

PORUTGAL NO EURAILSPEED/92

**CP
INVESTIU
37 MILHÕES
EM 1991**

(centrais)

**PNs
ESFORÇO
PARA
RECUPERAR
ATRASOS**

(pág. 6)

**ÁLCOOL
COMBATE
NECESSÁRIO**

(pág. 7)

Foto de Manuel Ribeiro



RAMAL DO ESPADANAL ESTÁ QUASE CONCLUÍDO

Ligando as instalações da General Motors no Espadanal (Azambuja) à linha do Norte, este ramal permite a formação de comboios de PA's, facilita as manobras e liberta as estações imediatas do estacionamento destas composições. Iniciados os trabalhos em princípios de 1991, o ramal — um feixe de três vias e uma linha de saco — está praticamente concluído.

(ver pág. 2)



BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 6 — 20-6-1992

OS TRANSPORTES SUBURBANOS

Os transportes suburbanos assumem, no contexto da Imagem global de qualquer empresa ferroviária, um campo de grande desgaste, gerador de críticas frequentes e de aproveitamentos diversos.

Críticas que se aceitam, quando justas e imbuídas de um claro sentido construtivo, aproveitamentos que se rejeitam por "jogarem" com sentimentos e valores de grande melindre. Com efeito, as próprias características sociais e demográficas, peculiares do transporte suburbano, tornam difícil — quando, por vezes, não inviabilizam mesmo — a prestação de um serviço aceitável, porquanto as melhorias introduzidas no sistema — adequação de horários, novo material, novas estações, reforço da segurança, etc. — podem ser rapidamente "absorvidas", e portanto de reduzido efeito, por problemas atávicos de acomodação e ordenamento do território nas grandes metrópoles.

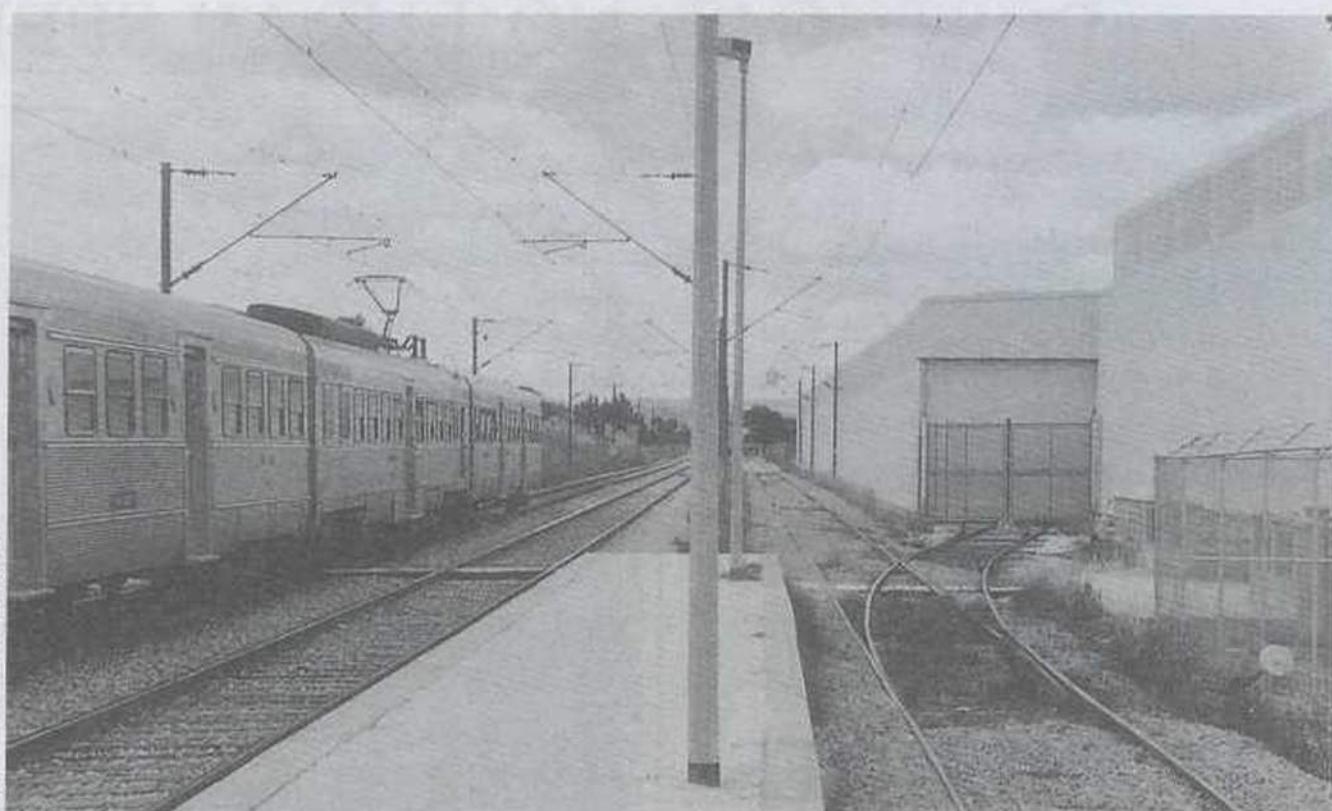
A cresce que o transporte suburbano decorre normalmente em condições psicológicas "pesadas", dada a carga que representa o transporte casa-emprego e casa-escola no quotidiano de todos os cidadãos, ferroviários incluídos.

Daí que o fundamento factual de algumas críticas devesse ser assumido sem enjeitar as condições em que decorrem os transportes suburbanos, não só as de natureza psicológica acima enunciadas, como as do foro sociológico geradoras de uma agressividade cujos efeitos não raramente transvasam para as páginas dos jornais e para os noticiários audio-visuais.

As empresas transportadoras que actuam nas áreas suburbanas se exige, pois, qualidade no serviço prestado, segurança na exploração e das pessoas e bens e ainda um permanente entendimento da sua envolvente social. Por isso achamos justas as críticas construtivas, injustos os aproveitamentos intencionais.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações Públicas

Foto de Manuel Ribeiro



QUASE CONCLUÍDO RAMAL DO ESPADANAL PRONTO PARA SERVIR

- Mais tráfego de mercadorias (viaturas) na linha do Norte

Praticamente concluído o ramal do Espadanal: decorrem as últimas obras de rectificação da via, de colocação de novo balastro e travessas na linha de saco no apeadeiro. Verifica-se ligeiro atraso nos trabalhos complementares, por razões que se prendem com incapacidade de resposta das pedreiras ao crescendo da procura.

O ramal do Espadanal, na via ascendente da linha do Norte, próximo da estação da Azambuja, vem facilitar o escoamento de viaturas montadas nas instalações da General Motors. Permite a formação de comboios de PA's na linha de saco (que foi ampliada), libertando a estação da Azambuja do afluxo destas composições.

Iniciados os trabalhos em princípios de 1991, incluiram estes a construção de um feixe de três linhas, a modernização e a ampliação da linha de saco. No conjunto, as linhas do feixe são mais 1625 metros de via férrea, a que se adicionam 283 metros na parte ampliada.

O investimento foi de 185.000 contos: 88 mil na primeira fase e 97 mil na segunda fase.

Aproveitou-se, em parte, uma estrutura preexistente no Espadanal: via obsoleta e irregular, causadora de múltiplos problemas às locomotivas que entravam no ramal.

Importante benefício introduzido no tráfego de mercadorias, este ramal consente maior velocidade, comodidade e segurança na formação de comboios com origem na General Motors, permite comboios mais extensos, com maior número de PA's, liberta a linha do Norte de manobras ali decorrentes para a formação destes comboios.

A construção do novo ramal foi possível por acordo entre a CP e a General Motors.

Foto de Manuel Ribeiro



A GESTÃO DA MUDANÇA

Anossa empresa está colocada perante um grande desafio: temos de reduzir significativamente os custos de produção para tentar eliminar os prejuízos da exploração.

O nosso objectivo em matéria de pessoal é rejuvenescer, melhorar o nível de habilitações escolares, aumentar a qualificação profissional — tudo isto para ajudar a aumentar a produtividade da mão-de-obra.

A redução do número de trabalhadores não é um fim em si mesma. É antes um meio, entre outros, de aumentar a nossa produtividade. De facto, é preciso:

- tirar o máximo de rendimento dos investimentos que estão a ser feitos;
- redimensionar a empresa como organização;
- repensar os processos de produção e os métodos de trabalho a todos os níveis e em todas as áreas da empresa;
- eliminar todos os procedimentos que não sejam absolutamente indispensáveis para os objectivos estratégicos da empresa;
- eliminar todo o trabalho desnecessário, simplificar e reduzir cargas de trabalho em todos os órgãos.

Esta é uma tarefa gigantesca e um aliante desafio. Não se consegue vencê-lo de um dia para o outro. É necessário que cada um de nós, na sua área de responsabilidade, como executante ou como chefia, procure realizar o melhor possível estes objectivos para que a CP se transforme numa empresa moderna, útil ao País e respeitada pelo público.

Colaborar na transformação da nossa empresa é uma tarefa difícil em que temos de nos empenhar com orgulho e perseverança. ■

O Director de Pessoal



Durante dois dias, 25 e 26 de Maio, a CP associou-se à Presidência portuguesa da CEE, transportando Ministros da Comunidade participantes nas negociações de reforma da PAC e membros das Comissões Especializadas que trabalharam nas matérias relacionadas com esta reforma política. Da Curia à Régua, passando pelo Porto, o comboio — organizado pelo Serviço de Ofertas Especiais, da DCM — mostrando o distrito de Aveiro e o vale do Douro: paisagens que os responsáveis da "Europa Verde" tão cedo não esquecerão. Anfitrião foi o Ministro português da Agricultura, Dr. Arlindo Cunha, que no momento preside à Comissão Europeia para a Agricultura. A bordo deste comboio especial, com carruagens adaptadas a este fim, não faltou um bom mostruário de vinhos e queijos portugueses que a MincBarp (concessionada da CP) fez gala em apresentar (fotos de Manuel Ribeiro).

O COMBOIO DA EUROPA VERDE



1991



INVESTIU 37 MILHÕES

o processo de modernização entra em fase de aceleração



NOS CAMINHOS DE SEVILHA

Comboios especiais para a Expo-92/Sevilha: experiência de sucesso. É uma iniciativa da CP que, semanalmente, transporta até Sevilha muitos visitantes do grande certame da capital andaluza.

De Lisboa e Porto, os comboios partem na noite de sexta-feira. A junção faz-se no Setil, onde a composição atravessa o Tejo, entrando na Linha do Sul. Com carruagens-

-cama e restaurante a cargo de MincBarp, 1.^a e 2.^a classes, são oferecidas comodidade e segurança. Cerca das 6 horas de sábado, este comboio especial chega a Vila Real de Santo António onde ocorre o transbordo para camionetas que cumprem o resto da ligação a Sevilha, ao parqueamento da Expo/92. Ai, os clientes CP estão à hora de abertura de Expo/92 — 8.30 horas.

O percurso de regresso: partida de Sevilha às 2.30 horas de domingo.

nização e reconversão do caminho de ferro deverão concentrar-se especialmente nos transportes de passageiros de elevada densidade e de longo curso, nacionais e internacionais, e ainda nos transportes de mercadorias, em vagões completos, e comboios completos".

Em infraestruturas de longa duração, os investimentos mais significativos foram efectuados na linha do Norte, no Itinerário de Granéis Sólidos, na Linha de Sintra, de Cintura, da Beira Alta, do Sul e do Oeste. Os investimentos nestas linhas permitem eliminar restrições de carga e/ou velocidade, com consequente redução de tempos de percurso, e melhoria de produtividade dos transportes de mercadorias.

Em 1991 iniciaram-se vultosos investimentos na modernização da exploração da rede, concretamente na sinalização. ■

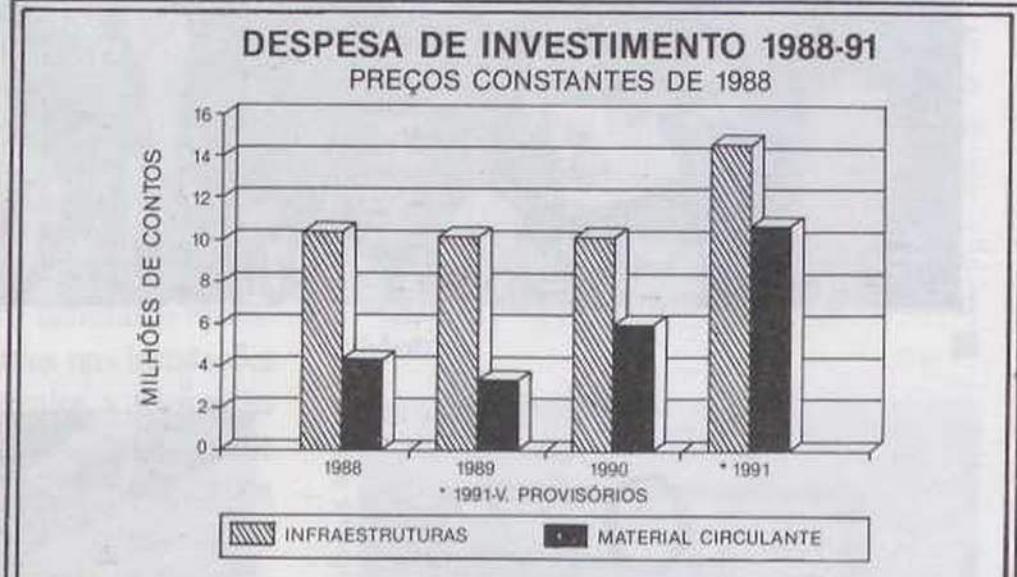


A CP investiu 37 milhões de contos (valor provisório) em 1991. 56 por cento deste montante — 20,8 milhões de contos — foi dirigido para infraestruturas. Tal representa, em relação a 1990, um acréscimo de 70% nas despesas de investimento: valores significativos do esforço de modernização em curso nos caminhos de ferro portugueses.

Os dados já disponíveis mostram que as metas definidas foram alcançadas e, em muitos casos, ultrapassadas. A realização dos investimentos em infraestruturas atingiu 95% do planeado, enquanto em material circulante excedeu em 12% os valores previstos — neste aspecto, de longe o maior investimento realizado desde há décadas.

Os números reflectem a profunda revolução da ferrovia portuguesa, tendo em vista dotar o País de uma rede moderna, compatível com as exigências do nosso processo de desenvolvimento, e tornar a empresa apta a responder aos requisitos da competitividade.

Também se regista tendência, agora mais acentuada, para o aumento dos investimentos, desde que em 1988 foram definidos como objectivos: "os esforços na moder-



ALTA-VELOCIDADE SIM... MAS

EURAILSPEED 92

Alta velocidade — sim, mas... Esta a mensagem que o eng.^o Raul Vilaça e Moura, director de Planeamento da CP levou à reunião do Eurailspeed/92 que decorreu em Bruxelas, de 27 a 29 de Abril. "A Alta Velocidade — disse o eng.^o Vilaça e Moura — não é uma exigência requerida pelas necessidades de mobilidade a nível interno, numa perspectiva de curto prazo".

No entanto, a CP estuda a implementação desta rede, tendo como cenário base a ligação de Lisboa e do Porto a Madrid, o que implica a construção de 500 km de linhas novas, com raio mínimo de 6 000 m, inclinação máxima 12,5% (a título excepcional 18%) e tracção eléctrica de 25 kv e 50 Hz. Esta rede supõe uma despesa de 700 x 10 contos (setecentos milhões de contos) ou seja 1,4 x 10 contos (mil e quatrocentos milhões de contos) por quilómetro.

Disse em Bruxelas o director de Planeamento da CP que, nestes estudos, "o corredor transversal está delimitado a Norte por uma linha saindo da zona de Leiria, passando pela zona de Castelo Branco em direcção a Palazuelo, e a sul por uma outra linha, saindo da zona de Torres Novas/Entroncamento em direcção a Cáceres."

Com estes pressupostos, a solução adequada seria a seguinte:

- Lisboa-fronteira, 268,4 km, permitindo a ligação a Madrid em 2h.45 m.
- Porto-fronteira, 436,5 km, com ligação a Madrid em 3h.20 m.
- Lisboa-Porto, 297,1 km, em 1h.30m.

A rede de Alta Velocidade será de bitola normal, portanto "uma rede nova, distinta da existente, concebida de forma a assegurar a circulação de comboios em alta velocidade e de comboios de mercadorias em regime acelerado".

AS DIFICULDADES OS OBSTÁCULOS...

Apontou o eng.^o Vilaça e Moura algumas características de Portugal que dificultam

a implantação da Alta Velocidade — a topografia, a demografia e a bitola.

Portugal é um país da periferia europeia, afastado dos grandes centros de decisão e de actividade; existe concentração numa estreita faixa Norte-Sul. O relevo decompõe-se em fragmentos de planaltos, com uma diferença de cota entre o Atlântico e a Meseta Ibérica (com 600 m de altitude, em média) numa curta distância, da ordem dos 200 km.

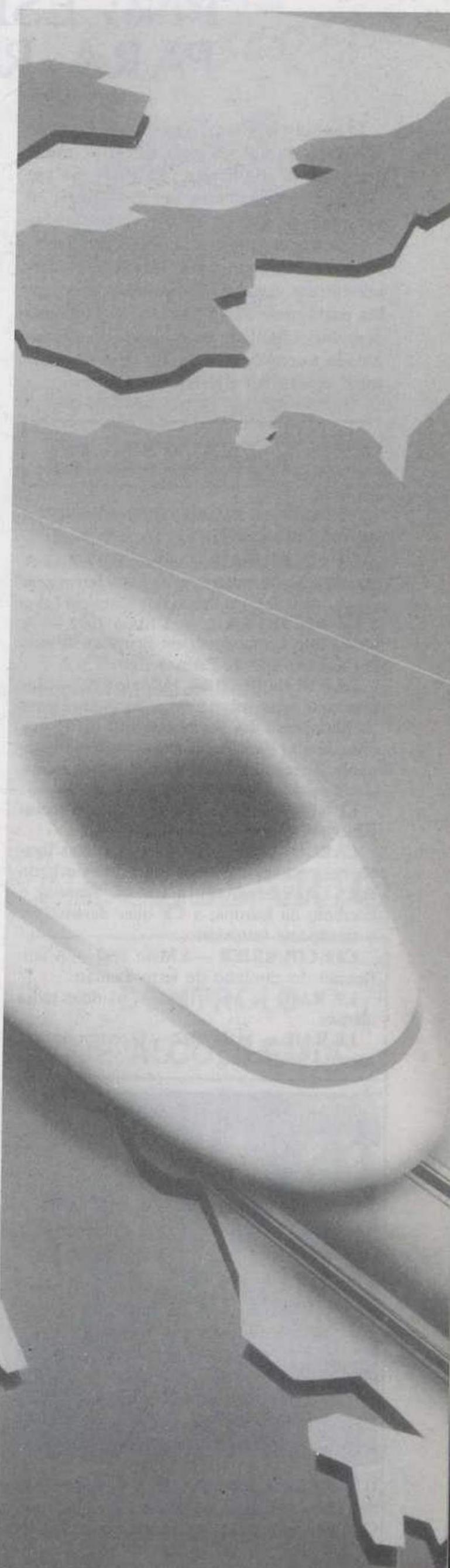
Em consequência, acrescentou o eng.^o Vilaça e Moura, "a confrontação entre as condições topográficas e as demográficas conduz-nos a uma realidade particularmente difícil para a implantação de uma rede ferroviária performante. É por este motivo que a rede existente, que no essencial conserva as características do traçado do período de construção, é muito penalizante para uma exploração de alta qualidade, quer em velocidade, quer em frequência".

... E AS PRIORIDADES

Entretanto, até por decisão governamental de 1988, Portugal tem como prioridade a modernização da sua rede ferroviária, consubstanciada no "Plano de Recuperação e Modernização Ferroviária".

O Plano tem em vista "possibilitar uma circulação mais segura, com uma velocidade mais elevada, com maiores cargas por eixo e com maior recurso à tracção eléctrica".

Com carácter imperativo, o Plano articula-se em torno de um conjunto de programas bastante concentrados numa rede base: Linha do Norte, Linha da Beira Alta, Nô Ferroviário do Porto, Nô Ferroviário de Lisboa (incluindo novo atravessamento do Tejo), rede de mercadorias (granéis e terminais intermodais), novo material circulante, automotoras eléctricas (suburbano), locomotivas eléctricas de grande potência, comboios pendulares activos (Lisboa-Porto), vagões para transporte combinado.



PNs: ESFORÇO CONTINUADO PARA RECUPERAR ATRASOS

Já por diversas vezes o referimos: é grande o esforço da CP na reclassificação, automatização e eliminação das PN's. Só em 1991 foram suprimidas 160 PN's (mais 30 por cento de que em 1990), reclassificadas 77 e automatizadas 61. Apesar da intensidade deste esforço, que se insere na modernização em curso da nossa ferrovia, a malha portuguesa ainda tem uma das maiores densidades de PN's no conjunto da Comunidade Europeia — 1,36 PN/Km em Portugal contra 0,7 PN/Km na CE.

ESTANTE

Recebemos na Redacção do Boletim CP as seguintes publicações:

LA VIE DU RAIL — 30 Abril 1992 — A privatização da exploração da linha ferroviária em Portugal, texto assinado por Maurício Levy.

LA VIE DU RAIL — 1 Maio 1992 — A reunião do Eurailspeed, em Bruxelas. A rede dos suburbanos de Paris.

LA VIE DU RAIL — 14 Maio 1992 — Interessante texto sobre a experiência parisiense no tratamento dos "sem domicílio fixo" que invadem as estações. A alta velocidade espanhola: a reconversão de Atocha, obras executadas na ligação Madrid-Sevilha.

LT NEWS — The London Transport News paper — n.º 405 — 30 Abril 1992.

CARGO — Abril 1992 — A CP e as ligações aos portos nacionais (texto de autoria do engº Lopes Marques): a CP vai apanhar o comboio da Europa; a CP quer desenvolver o transporte ferroviário.

CFF-COURRIER — 5 Maio 1992 — A unificação do caminho de ferro alemão.

LE RAIL — Abril 1992 — As duas redes alemãs.

LE RAIL — Maio 1992 — O regime de pensões da SNCB.

A Direcção Geral de Infraestruturas (Gabinete de Acessos e Atravessamentos Rodoviários ao Caminho de Ferro) elaborou o seu relatório de actividades de 1991 que bem reflecte a situação descrita — o atraso existente, apesar da franca recuperação e resultante de largas décadas quase sem investimento no caminho de ferro; o enorme esforço nos últimos anos expendido pela CP, contando para o efeito com a colaboração da Junta Autónoma das Estradas e das autarquias. Esforço este que está a ser prosseguido a bom ritmo: entre outros, foi adjudicado o estudo para a reclassificação das PN's da Linha do Norte, entre Entroncamento e Campanhã.

Os dados revelam também que o fundamental do esforço se dirige para a eliminação dos pontos (negros) da colisão dos modos de transporte: rodoviário e ferroviário. De 1993 até ao fim do ano transacto foram suprimidas 1795 PN's (média de 199 PN's/ano), com picos em 1985 (402 PN's suprimidas), 1987 (317), 1984 (277). No mesmo período, foram reclassificadas 740 (média de 82/ano), com picos em 1984 (105 reclassificações) e 1985 (180).

De referir que as Passagens Desniveltas (PD) construídas nem sempre implicam a eliminação de PN's. Em 1991 foram construídas 12 PD's, que trouxeram consigo o encerramento de 4 PN's. Isto porque algumas destas PD's resultaram da construção de novas estradas que obedeceram já ao preceito de não colidir com a ferrovia — o que, infelizmente, no passado aconteceu poucas vezes. Com efeito,

antes da rodovia chegar, quase sempre a ferrovia já lá se encontrava, pagando agora o caminho de ferro os custos de um modo concorrente que o não respeitou. No entanto, cabe dizer que a Junta Autónoma das Estradas está empenhada, tal como a CP, em evitar e ultrapassar esta colisão — em 1991, a JAE foi responsável pela construção de 10 PD's.

Em 31 de Dezembro de 1991, a Linha da Beira Alta ainda era a "recordista" em número absoluto de PN's (424), seguindo-se a Linha do Sul (342) a do Norte (337), a da Beira Baixa (308) e a do Oeste (307). No conjunto das linhas com circulação de comboios, registava-se um total de 4203 PN's, sendo 777 particulares, 163 automatizadas, 666 guardadas, 2 249 sem guarda e 348 de peões. ■

CORRIGINDO

Dois lapsos na última edição do Boletim da CP, dos quais pedimos desculpa aos nossos leitores e aos afectados.

OS SINDICATOS DA CP — Faltou referência ao SINFESE. São 27 sindicatos existentes na empresa; na listagem apresentada contam-se 26. Com a designação deste sindicato está completo o quadro.

LINHA DO CARVÃO SINES-PEGO — Faltou referências à 7.ª e 11.ª áreas da Direcção de Preservação e Serviço de Materiais da Divisão de Meios, entre as entidades que, em colaboração com a Equipa da Modernização dos Granéis, tornaram possível a concretização desta linha.



II TORNEIO CP ALFA CLUB — Organizado pela CP, em colaboração com o Oporto Golf Club, decorreu nos greens de Silvalde, Espinho, nos dias 23 e 24 de Maio, o II Torneio CP Alfa Club. Cento e cinquenta participantes numa boa jornada de promoção do Serviço Alfa. Os premiados — José Granja, em "gross" e "net", Graça Leite de Castro, em senhoras, e Branca Ferreira Jr., em juniores. Os prémios foram entregues pela Administração da CP (fotos de Manuel Ribeiro).



1992: ANO EUROPEU DA SEGURANÇA

Números negros da ferrovia, uma realidade à qual não adianta fechar os olhos: em média, por ano, registam-se 190 acidentes, dos quais resultam (também em média) 40 mortos, 35 feridos graves e 45 feridos ligeiros. De 1984 a 1990 assinala-se uma tendência para o agravamento destes números, apesar do esforço incidente na automatização e supressão de PN's.

NÚMEROS NEGROS FACTOS E RESPONSABILIDADES

É falsa questão a da imputação aos comboios da responsabilidade por esta situação. Primeiro porque, na generalidade dos casos, a ferrovia apresentou-se no terreno antes da rodovia, sem que esta tivesse garantido as melhores condições de atravessamento. Segundo porque os números comprovam que se concretiza o esforço para evitar cada vez mais a colisão dos dois modos de transporte. Terceiro porque o transporte ferroviário implica a deslocação de pesadas massas, com velocidades de tração muitas vezes impeditivas de travagem quando o obstáculo se apresenta de súbito na via.

O aumento de circulação automóvel a que se tem assistido, o incumprimento

das normas de segurança nos atravessamentos, e a ainda elevada densidade de PN's existentes, são factores na origem dos desastres. Se a supressão e automatização das PN's é caminho a seguir — mas necessariamente moroso e caro —, importa também ter em conta que ele só é possível pela conjugação de vontades de entidades diversas. E que essa conjugação de vontades deve tomar em consideração os problemas globais sem se ater a particularismo que, geralmente, são porta aberta ao acidente: não adianta, por exemplo, construir PD's e ao mesmo tempo pretender manter em funcionamento PN's localizados nas proximidades.

Por outro lado, o civismo e a educação serão factores minimizadores do aci-

APAGUE OS RISCOS!

Façamos da Europa um melhor lugar para trabalhar

COMISSÃO NACIONAL PARA O ANO EUROPEU DA SEGURANÇA, HIGIENE E SAÚDE NO LOCAL DE TRABALHO

dente. Se se cumprisse a velha regra do "Pare, Escute e Olhe", quantas mortes teriam sido evitadas? Civismo e educação são condições de (melhor) segurança, a merecer o empenho generalizado.

A CP tem estado, comprovadamente, disponível para comparticipar nesse esforço. Não se lhe exija, todavia, que faça milagres.



Atenção-Segurança:
estas duas palavras
devem estar sempre
presentes no local
de trabalho.

Por maioria da razão,
dadas as condições
de trabalho na via,
estas duas palavras
são regras de ouro
no caminho de ferro.

Ser prudente
para evitar
o acidente.

ÁLCOOL: UM COMBATE NECESSÁRIO

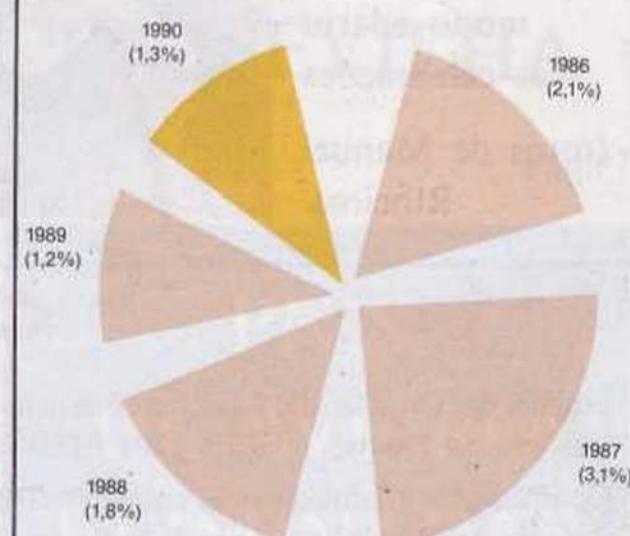
O controlo de alcoolemia, efectuado regularmente na CP, tem conduzido à progressiva redução de casos de excesso de álcool. De 1985 a 1990, os testes realizados subiram de 2 347 a 29 820, com pico em 1987 (foram então efectuados 35 513).

Os resultados deste controlo são satisfatórios, com diminuição drástica de casos positivos. Em 1986 para 22 624 testes, 479 positivos — 2,1%; em 1987, 32 513 testes, 1 016 positivos — 3,1%; em 1988, 29 884 testes, 542 positivos — 1,8%; em 1989, 30 219 testes, 367 positivos — 1,2%; em 1990, 29 820 testes, 409 positivos — 1,3%.

As estatísticas revelam que é entre as 14 e as 16 horas que os excessos de alcoolemia se verificam com maior intensidade. São os trabalhadores com idades entre os 50 e os 54 anos os mais propensos a tais excessos. O controlo de alcoolemia tem encontrado menos casos entre os trabalhadores com idade inferior a 30 anos.

Embora os números confirmem que o controlo é dissuasor do consumo excessivo de álcool, não podemos dar-nos ainda por satisfeitos com os (bons) resultados já alcançados. É preciso que a alcoolemia desapareça de vez na empresa, pela progressiva consciência dos trabalhadores para os perigos que dela advêm, pela afirmação de hábitos de higiene e de alimentação racionais e saudáveis, que minimizem os riscos. ■

CONTROLO DE ALCOOLÉMIA Percentagens Positivas



EM BREVES

• ENTROU em vigor a 31 de Maio o Horário de Verão/92 da CP. Comporta o reforço dos Intercidades e dos Suburbanos. Mais dois comboios em cada sentido reforçam a ligação IC Lisboa-Porto (duplicação da oferta até então existente); dois Intercidades do eixo Lisboa-Porto têm paragem em Santarém. Quanto ao eixo Lisboa-Algarve, passa a dispor de três IC em cada sentido (mais dois do que os que circulavam até essa data), com a extensão da ligação a Vila Real de Santo António e a novidade de paragem de dois comboios em Setúbal.

• LINHA da Póvoa tem horário inteiramente novo, duplicando a oferta nas horas de ponta — um comboio em cada 15 minutos. A introdução deste horário reflecte a concretização de investimentos em material circulante (sete automotoras de via estreita — três milhões de contos) e melhoria de infraestruturas — vias, pontes, estações (dois milhões de contos). As novas automotoras de via estreita têm encerramento automático das portas e equipamento de som que permite ao maquinista comunicar com os passageiros para a difusão da informação.

• A ESTAÇÃO de S. Bento, Porto, beneficiada por um sistema de iluminação, desenvolvido pela Philips, que destaca os seus pormenores arquitectónicos. São salientados o exterior da estação, o grande átrio e a própria gare, por via de iluminação directa e indirecta.

• COMEÇOU este mês de Junho a funcionar o novo terminal de inversão de composição na estação do Rego, Lisboa. Serve de terminus a comboios com partida de Cacém. Também as composições com partida de Queluz passam a ter terminal no Areeiro. Os comboios formados em Amadora e Sintra continuam a convergir para o Rossio.

Este sistema permite o início das obras de modernização da Estação do Rossio, com a minimização possível de incómodos para os utentes.



Challenger Trophy também esteve entre nós. Um comboio especial foi organizado para transportar os participantes neste torneio que vai ganhando foros de cidadania.

Dia 1 de Junho, Dia Internacional da Criança — dia de animação especial na CP.

Milhares de crianças foram nesse dia transportadas nos comboios da empresa, que deste modo aderiu às celebrações

(fotos de Manuel Ribeiro).

— BOLETIM INFORMATIVO

Edição da Divisão de Relações Públicas da CP
Calçada do Duque, nº 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 Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 937 61 80 / 937 80 92 • FAX 937 75 60
Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita