



Obliterações do 1.º dia em  
Obliterations du 1<sup>er</sup> jour à  
First day obliterations in

LISBOA

PORTO

COIMBRA

FUNCHAL

PONTA DELGADA

## EMISSÃO COMEMORATIVA DO CENTENÁRIO DO CAMINHO DE FERRO A NORTE DO RIO DOURO

Não foi simples o estabelecimento do caminho de Ferro a norte do Rio Douro; vários anos de intenso trabalho e vicissitudes diversas conduziram a sucessivos êxitos na expansão ferroviária naquela zona.

Já tinham decorrido mais de 30 anos sobre a Carta de Lei de 1845, o primeiro documento oficial sobre o Caminho de Ferro em Portugal; já em 1855 tinha sido iniciada a construção do primeiro troço de Lisboa ao Carregado, quando, em 12 de Julho de 1872, D. Luís inaugurou o começo simbólico dos trabalhos no caminho de ferro do Minho — o primeiro a norte do Rio Douro.

Em 1875 o Caminho de Ferro já atingia a cidade de Braga. Já então o comboio ligava Lisboa a Badajoz (1863) e a Gaia (1864). Setúbal (1861), Évora (1863) e Beja (1864) já beneficiavam da ligação ferroviária.

A norte do Douro o comboio viria a atingir Valença (1886) e Barca de Alva (1887), chegando depois a Salamanca. 1875 viu também realizada a ligação do Porto à Póvoa de Varzim.

Mas toda a rede a norte do Douro exigia a sua ligação ao sul, vencendo o poderoso obstáculo do rio. Houve que lançar uma grande ponte, para a qual foi aberto concurso entre as principais casas construtoras francesas.

Foi o projecto apresentado pelo Engenheiro Eiffel, o vencedor do concurso, com um arrojado arco de 160 m de vão e 37,5 m de flecha.

A obra terminou em 1877, e era então o maior arco do mundo. Ainda hoje é de admirar a elegância da solução estrutural e a beleza do traçado — muito justamente a Ponte Maria Pia acaba de ser classificada «monumento nacional», no seu centenário que agora se comemora.

Cada passo desta conquista da região nortenha pelo caminho de ferro foi saudado com cerimónias e manifestações de júbilo popular. Bem compreensível júbilo este, se atendermos ao progresso que tal significava para uma região de geografia acidentada e ligações difíceis.

Num painel de azulejos de Jorge Colaço, na estação de S. Bento (ela mesma notável exemplo da arquitectura ferroviária da época), mostra com eloquência a surpresa e o encanto das populações perante o novo modo de transporte, em confronto com os meios rudimentares até então em uso.

*Texto dos Serviços Artísticos dos CCT*

*Texto estabelecido pelos CTT a partir de um excelente estudo do historiador dos Caminhos de Ferro A. Ginestal Machado. Uma cópia deste importante ensaio pode ser pedida aos Serviços Filatélicos dos CTT.*



## EMISSION COMMEMORATIVE DU CENTENAIRE DU CHEMIN DE FER AU NORD DU FLEUVE DOURO

Ce n'est pas sans difficultés qu'on est arrivé à l'établissement du réseau ferroviaire au nord du fleuve Douro ; plusieurs années de travail, d'efforts et de déboires ont finalement abouti à des réussites successives dans l'expansion du chemin de fer dans la région.

Plus de 30 années s'étaient écoulées dès la parution de la Loi de 1845, premier document officiel sur le Chemin de Fer au Portugal ; en 1853 déjà le premier tronçon de voie reliant Lisbonne à Carregado était sur place, quand, le 12 Juillet 1872, le Roi D. Luis a donné le départ symbolique des travaux du chemin de fer sur la ligne de Minho — la première du réseau au nord du Douro.

En 1875, le chemin de fer parvenait à la ville de Braga. Par ce temps-là, au Sud, le train reliait déjà Lisbonne à Badajoz (en Espagne) et à Gaia (sur la rive gauche du Douro en face de Porto). Setúbal (1861), Évora (1865) et Beja (1864), connaissaient déjà les bénéfices de la liaison ferroviaire.

Au nord du Douro, le train atteindrait Valença (1886) et Barca de Alva (1887), et ensuite Salamanca. 1875 a vu aussi la liaison entre Porto et Póvoa de Varzim.

Cependant, tout le réseau au nord du Douro exigeait son raccord au réseau au sud du fleuve, en vainquant l'obstacle formidable de ses rives escarpées. Un grand pont a dû être lancé, dont le projet et construction ont donné lieu à un concours ouvert parmi les entreprises spécialisées françaises.

C'est le projet présenté par l'ingénieur Eiffel qui a été choisi.

Il était basé sur un audacieux arc de 160 m de portée et 37,5 m d'aplomb, qui était à ce temps-là le plus grand du Monde. Les travaux de construction étaient achevés en 1877. De nos jours on admire encore l'élégance de la solution structurale et la beauté de la forme — à très juste titre, le Pont Maria Pia, dont le centenaire se célèbre cette année, vient d'être classé «monument national».

Chaque étape de cette conquête de la région Nord par le chemin de fer a été signalée par des cérémonies et manifestations de joie populaire. Joie bien compréhensible, si l'on considère le progrès que le train représentait pour une région au relief accidenté et de transports difficiles.

Dans un panneau céramique dans le hall de la gare de S. Bento (en soi-même un remarquable exemple d'architecture ferroviaire de l'époque), Jorge Colaço figure avec éloquence la surprise charmée des populations devant ce nouveau moyen de transport, face aux moyens rudimentaires jusqu'alors en usage.

*Texte des Services Artistiques des CTT*

## ISSUE COMMEMORATING THE CENTENARY OF THE RAILWAY IN NORTH OF DOURO

It was anything but easy the laying of the railway system north of the Douro river ; several years of intensive work, and some set-backs were needed to achieve successful stages in the expansion of the system in the region.

30 years were already gone by, since the Royal Charter of Law of 1845, the first official document concerning railway ; in 1853 the first trunk from Lisbon to Carregado was already under way, when King Luis formally started the works on the first line north of the Douro — the Minho Line.

In 1875, the railway reached the city of Braga. By then, trains run between Lisbon and Badajoz (in Spain), and Lisbon and Gaia (on the left bank of the Douro, facing Oporto). Setúbal (1861), Évora (1865) and Beja (1864), enjoyed the benefits of the railway.

North of the Douro, the railway would reach Valença (1886) and Salamanca in Spain, passing through Barca de Alva (1887). Oporto and Póvoa do Varzim were connected in 1875.

But, to be completely useful, the network of railway north of the Douro should be tied to the southern network, and that meant the need of spanning the river, with its mighty steep banks. A Bridge was needed and a competition was opened among the French building firms, to supply both the project and the construction.

The famous firm of Eiffel won, with a daring arch of 160<sup>m</sup> of span, which was the greatest in the world, at the time.

The building was finished in 1877 ; the elegance of the structural concept and the beauty of its forms are still there, today, to be admired. In the year of its centennial, which this issue commemorates, the «Maria Pia» bridge has just been declared «national monument».

Each step of the conquest of the northern region by the railway network has been greeted with ceremonies, amongst the popular enthusiasm. Such enthusiasm is understandable, if one considers the progress that the train represented for a region of rough relief and difficult communications.

A ceramic panel by Jorge Colaço, in the Hall of the railway terminal of S. Bento (itself a remarkable example of the railway architecture of the time), shows the charmed surprise of the local populations confronted with the new means of transport and comparing it with the rudimentary ways of yore.

*Text of the Post Office's Art Department*

### Dados Técnicos — Données Techniques — Technical data

O sobrescrito de 1.º dia de circulação com o seu motivo e a reprodução dos selos e da obliteração de 1.º dia está representado na escala 1:1.

L'enveloppe du premier jour avec son motif et la reproduction des timbres et du cachet du premier jour est reproduit à l'échelle 1:1.

The First Day Cover with its motif and the reproduction of the stamps and the first day obliteration is represented on the scale of 1:1.

Autor do desenho — Auteur des dessins — Designer: Serv. Art. dos CCT

Papel — Papier — Paper: Couché 90 g/m<sup>2</sup>

Formato — Format — Size: 40 x 29 mm

Picotagem — Dentelure — Perforation: 12 x 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub>

Impressão — Impression — Printing: off-set

Impressor — Imprimerie — Printing house: Imprensa Nacional - Casa do Moeda

Sobrescrito de 1.º dia — Enveloppe du 1<sup>er</sup> jour — First Day Cover

Formato — Format — Size: 114 x 162 (C6)

Preço — Prix — Price: 5\$00

Data da emissão — Date d'émission — Date of issue: 4/NOV/77

Plano de emissão — Plan d'émission — Plan of issue —

4\$00 — 3 000 000 (F) 10\$00 — 500 000 (F)

(F) — Tarja fosforescente — Bande phosphorescente — Phosphorescent Strip

Selos por folha — Timbres par feuille — Stamps a sheet: 50 (235 x 337 mm)

Os pedidos devem ser dirigidos à Repartição de Filatelia — Rua Alves Redol, 9-1.º E — Lisboa-1 ou às Estações de Correio do Município (Porto), de Coimbra (ao Mercado), do Funchal (Madeira) ou de Ponta Delgada (Açores).

Les demandes devront être adressées à Repartição de Filatelia Rua Alves Redol, 9-1.º E Lisboa-1 ou bien aux Bureaux de Poste du Município (Porto), de Coimbra (ao Mercado), du Funchal (Madeira) ou de Ponta Delgada (Açores).

The orders should be addressed to Repartição de Filatelia Rua Alves Redol, 9-1.º E Lisboa-1 or to the Post Offices of Município (Oporto), Coimbra (ao Mercado), Funchal (Madeira) or Ponta Delgada (Azores).