



EUROFIMA ESTEVE REUNIDA EM PORTUGAL

pág. 8

OBRAS EM ALCÂNTARA BENEFICIAM LINHA DA CINTURA

pág. 7



CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP - N.º 31 - 20-7-94

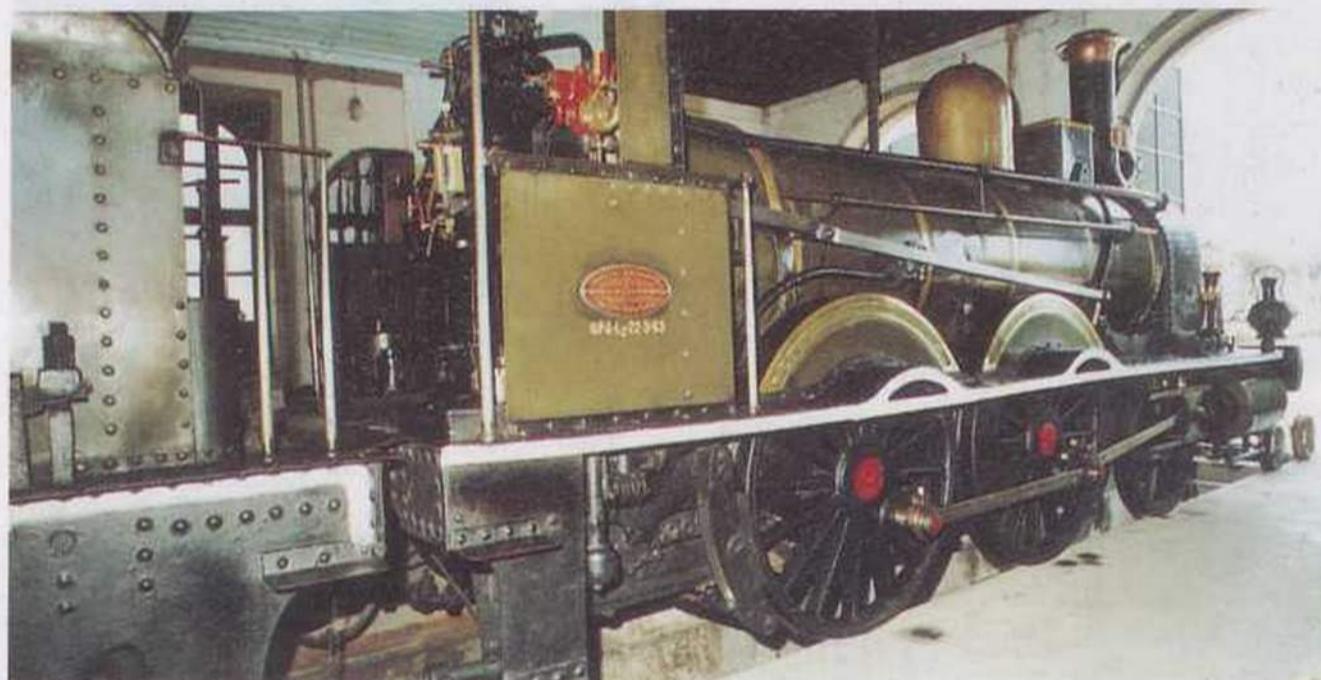


FOTO M. RIBEIRO

EM BRAGA:

**SECÇÃO MUSEOLÓGICA
MOSTRA A MAIS ANTIGA
LOCOMOTIVA
EXISTENTE NO PAÍS**

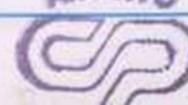
pág. 2 e 3



**TÚNEL DA MANCHA:
INGLATERRA
JÁ NÃO É UMA ILHA**

centrais

ARQUIVO



VÊM AÍ OS ESTAGIÁRIOS!

O mês de Julho é o cenário em que decorre o fim dos anos lectivos e para alguns – após a conclusão dos respetivos diplomas de ensino – o momento de um confronto, escamoteado muitas vezes, enegrecido outras, desconhecido na quase generalidade dos casos. Referimo-nos à entrada no mundo do trabalho, a altura em que o “saber” se tem de transformar num “saber fazer”.

Não cuidaremos hoje do problema da (não) absorção de todos os diplomados do Ensino Superior pelo mercado de trabalho. Queremos falar, sim, de uma forma que aproxima os candidatos das empresas, quer por razão da própria estrutura curricular, quer pela necessidade de os jovens candidatos a quadros se familiarizarem com o mundo empresarial e das instituições em geral. Estamos, claro, a falar dos estágios que, ano após ano, a CP vai concedendo, por solicitações dos estudantes e das Universidades, Institutos e Escolas Superiores de todo o País.

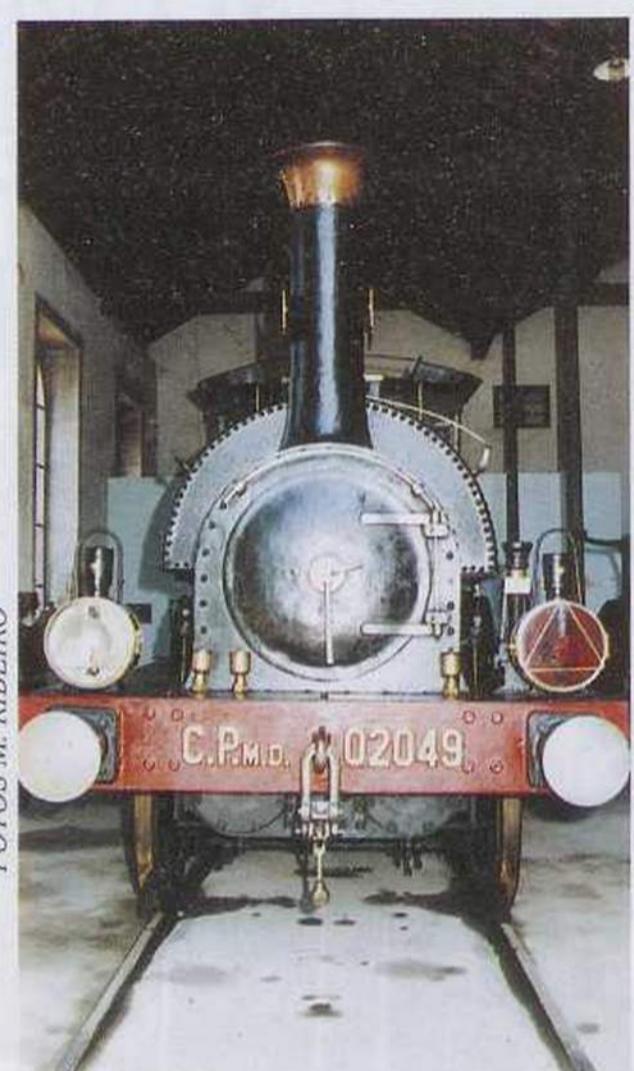
A razão desta “procura” tem dois motivos fundamentais: o usufruir a CP de um espaço único de aprendizagem da prática ferroviária e da tecnologia que lhe serve de infraestrutura e ser a cultura ferroviária aliciante e acolhedora. A primeira razão confere à nossa Empresa alguma responsabilidade nessa cooperação com a Comunidade do Ensino; a segunda exige que se organizem os planos de estágio – “actores” e “argumentos” – de uma forma coerente, de modo que todos os estagiários que passam pela CP, para lá das informações técnicas, levem na sua bagagem os valores institucionais do Caminho de Ferro (do passado, do presente e do futuro), quer a nível internacional, quer a nível nacional.

Acresce que é vantajoso admitir que alguns deles - se nós quisermos e formos capazes, muitos! – poderão transformar-se em “prescritores de opinião” sobre a função da CP e o seu desempenho. Isto sem esquecer os que podem vir a ser – como já acontece com relevantes exemplos do passado – intérpretes da desejada “cultura de mudança” do nosso Caminho de Ferro.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações Públicas

A MAIS ANTIGA LOCOMOTIVA ESTÁ EM BRAGA

• Secção Museológica mostra importantes aspectos do século XIX



FOTOS M. RIBEIRO



Lá está ela, reluzente, cuidada – a mais antiga locomotiva hoje existente em Portugal.

É a 02049, construída em 1857, exposta na Secção Museológica Ferroviária de Braga. Sem tender, ela recorda a construção da Linha do Minho e Douro, onde prestou serviço, puxando material e gente para as obras.

Esta é a grande vedeta na velha cocheira de locomotivas, anexa à estação de Braga, orgulhosa da sua evocação da visita do Papa João Paulo II, em 1982, que à cidade dos Arcebispos chegou de comboio. Outras evocações – desta cocheira saiu a locomotiva que trouxe ao Minho o príncipe Eduardo de Inglaterra quando veio a Portugal.

António Cunha Oliveira, natural de Cambeses, ferroviário desde 1958 (apesar dos 36 anos desta vida, ainda se recorda do primeiro serviço que fez na Empresa), afadiga-se na explicação. As máquinas, os objectos à sua guarda, estima-os como as meninas

dos olhos. E ufana-se quando apresenta o livro de registos de visitas, comprovativo das muitas escolas que procuram a Secção e dos muitos estrangeiros que percorrem a instalação, gulosos deste convívio com a história dos caminhos de ferro.

Ao percorrermos a Secção Museológica de Braga, os olhos ficam presos em duas pequenas maravilhas que não descortinámos antes, noutras secções: um muito curioso mapa do Portugal Ferroviário, assinado por António Augusto dos Santos, onde se desenham os perfis das linhas; e uma não menos curiosa miniatura de um jogo completo de ferramentas de via.

A PRAGA DA TUBERCULOSE

Na Secção de Braga está patente uma carruagem construída em França em 1886, destinada à Linha da Beira Baixa. É de primeira classe, com três

Com anexo em Nine, a Secção de Braga recolhe significativo património histórico dos caminhos de ferro portugueses

compartimentos e cada qual com oito lugares devidamente estofados. No interior, as placas afixadas recordam-nos as viagens do século XIX e os problemas sociais (graves) que então se colocavam na sociedade portuguesa.

Por essas inscrições ficamos a saber que cada objecto colocado nos portabagagens dos compartimentos deviam ser pagos – a tarifa, três centavos por objecto. E ficámos também a saber que havia, ao tempo, quem gostasse de se colocar nas plataformas das carruagens e, por essa forma, passar de uma para outra. Tanto assim que foi necessário colocar avisos a interditar a prática.

Calamidade nacional, e não apenas nacional, foi a tuberculose. O bacilo de Koch assustava e tomavam-se cuidados especiais para evitar a propagação (recordemos que a Linha da Beira Baixa conduzia a duas “montanhas mágicas”, onde se ergueram sanatórios – a Guarda e a Serra da Estrela. Aqui, os Caminhos de Ferro dispuseram de um sanatório reservado a ferroviários tuberculosos). Um letreiro deixa o alarme:

“Para evitar a propagação da tuberculose é proibido cuspir nas carruagens”.

DE BRAGA A NINE

Como nas demais Secções Museológicas, não faltam em Braga quadriciclos de via, telefones, prensas,

lanternas, balanças, ferramentas, fotografias de ferroviários e de paisagens que as linhas de comboios atravessam. São pedaços de história dos caminhos de ferro contados por objectos, que assinalam etapas de uma evolução.

E outra locomotiva: a CP-9, construída em 1875, pela Beyer Peacock. Dispõe de tender e encontra-se carregada de carvão, como se estivesse pronta a regressar à linha para retomar a sua marcha histórica.

A Secção Museológica tem um anexo em Nine. Ali se encontram um salão pagador e três locomotivas:

- a CP-002, saída, em 1890, da Sachisde Machenfabriek;
- a CP-014, oriunda da Beyer Peacock, onde foi construída em 1903;
- e a CP-0187, fabricada em 1924 na Henschel & Sohn.

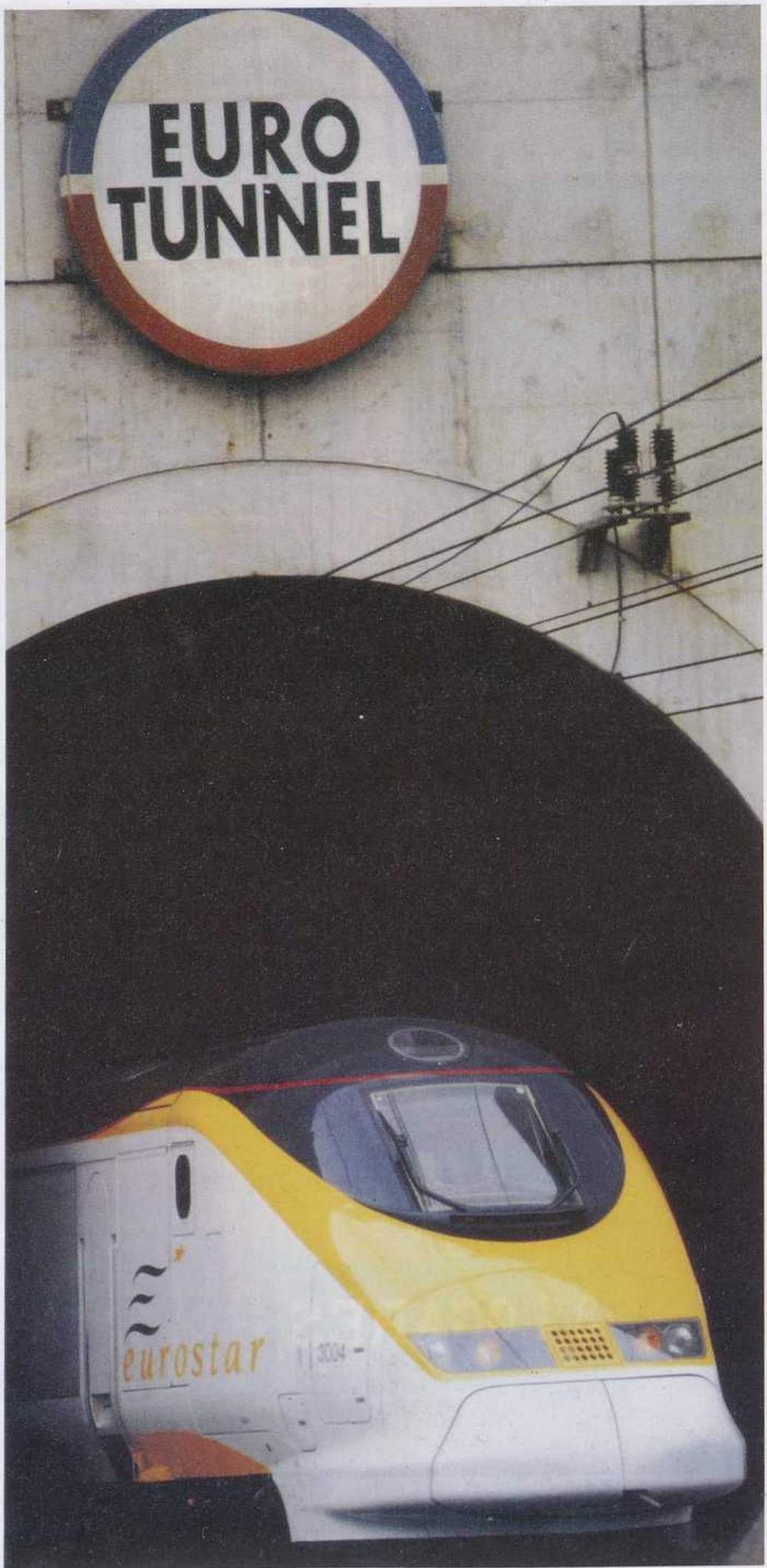
A Secção de Braga, uma das reservas históricas dos caminhos de ferro, a norte do Douro, ao cuidado da Dr.ª Rosa Gomes e um dos mais importantes referenciais para quem se interesse pela história dos transportes em Portugal.



A preocupação com a tuberculose, que então grassava no país, tornando-se num flagelo social, está bem patente no aviso colocado no interior desta carruagem de primeira classe: “Para evitar a propagação da tuberculose é proibido cuspir nas carruagens”.



FOTOS M. RIBEIRO



Descrever, para o "Boletim da CP", a nossa participação na cerimónia inaugural do Túnel sob a Mancha, é para nós um prazer, não só porque é sempre grato a um amigo dos caminhos de ferro escrever para ferroviários, mas também porque esta é uma forma de mostrar o nosso agradecimento à C.P. pela sua disponibilidade em colaborar na iniciativa da Associação Europeia de Jornalistas Ferroviários (A.E.J.F.) que organizou a presença da comitiva de jornalistas na qual nos incluímos.

O primeiro sentimento que nos ocorre quando se presencia a inauguração do Túnel sob a Mancha – mesmo se de uma "falsa partida" se trate, já que o arranque dos serviços comerciais para mais tarde ficou – é a de se estar a assistir a um momento histórico. Não é todos os dias que se vencem reticências seculares da Grã-Bretanha, conseguindo-se concretizar a "ligação fixa" entre o Continente Europeu e as Ilhas Britânicas.

Claro que, do ponto de vista da fraternidade das nações, a questão é, sobretudo, psicológica: não só os fluxos de pessoas e bens entre a Inglaterra e o Continente são dos mais intensos do Mundo desde há já muitos anos, como também é óbvio que não será o Túnel sob a Mancha a desbloquear os posicionamentos apriorísticos dos habitantes do Reino Unido sobre os habitantes do "resto da Europa", com destaque para os "frog eaters" gauleses,⁽¹⁾ como prova o facto de, no próprio dia da inauguração, uma larga maioria de entrevistados britânicos ter jurado a pés juntos nunca irem utilizar o Túnel.

Do ponto de vista ferroviário, porém, a importância do Túnel ultrapassa, e de longe, uma qualquer mera dimensão psicológica – também presente, já que esta é uma das primeiras grandes obras de infraestrutura internacional a ver a "luz do dia" na Europa nas últimas décadas, fazendo-nos acreditar que, finalmente, algo de novo poderá vir a acontecer no Velho Continente em relação à construção de uma rede ferroviária europeia.

Várias são as "dimensões" da importância da abertura do Túnel sob a Mancha que podem interessar aos ferroviários.

Em primeiro lugar, claro, o vector tecnológico: com a exploração da façanha da construção do Túnel, cujo comprimento só é ultrapassado, até ao momento, pelo túnel do Seikan no Japão (53 kms), também submarino mas furado com utilização de tecnologias menos evoluídas do que as utilizadas na Mancha (embora confesse que a minha maior admiração vá para os que, cem anos antes, fizeram o túnel do Simplon, a pá e picareta...)

dem senão causar admiração a quem, como nós, teve ocasião de visitar a "Bombardier" e a "GEC-Alsthom", empresas associadas a essa construção, e nas quais pudemos assistir às várias fases de construção desses vagões – mesmo se, por vezes, não pudermos deixar de pensar que quanto maior fosse essa complexidade maior era a possibilidade de falhar o seu funcionamento, o que as primeiras experiências em "real" do Túnel vieram, infelizmente, a demonstrar, com os "fallhanços" espectaculares que a imprensa tem vindo a noticiar regularmente.⁽²⁾

A própria dimensão económica do

do como foi concretizada.

Em primeiro lugar, claro, o próprio facto, abundantemente noticiado, da ultrapassagem dos orçamentos da construção, em quantitativos e percentagens que não podem deixar de levantar dúvidas quanto à competência de quem orçamentou e construiu – mesmo se à Comissão Interministerial de Segurança caibam muitas culpas, a ponto de pensarmos que o papel deste tipo de Comissão deverá ser seriamente revisado em futuras realizações. O mercado não se enganou a esse aspecto já que este facto, conjugado com os sucessivos atrasos na entrada em serviço do

TÚNEL DA MANCHA: UMA PONTE PARA O FUTURO?

por MAURÍCIO LEVY^(*)

Em segundo lugar e ainda dentro deste vector: cabe admiração diante do espetáculo proporcionado pelos veículos ferroviários que irão ser utilizados. O "Eurostar", claro, essa longa serpente branca de alta velocidade (300 kms/h), capaz de acomodar três tipos de alimentação eléctrica, reconhecer vários tipos de sinalização – tudo feito sem desrespeitar um peso por eixo limitativo (17 ton, por eixo) – e dotado de um conforto interior notável que parece não limitado pelo gabarito inglês, mais restritivo do que o continental. Mas também os vagões do "Shuttle", as "navettes" do "Eurotúnel" que irão fazer a travessia do túnel com carros, autocarros ou camiões TIR – têm dimensões (5 metros de altura por 4 de largura e 20 a 36 metros de comprimento) que fazem deles os maiores veículos ferroviários até hoje existentes. A complexidade do seu funcionamento interno – a mais das vezes por exigências (por vezes roçando o absurdo) da Comissão Interministerial de Segurança – simbolizado pela existência de cerca de 60 kms de cablagem informática em cada vagão – não po-

empreendimento é o terceiro vector de admiração que se coloca diante do jornalista interessado. Os capitais movimentados e os fluxos de tráfego, quer de passageiros, quer de mercadorias são sem medida comum com os números a que estamos habituados neste extremo da Europa e deixam bem claro que, infelizmente, o nosso país, o nosso sector de transportes e, consequentemente, o nosso caminho de ferro não "jogam no mesmo campeonato" do que os sistemas de transporte do centro da Europa, situação de que não nos devemos esquecer quando discutirmos a problemática ferroviária portuguesa, mesmo se tal argumento não possa servir de base a conclusões apressadas quanto à impertinência da inclusão, "a part entière", da rede ferroviária nacional na rede europeia, podendo, até antes pelo contrário, residir aí parte da sua justificação, desde que acompanhada de uma estratégia que a potencie.

A admiração diante do Túnel não pode, porém, deixar de lado o lavantar de várias objecções e pontos de interrogação quanto à obra e ao mo-

Túnel, tem provocado não só dificuldades em encontrar financiamentos mas também baixa das cotações das ações da Eurotúnel que, de um pico de 130 francos franceses, está hoje em cerca de 30.

Em segundo lugar, as dificuldades associadas à entrada em funcionamento regular do Túnel não incitam as empresas a decidir-se pela sua utilização, incertos ambos que essa decisão não lhes permita uma viagem sem problemas. Estes problemas podem vir a ter um impacte económico forte na exploração do Túnel e põem na ordem do dia (mesmo que só para daqui a alguns anos) a problemática da sua eventual insolvência.

Por fim: a capacidade técnica demonstrada na inclusão, num mesmo comboio ("Eurostar"), de várias tecnologias de captação de corrente e sinalização também representa, "a contrario", para essas composições um custo sobredimensionado em relação ao que seria se essa harmonização existisse, com as consequências que se adi-

(cont. na pág. 6)

TÚNEL DA MANCHA: UMA PONTE PARA O FUTURO?

(continuação da pág. 5)

vinham nos balanços de rentabilidade dos sistemas.

Mas o que é mais interessante é a observação e acompanhamento das consequências de algumas das opções que a "Eurotúnel" escolheu – ou que ela própria representa: a construção do Túnel representou, também do ponto de vista económico, um "laboratório" de grande interesse e que trará grandes ensinamentos para o futuro. Dessas opções permitam-me destacar duas.

Em primeiro lugar, o facto da construção e exploração do Túnel ter sido um dos primeiros exemplos da aplicação ao mundo ferroviário do "project finance", técnica de financiamento segundo a qual os investimentos necessários à construção de uma obra são obtidos através da alocação aos investidores dos recursos (receitas) que a sua exploração futura vier a libertar. A experiência do Túnel não propicia um exemplo que incite a optimismos futuros e é grande pena que assim seja, pois é nossa convicção que a ferrovia precisa de deixar de viver unicamente à sombra esclerosante dos Orçamentos dos Estados e de procurar activamente outras fontes de financiamento, sendo, a nosso ver, o "project finance" uma das vias que deveria ser explorada.

Em segundo lugar, e sendo a "Eurotúnel" uma empresa privada, o exemplo vem permitir discutir-se, em



bases mais sãs, a questão da privatização do caminho de ferro. É minha opinião pessoal que a história da "Eurotúnel" veio provar não haver impossibilidades técnicas à construção e exploração de linhas ferroviárias por empresas privadas, ao mesmo tempo que também provou que estas não se comportaram, afinal, melhor do que faria uma pertença pública da obra – a enorme ultrapassagem do orçamento e fáceis paralelismos com exemplos públicos aí estão para demonstrar uma "má" gestão pública e uma "boa" gestão privada. Mais ainda: a falta de cultura ferroviária é associada por muitos aos problemas iniciais da exploração do Túnel, condenando, assim, a criação apressada (que alguns julgam fácil) de empresas ferroviárias.

É curioso notar, aliás, que já hoje se fala da eventualidade da exploração do Túnel ter que vir a ser retomada pelos Estados participantes, já que ninguém julga credível a cessação do seu funcionamento, mesmo em caso de falência da Eurotúnel. Seria um curioso "case study" de privatização que a mais famosa obra ferroviária privada tivesse que regressar ao "serralho" público, mas não deixaria de ter forte impacte negativo na construção das próximas grandes obras de infraestrutura ferroviária, tão necessárias para que o caminho de ferro retome o seu devido

lugar no concerto dos meios de transporte e passe a ser o motor de uma maior coesão europeia de que foi paladino há muitos anos que, inexplicavelmente – ou talvez por inépcia sua – deixou de fomentar nas últimas décadas.

(1) A "animosidade fraternal" contra os franceses costuma dar em exemplo o facto destes serem apreciadores de perninhos de rã – daí o "frog eaters" – e de alho, cujo forte odor levou um jornal sensacionalista inglês a titular "cheira a alho", no dia da junção do túnel inglês com o francês. Se tais posições podem parecer caricaturais, que dizer do pânico generalizado dos ingleses face à perspectiva do Túnel (50 kms!) vir a ser percorrido por uma raposa com raiva, fazendo penetrar essa doença em Inglaterra – que sempre esteve livre dela – e que obrigou os construtores a incluir obras de electrocção dos bichos que se aventuram no túnel. Mas quem diz que "de Espanha nem bom vento nem bom casamento" deve perceber bem esses sentimentos que os países nutrem para com os seus vizinhos historicamente mais polémicos...

(2) Imobilização de "navettes" por alarmes intempestivos e não justificados, atraso na possibilidade de circulação dos "Eurostar" por incompatibilidades na sinalização, etc.. Alguns atribuem à falta de pessoal "genuinamente ferroviário" muitos destes problemas.

(*) Economista, coordenador em Portugal da Associação Europeia de Jornalistas Ferroviários

CP EM BREVES

- INICIARAM-SE as obras de alargamento do túnel de Massamá, na Linha de Sintra. Esta passagem inferior permite o alargamento da Rua da Milharada, um dos estrangulamentos da circulação rodoviária naquela localidade.

- O INTERFACE METRO-CP, em Entre Campos, Lisboa, beneficia de diversos melhoramentos: um passeio pedonal, com calçada portuguesa, ajardinado, numa extensão de 200 metros, iluminação rasante e reordenamento do estacionamento de automóveis. A passagem pedonal será coberta. Os trabalhos são da responsabilidade do Metropolitano de Lisboa.

- NOS MESES DE JULHO, Agosto e Setembro decorrem na Fernave cursos destinados a jovens na área da Microinformática. Os cursos têm lugar nos Centros de Formação da Fernave em Lisboa, Porto e Entroncamento. Os filhos, cônjuges e irmãos dos trabalhadores da CP beneficiam de uma redução de 20 por cento nos preços. Os pedidos de informação e as inscrições devem ser feitos para os telefones de Lisboa (01) 347 96 50/51, Porto (02) 953 16 35/7 e Entroncamento (049) 71 73 00.

- A CP OBTEVE uma taxa média ponderada de 13,68 por cento no leilão Cristal de 5 milhões de contos de papel comercial, a três meses, realizado no mês de Junho.

CORRIGENDA

A anterior edição do nosso "Boletim" surge gralhada na referência da sua série. Tratou-se obviamente do n.º 30 e não do 29, como surge no cabeçalho.

Feita a rectificação de um erro (a que somos alheios, mas para o qual fomos alertados), resta-nos a consolação de que, ao cabo e ao resto, tudo bate certo.



FOTO M. RIBEIRO

OBRAS EM ALCÂNTARA BENEFICIAM LINHA DA CINTURA

Importantes obras em Alcântara melhoraram as ligações entre esta estação e Campolide e viabilizam a Linha de Cintura. Um sistema de sinalização automática substitui o velho cantonamento telefónico, o que, para além, de beneficiar as condições de circulação com segurança, permite aumentar a oferta de composições com partida de e chegada a Alcântara-Terra.

O Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, ao qual incumbe a responsabilidade desta instalação,

ESTANTE

Na redacção do "Boletim CP" recebemos as seguintes publicações.

- WAGONLIT NEWS LETTER – Julho/Agosto 94.
- LE RAIL – Junho 94 – Notícia da ligação do Sud-Express ao TGV. Os grandes projectos europeus para os transportes.
- LA VIE DU RAIL – 22Junho 94 – E se as auto-estradas financiassem os TGV?
- LA VIE DU RAIL – 29 Junho 1994.
- LT NEWS – Junho 94.
- LINEA TRENO – Maio 94 – As raízes ferroviárias do Elio Vitorino.
- BAHN ZEIT – Junho 94.
- BRITISH RAILWAYS BOARD – Relatório e Contas de 1993/94.
- INTERCONTAINER/INTERFRIGO – Balanço de 1993.

assegura as condições para que a Linha da Cintura funcione com normalidade e regularidade, ligando a Linha de Cascais a Areeiro/Sacavém e Azambuja. Com a introdução do novo sistema de sinalização automática torna-se possível o rigor dos horários e a circulação ferroviária de 15 em 15 minutos.

O funcionamento pleno da Linha de Cintura contribui para aliviar o Cais do Sodré, dado que muitos dos seus utentes se destinam a áreas de Lisboa atravessadas por esta ligação: Campolide, Sete Rios, Rego, Entrecampos, Areeiro, Chelas.

Com a instalação de sinalização automática, o GNFL melhora igualmente o corredor entre Alcântara-Mar e Alcântara-Terra. Em Alcântara-Mar foram colocadas protecções nas bocas do túnel de ligação entre os cais, e protecções (gradeamentos) ao longo do percurso, isolando a linha férrea de acesso ao porto de Lisboa.

Também o corredor pedonal, com a extensão de 300 metros e construído em 1991, recebeu obras de beneficiação, por forma a assegurar a sua utilização cómoda por dez mil pessoas/hora, conforme foi inicialmente previsto. Em todo este corredor pedonal foi instalado um sistema de vigilância com câmaras de vídeo.

EUROFIMA ESTEVE REUNIDA EM PORTUGAL

Efectuaram-se, no dia 17 de Junho, num hotel do Porto, as reuniões do Conselho de Administração e da Assembleia Geral da EUROFIMA. Como é sabido, esta Sociedade, de que são membros quase todas as redes da Europa Ocidental, bem como algumas do Leste, tem por objecto a obtenção de financiamentos, em condições favoráveis, para a aquisição de material ferroviário. A CP, membro de longa data, é representada nos órgãos gestores pelo vogal do Conselho responsável pelo pelouro financeiro, actualmente o Dr. Manuel Frasquilho.

Os participantes e familiares acompanhantes foram acolhidos no dia 16 pela Câmara Municipal do Porto, que lhes ofereceu uma recepção na Casa do Roseiral, na qual disfrutaram de amplo panorama sobre o estuário e a barra do Douro. A esta, assistiu o Presidente da CP, Eng.º Dias Alves. A reunião, na manhã do dia seguinte, conduzida por Heinz Dürr, Presidente-Director-Geral dos Caminhos de Ferro Alemães, decorreu de forma cordial, enquanto as pessoas de família visitavam alguns dos monumentos mais característicos da vasta herança cultural da cidade.

À tarde, participantes e acompanhantes, depois de saborearem um almoço típico,

puderam prosseguir na visita à cidade e arredores, que incluiu evidentemente um produtor de vinho do Porto. No jantar oficial que se seguiu, para além dos discursos protocolares, ouviu-se o fado de Coimbra e de Lisboa e celebrou-se o aniversário do anterior Vice-Presidente Eisenring, que se cumpria nesse dia. Presentes também a todos os

deu ensejo a todos de apreciar o valioso património gastronómico e histórico-artístico do Norte do País.

Domingo foi o dia da partida para quase todos. Mas o Director-Geral da EUROFIMA, Weber e o seu colaborador Deriaz e famílias tiveram ainda oportunidade de efectuar um circuito rodo-ferroviário pelas



actos sociais e como é tradicional, vários outros anteriores gestores da EUROFIMA, bem como vogais do pelouro financeiro de Conselhos anteriores, Eng.º José Fragoso e Dr. Gomes Vitorino. No dia seguinte, a CP ofereceu a todos os participantes e acompanhantes um passeio por Guimarães, berço da nacionalidade, e a Braga, que

linhas do Douro e do Corgo, com regresso pelo Marão. Acompanhou-os, como já ocorreu com o restante programa cultural, o Director Adjunto ao Conselho de Gerência, Eng.º Simões do Rosário, membro dos Conselhos Internacionais dos Museus e dos Monumentos e Sítios. ■

CP - BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP
Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 31 81 / 346 69 45 • FAX (01) 347 65 24 • Telex 13334 FERROS P

Composição e Impressão: Pentaedro, Publicidade e Artes Gráficas, Lda.
Praceta da República, Loja B • Póvoa de Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 938 71 80 / 938 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita