo e o utilizavam para transporte.

No início do século XX, as marcas de bicicletas que dominavam o mercado eram: Bianchi, Lanhagno, Peugeot, Dupkopp, Phillips, Hercules, Raleigh, Prosdócimo, Singer, Caloi e Monark, todas importadas da Europa ou dos Estados Unidos. As marcas Prosdócimo, Monark e Caloi, eram bicicletas montadas no Brasil, sendo suas peças adquiridas de seus países de origem.

Em meados da década de 1940, em razão das dificuldades de importação das peças, devido à Segunda Guerra Mundial (1939-1945), empresas como Caloi, Monark e Irca (Irmão Caloi, uma cisão da família Caloi) iniciaram a produção de grande parte das peças e, a partir da década de 1950, as bicicletas dessas marcas passaram a ser produzidas integralmente no Brasil, com incentivo do governo de Getúlio Vargas, que visava fortalecer a indústria nacional e a criação de postos de trabalho.

Assim, surgiram as bases de uma indústria que se deslancharia na década de 1950. Em abril de 1948, a Monark e a Caloi, que antes também importavam marcas europeias de boa qualidade, iniciaram suas atividades comerciais e industriais. A fabricação e comercialização de bicicletas no Brasil tiveram grande expansão. Além das marcas citadas, outras surgiram. Os empresários desenvolveram condições para produzir modelos de quadros e paralamas utilizados em montagens próprias, alcançando excelente qualidade. Na época, as bicicletas nacionais possuíam nível de qualidade necessário para enfrentar a concorrência das importadas provenientes da Europa, e podiam ser compradas nos magazines mais populares da época.

Na década de 60, sem incentivo do governo militar, as marcas menores foram absorvidas por outras indústrias até que só restaram duas marcas no Brasil, formando um monopólio que perdurou até a abertura do mercado nacional às bicicletas fabricadas em Taiwan, China e Japão, no início dos anos 90. A partir desse momento, o mercado sofreu brutal transformação devido à entrada de produtos de altíssima qualidade e a definição do perfil do consumidor ciclista, que se tornou mais exigente. Nesse momento, o conceito de mountain bike também começou a incomodar o mercado de bicicleta existente.

A mountain bike brasileira surgiu no Rio de Janeiro. Foram os cariocas que importaram bicicletas e formaram grupos de amigos para pedalar em percursos por trilhas, estradas vicinais e velhas fazendas. Quem não tinha acesso a uma importada improvisava adaptações nas bicicletas nacionais. A difusão do esporte fez a modalidade mountain bike estourar no Brasil inteiro.

Outra promoção do final da década de 1980 foram os passeios noturnos pelas ruas da capital paulista. Em 1989, esses passeios in-

formais deram origem ao Night Biker e, em seguida, surgiu o Night Biker's Club do Brasil, com a finalidade de promover passeios noturnos, fomentar o mountain bike e difundir conceitos relativos à educação e segurança do ciclista.

O movimento é apontado como fator importante na consolidação no País do ciclo ativismo, conhecido na língua inglesa como bicycle advocacy, e que consiste em atividades de defesa dos direitos dos ciclistas no uso da via pública, visando melhorar as condições para pedalar e popularizar o uso da bicicleta como veículo.

Em 1982 foi fundada a Federação Metropolitana de Ciclismo do Distrito Federal, com o objetivo principal de desenvolver o desporto do ciclismo para estimular a utilização da bicicleta como prática competitiva, meio de transporte, atividade física, lazer, entretenimento e turismo. Para empregar estas ações e promover o crescimento do ciclismo na região do Distrito Federal, a Federação investe na organização de eventos e competições para a população em geral, além de contribuir na construção de espaços apropriados para a utilização das bicicletas em todo o DF.

Com essa emissão, os Correios retratam uma breve história das bicicletas no Brasil, bem como divulga a prática do ciclismo, esporte saudável e de baixo custo, transporte ecologicamente correto, cuja prática cria um ambiente amistoso e integrador entre seus adeptos.

WANDERSON TOSTA
Presidente da Federação Metropolitana de
Ciclismo do Distrito Federal

Antique Bicycles

By the end of the 19th century, bicycle arrived in Brazil brought by immigrants from Europe. The first reports of its existence in Brazilian territory are from Paraná, more precisely, Curitiba, city that received many immigrants since the second half of the 19th century.

From the end of the 19th century until the first decades of the 20th century, the bicycle was a very strange product to the Brazilian reality. The cost to import was very high and there were no manufacturers in the Brazilian territory. Anyway, after 1895, bicycles could be seen in south states and in São Paulo. At that time, a large number of people who owned this vehicle used it for transportation.

In the beginning of the 20th century, bicycle brands that controlled the market were: Bianchi, Lanhagno, Peugeot, Dupkopp, Phillips, Hercules, Raleigh, Prosdócimo, Singer, Caloi and Monark; all of them imported from Europe or the United States. Prosdócimo, Monark and Caloi brands were assembled in Brazil, with parts acquired from their original countries.

In the mid 1940s, due to the difficulties to import parts, caused by the Second World War (1939-1945), companies like Caloi, Monark and Irca (Irmão Caloi, a split of Caloi family) started to produce most parts and, starting from the 1950s, bicycles of these brands started to be fully produced in Brazil, with incentive by the Getúlio Vargas government, which aimed at strengthening the national industry and the creation of jobs.

So, the bases of an industry were settled that would kick into gear during the 1950s. In April 1948, Monark and Caloi, which formerly also imported good quality European brands, started their commercial and industrial activities. The manufacturing and sales of bicycles in Brazil experienced huge expansion. In addition to the mentioned brands, other brands appeared. The entrepreneurs developed conditions to produce models of frames and mudguards used in their own assemblies, reaching excellent quality. At the time, national bicycles counted on quality level enough to face the competition of those imported from Europe, and could be bought in the most popular stores of the time.

During the 1960s, without incentive by the military government, the smaller brands were absorbed by other industries, and in the end, only two brands remained in Brazil, creating a monopoly that lasted until the opening of the national market to bicycles manufactured in Taiwan, China and Japan, in the beginning of the 1990s. From this moment on, the market suffered a harsh transformation caused by the entry of extremely high quality products and the definition of the cyclist consumer profile, which became more demanding. In this moment, the 'mountain bike' concept also started to disturb the existing bicycle market.

The Brazilian mountain bike appeared in Rio de Janeiro. It was the 'cariocas' (from the city of Rio de Janeiro) who imported bicycles and formed groups of friends to ride in routes that covered tracks, surface roads and old farms. Those who did not have access to an imported bicycle could improvise with adaptations in national bicycles. The sports diffusion made of the mountain bike modality a success across Brazil.

Another promotion at the end of the 1980s was the night rides along the streets of São Paulo city. In 1989, these informal tours originated the Night Biker and, soon after, the Night Biker's Club of Brasil was created, intended to promote night rides, foment the mountain bike and diffuse concepts associated to the cyclist's education and safety.

The movement is considered an important factor in the consolidation of 'bicycle activism' in the country, known in English as bicycle advocacy, consisting of activities involving the defense of cyclists' rights in the use of public venues, aiming at improving the conditions to ride and make popular the use of bicycle as vehicle.

In 1982 the Federal District Metropolitan Federation of Biking was founded with the main goal of developing biking and encouraging the use of bicycle as competitive practice, way of transportation, physical activity, leisure, entertainment and tourism. In order to deploy these actions and promote bicycling in the Federal District region, the Federation invests in the organization of events and competitions to the population in general, in addition to contributing to build appropriate spaces for bicycles across the Federal District.

With this issue, Correios Brasil depict a brief history of bicycles in Brazil, and also divulges the biking practice, a healthy and cheap sport, and ecologically correct transportation, whose practice creates a friendly and integrating environment among its followers.

WANDERSON TOSTA
President of the Federal District
Metropolitan Federation of Biking