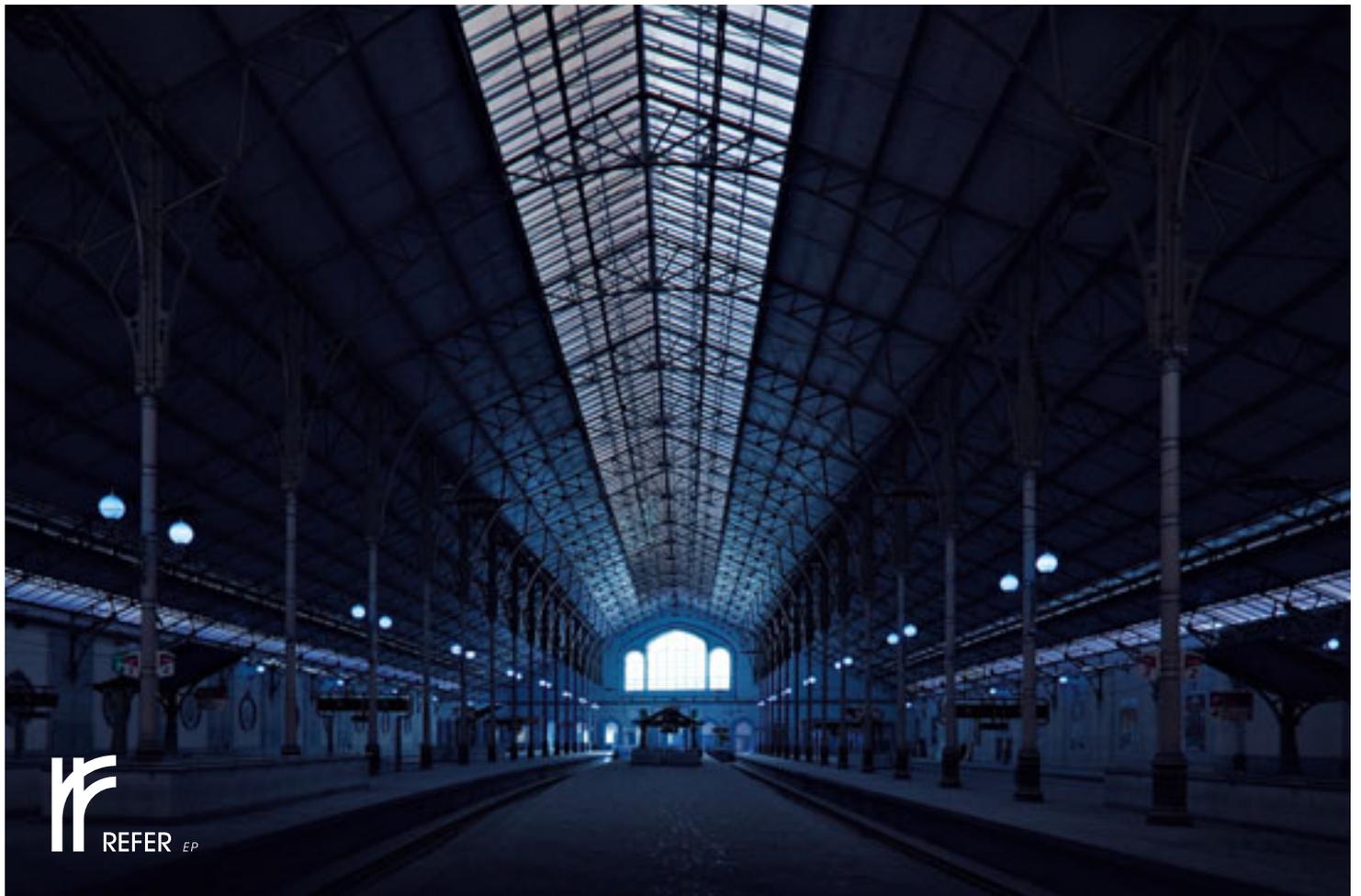


POLIDE DO ROSSIO A CAMPO ROSSIO A CAMPOLIDE DORO ETÚNEL DO ROSSIO ESTAÇÃO E TÚNEL DO ROSSIO



POLIDE DO ROSSIO A CAMPO
ROSSIO A CAMPOLIDE DORO
ETÚNEL DO ROSSIO ESTAÇÃO E TÚNEL DO ROSSIO ESTAÇÃO E TÚNEL





COMPAGNIE INTERNATIONALE

DES WAGONS-LITS ET DES GRANDES

ETREPRISES



ÍNDICE

Abertura	6
REFER * INVESFER	7
Estação do Rossio	8
Estação da Europa	9
Ilustres passageiros	10
Arte	12
Intervenções	16
Túnel do Rossio	20
Histórico	21
Cronologia das intervenções	22
Principais características	24
Os trabalhos	26
Processo contratual	27
Largo Duque do Cadaval	28

REFER * INVESFER

A Rede Ferroviária Nacional REFER *EP*, criada pelo Decreto-lei 104/97, de 29 de Abril, tem como missão proporcionar ao mercado uma infra-estrutura de transporte competitiva e gerir e desenvolver uma rede ferroviária eficiente e segura, nas suas vertentes de construção, conservação e manutenção, gestão de capacidades, preservação do património e respeito pelo meio ambiente.

Os seus objectivos podem sintetizar-se como sendo:

- Disponibilizar uma rede ferroviária fiável, cujos padrões de qualidade sejam avaliados por normas reconhecidas e percebidas por todos, nomeadamente os clientes do caminho-de-ferro;
- Modernizar a empresa quer do ponto de vista tecnológico quer do desenvolvimento organizacional e de recursos humanos;
- Garantir a disponibilidade da rede ferroviária e a integridade do património;
- Optimizar desempenhos no sentido da eficácia social, económica e financeira;
- Procurar e explorar novas oportunidades de negócio.

A REFER conta com um conjunto de empresas em cujo capital social é a principal accionista ou detém uma quota-parte significativa, as quais, pelas suas actividades específicas, contribuem para a modernização e desenvolvimento do sector do caminho-de-ferro.

Entre estas encontra-se a INVESFER, empresa de capitais públicos da REFER, que tem por objecto a prestação de serviços de valorização de património imobiliário e como Missão Estratégica a oferta de respostas flexíveis e inovadoras na valorização patrimonial.

Neste âmbito de acção, estiveram a cargo da INVESFER os trabalhos de recuperação da Estação do Rossio e Largo Duque do Cadaval.

ESTAÇÃO DO ROSSIO

ESTAÇÃO DA EUROPA

Da Estação Central partiu durante largo período o Sud-Express, comboio de luxo, com carruagens-cama e vagão-restaurant, a primeira ligação rápida entre Lisboa e Paris.

Lançado pela “Compagnie Internationale des Wagons-Lits” o comboio começou a circular em 1887, inicialmente com uma periodicidade semanal, no ano seguinte já com duas viagens por semana e, desde 1907 até à Guerra de 14-18, diariamente, voltando a ter esta periodicidade entre 1922 e 1940.

Em 1930 a viagem até Paris demorava 30 horas e custava 2250\$00.

A 1 de Janeiro de 1947, lê-se na Gazeta dos Caminhos de Ferro um texto de Raul Esteves sobre o famoso comboio: “O Sud-Express constitui, de há longos anos, o comboio que mais rápida e facilmente assegura a ligação do importante Porto de Lisboa com os países da Europa Central. A sua circulação representa, no ponto de vista ferroviário, um notável elemento a considerar no sistema de comunicações terrestres da Europa com o principal cais de desembarque das linhas marítimas da América do Sul e da África Ocidental.”



Partida do Presidente da C. M. Lisboa, Álvaro Salvação Barreto, para Roma, onde foi participar no Congresso das Capitais. (1951) [AFCML]



Chegada à Estação do Rossio da delegação dos EUA enviada para assistir à transladação do Soldado Desconhecido. (1921). [AFCML]

ILUSTRES PASSAGEIROS

Na Estação do Rossio cruzou-se muita da história do país, de Lisboa e do caminho-de-ferro, aqui chegaram monarcas e chefes de estado, daqui partiram escritores e artistas. Às suas portas organizaram-se manifestações, homenagens, paradas militares, peditórios e até crimes.

A sua centralidade e singular presença arquitectónica cativou anónimos e figuras ilustres, nacionais e estrangeiros; os muitos milhares que a cruzaram, que a fotografaram, que sobre ela escreveram compõem uma parte da sua história.

Desfile de antigos combatentes da Primeira Guerra Mundial junto à Estação do Rossio (entre 1920 e 1929). [AFCML]

Revolução de 25 de Abril de 1974 (1974-04-25). [AFCML]



Estação do Rossio - O Rei D. Carlos e o seu irmão o Infante D. Afonso (ant. 1908). [AFCML]



Estação do Rossio - Visita do escritor espanhol Vicente Blasco Ibañez a Lisboa (1909). [AFCML]



Estação do Rossio - Venda da flor. Os lucros revertiam a favor dos soldados na guerra (1917). [AFCML]



Estação do Rossio - Bernardino Machado, Presidente da República acompanhado do Ministro da Guerra, Norton de Matos e outras individualidades (1917). [AFCML]



ARTE

O projecto da Estação do Rossio, da autoria de José Luís Monteiro, Mestre de Arquitectura da Escola de Belas Artes de Lisboa, resultou de uma imposição da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, para que o edifício fosse uma adaptação de valores nacionais às produções artísticas oitocentistas.

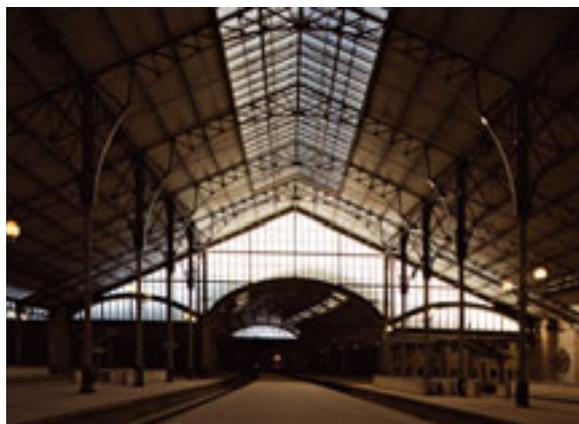
O aturado projecto de linguagem neo-manuelina compreendia uma série de detalhes artísticos que tornam singular esta Estação: a torre do relógio, os arcos das portas centrais, as colunas de iluminação, a cobertura de ferro, a Sala do Rei.

Em 1958 foram incluídos no lado nascente da gare 13 painéis de azulejos figurativos, concebidos para funcionarem como anúncios publicitários da Exposição do Mundo Português em 1940, alusivos à indústria e aos produtos de exportação nacionais, criados por Lucien Donnat e Amara. Mais recentemente, em 1996, foram colocados no lado oposto da gare 13 painéis de azulejos, da autoria do Professor Lima de Freitas, aludindo às figuras míticas e lendárias da cidade de Lisboa.

A Estação do Rossio foi classificada pelo Instituto Português do Património Arquitectónico – IPPAR como “Imóvel de Interesse Público”, em 1971.



Estação do Rossio - Acesso principal. Os arcos das portas centrais do rés-do-chão aludem à boca do Túnel. Neles consta a inscrição: “Estação Central”. As portas, em ferro, foram fabricadas em Inglaterra. [AR]



Estação do Rossio - Cobertura. A cobertura metálica da nave de 21 metros de altura e 130 de comprimento foi fornecida pela casa belga Baume et Merpent. [AR]

Estação do Rossio - Sala do Rei, salão nobre. Era aqui que a família real aguardava os comboios, antes de subir à gare para embarque ou receber qualquer visita de Estado ou visitante ilustre. Após a implantação da República terá sido também local de espera para as figuras do novo regime. A sala, agora integralmente recuperada mantém a sua traça original. [AI]





Painéis de azulejos de Lima de Freitas. [AR]

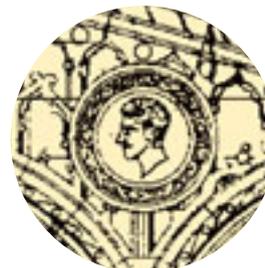
Pormenores da fachada – Medalhões renascentistas executados por Simões de Almeida



George Stephenson
(inventor da locomotiva
a vapor)



Rei D. Luís
(o monarca morre em
1889 quando a fachada
estava a ser executada)



Fontes Pereira de Melo
(Ministro que introduz
o caminho-de-ferro
em Portugal)

A Estação do Rossio é muito provavelmente a mais representada em postais de todas as estações ferroviárias portuguesas, sobretudo porque logo quando da inauguração, em 1890, se tornou num edifício de referência no panorama arquitectónico da capital, carácter que ainda mantém na actualidade.

Os selos de correio são uma outra área que em diferentes momentos versou a Estação do Rossio, contribuindo para a divulgação da sua imagem.



Postais ilustrados da colecção de Jorge Branco

INTERVENÇÕES

Ao longo de 121 anos, a Estação do Rossio foi sofrendo alterações, algumas visando adequar o serviço ferroviário às novas tecnologias, outras adaptando a Estação às novas solicitações.

Nos anos 40, perante o desajustamento entre o solene aspecto exterior da Estação e as exíguas instalações interiores, segundo um projecto do arquitecto Cottinelli Telmo, foram remodelados o átrio, as bilheteiras e os acessos aos cais.

O resultado destas intervenções foi retratado na edição de Maio de 1948 do “Boletim da CP” deste modo: “O interior, especialmente nos últimos tempos estava longe de corresponder à categoria da cidade que servia, e por isso mesmo mandou a Companhia proceder a importantes obras (...) a transformação foi radical, pois do pavimento ao tecto, tudo foi modificado, ficando a nossa principal estação ferroviária com um ar moderno e civilizado.

Estação do Rossio - Após intervenção nos anos 40. [AFCP]



As colunas de ferro negras e esguias foram revestidas com mármore reluzente. E de mármore é também o pavimento que até à pouco era de betonilha. As barracas de madeira desapareceram completamente e as velhas bilheteiras foram substituídas por outras, amplas e arejadas, com cromados e chapas de cristal. O tecto é branco, a luz clara, tudo respirando limpeza e bom gosto.

Os elevadores estão sofrendo transformações passando a ser mais rápidos e em maior número (...).

No lugar onde existia o despacho de bagagens, está agora a Secção de Informações.”

No ano de 1976 abre ao público, nos pisos intermédios da Estação do Rossio, o Centro Comercial Terminal, com projecto de J. C. Loureiro. Este espaço arrojado e inovador para a época, contava com cerca de 100 lojas e cinemas.

Estação do Rossio - Átrio principal (c.1940). [AFCP]



Estação do Rossio - Zona de despacho de mercadorias (c.1940). [AFCP]



Nos trabalhos que decorrem entre 1992 e 1996 inclui-se a abertura da interface com o Metropolitano de Lisboa – Restauradores, a recuperação e prolongamento da cobertura até à entrada do Túnel e o tratamento estético de uma das laterais da gare com aplicação de painéis de azulejo de Lima de Freitas.

Em 2003 foi concluída a remodelação do átrio da Estação, tendo-lhe conferido a imagem que hoje conhecemos. Com o encerramento do Túnel do Rossio para reforço e reabilitação, propiciou-se uma oportunidade para intervir nos restantes espaços do edifício. As obras de remodelação a cargo da INVESFER tiveram início em Setembro de 2005, decorreram em duas fases e envolveram profundas alterações na área global do edifício – cerca de 7800 m². A intervenção procurou recuperar a estrutura original eliminando os andares intermédios que ao longo dos anos se foram somando à estrutura. Nos espaços criados contemplam-se três tipos de uso distintos: Um público afecto aos serviços ferroviários; zonas de comércio/restauração e escritórios privados.

Estação do Rossio - Zonas intervencionadas. [AI]



Estação do Rossio - Espaço cultural. [AI]



As áreas privadas destinadas ao comércio, escritórios e equipamentos colectivos existem de forma autónoma e independente da funcionalidade ferroviária.

Na frente do edifício além da recuperação integral da Sala do Rei foram criados dois espaços de escritórios. No piso da gare, onde convergem as acessibilidades provenientes do piso 0 e da Calçada do Carmo, ficaram localizadas as bilheteiras, as instalações sanitárias e demais infra-estruturas que respondem às necessidades dos passageiros.

Foram ainda criados neste piso quatro espaços comerciais e um cultural (a sala onde se encontra esta Exposição). Ainda no âmbito desta intervenção foram alvo de limpeza as fachadas e tratados os seus elementos em pedra, bem como recuperados os paramentos em reboco pintado.

A iluminação decorativa aplicada à fachada principal foi estendida às restantes fachadas.

Estação do Rossio - Aspecto geral da gare. [AI]



Túnel

TÚNEL DO ROSSIO

HISTÓRICO

Considerada por muitos como a maior obra de engenharia nacional do século XIX, a construção do Túnel do Rossio teve início no ano de 1887 e foi concluída em 1890.

Dois grupos de operários iniciaram os trabalhos no dia 21 de Maio de 1887: um começou a escavação do lado de Campolide, outro na zona do Rossio.

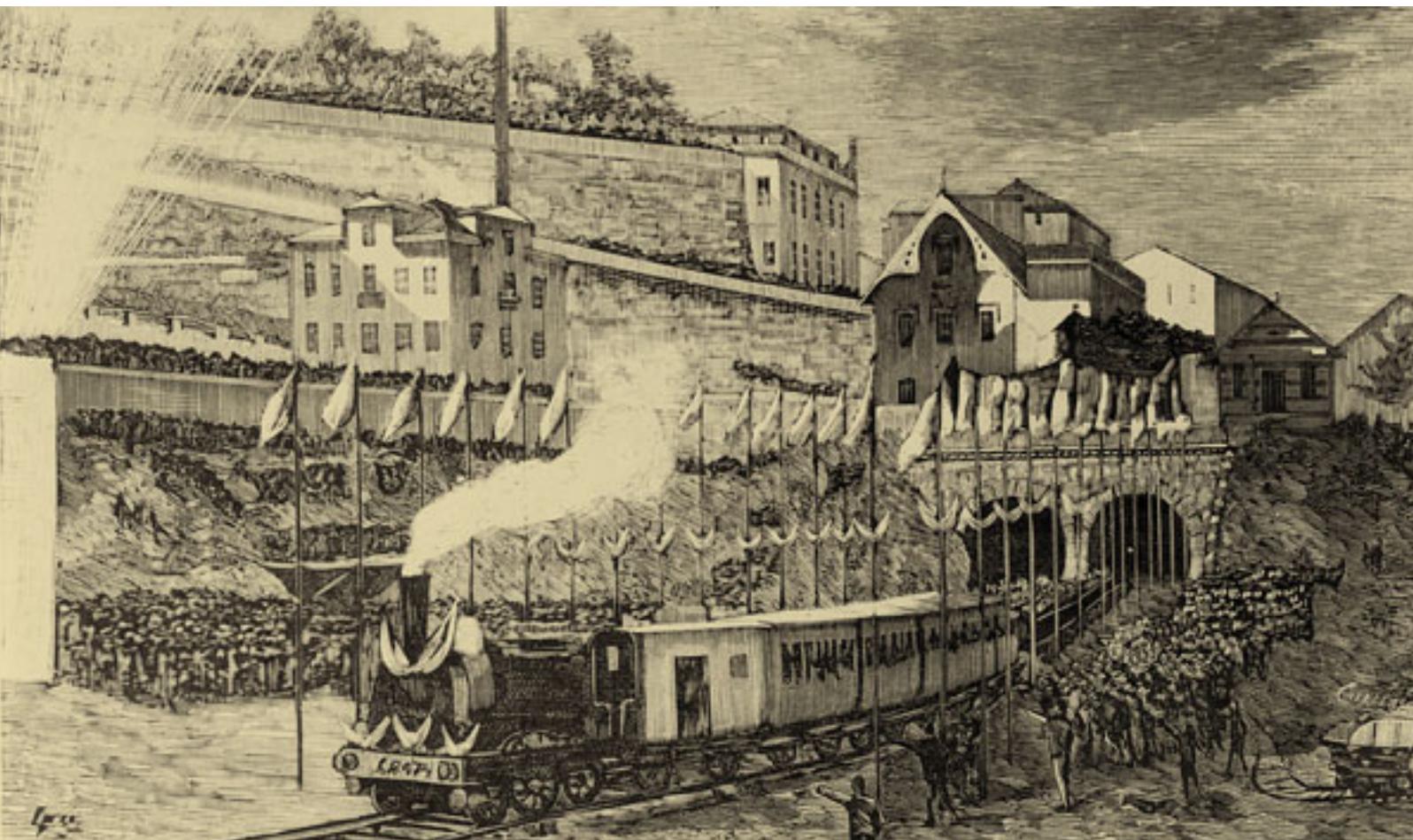
Eduardo Frutuoso Gaio relatava à época: “a abertura das galerias foi feita rapidamente e nela se empregaram cerca de mil trabalhadores, perfurando-as de um lado e do outro verificando-se o encontro dos dois grupos de operários na noite de 23 para 24 de Maio de 1888, ficando o Túnel completamente aberto perante grandes manifestações de regozijo dos operários e do pessoal da direcção dos trabalhos”.

Inaugurado oficialmente pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, no dia 11 de Junho de 1890, o Túnel do Rossio foi atravessado a primeira vez pelo comboio, um ano antes, a 8 de Abril de 1889. A viagem inaugural demorou cerca de 27 minutos, em comboio cujas máquinas alimentadas a hulha circulavam, a 6 km por hora.

Com o comprimento de 2613 metros, o maior Túnel ferroviário português foi quase todo escavado por entre rocha calcária e a sua construção envolta em grandes polémicas e discussões.

O Túnel do Rossio trouxe consigo a tão desejada ligação ferroviária dos comboios nacionais e internacionais à cidade de Lisboa, colocando a Estação do Rossio como principal centro ferroviário do País.

Inauguração do Túnel do Rossio, gravura. [AFCML]



CRONOLOGIA DAS INTERVENÇÕES

1952 Construção de uma soleira de betão desde a boca do lado da Estação do Rossio até ao km 0,700.	1955 Realizadas intervenções de rebaixamento da plataforma, com vista à electrificação, entre cerca de 30 a 50 cm; Neste mesmo ano, devido ao rebaixamento, houve a reparação da cedência do hasteal direito da via descendente, entre os km 1,920 e 1,960, através da reconstrução em betão, do pé-direito, com a espessura necessária para colmatar a cavidade no terreno.	1967 Construção de um novo dreno para rebaixamento das águas existentes ao nível da plataforma.	1979 O Laboratório Nacional de Engenharia Civil iniciou a primeira campanha de observação e monitorização (convergenciometria) no Túnel.	1983 Reforço do hasteal, lado esquerdo, ao km 0,900, com a aplicação de duas fiadas de ancoragem pré-esforçadas a 200 kN.	1987 Reforço do hasteal, lado direito, ao km 0,900, com a aplicação de duas fiadas de ancoragem pré-esforçadas a 245 kN.
--	--	---	--	---	--

22 Outubro 2004

Por questões relacionadas com a segurança ao nível da sua exploração a Rede Ferroviária Nacional REFER EP decide suspender a circulação ferroviária no Túnel do Rossio.

Após avaliação de vários cenários de intervenção, as acções de reabilitação e beneficiação do Túnel consideradas fundamentais para a reabertura em

segurança, foram então estimadas globalmente em 49 500 000 euros.

De imediato, a REFER, após acordo superior sobre o cenário de intervenção considerado adequado, adjudicou o projecto de reabilitação do Túnel do Rossio, pelo valor de 1 243 350 euros, ao gabinete de engenharia GRID - Consultas, Estudos e Projectos



1990

Reforço do hasteal, lado direito, ao km 0,900.

1991

Reparação de dois troços experimentais de 200 m, entre os km 0,220 e 0,420 respeitante a trabalhos de impermeabilização da abóbada do Túnel e entre os km 0,780 e 0,980 relativo à execução da soleira em betão.

1993-1995

Impermeabilização e reforço, em 200 m, na zona da boca de entrada (lado da Estação do Rossio); Reforço do Túnel na zona do atravessamento do Túnel do Metropolitano (Linha Amarela) com recurso a pregagens, betão projectado, malha metálica e injeccção do maciço.

2001

Ao km 0,900 houve a necessidade da demolição das alvenarias dos pés-direitos de ambos os hasteais, para a execução de contrafortes e instalação de ancoragens com 540 kN e comprimento total de 15 m. Houve ainda lugar à betonagem de cortinas intercalares e de uma viga de topo para suporte da abóbada entre contrafortes; Neste ano deu-se início à monitorização de seis daquelas ancoragens através de células de carga.

2004

Encerramento da circulação ferroviária no Túnel do Rossio.

2005

Início dos trabalhos de reabilitação e beneficiação com execução de escavação, colocação de cambotas, enfilagens, pregagens e microestacas, nichos, saída de emergência, soleira e revestimento definitivo e betonagem da via-férrea.

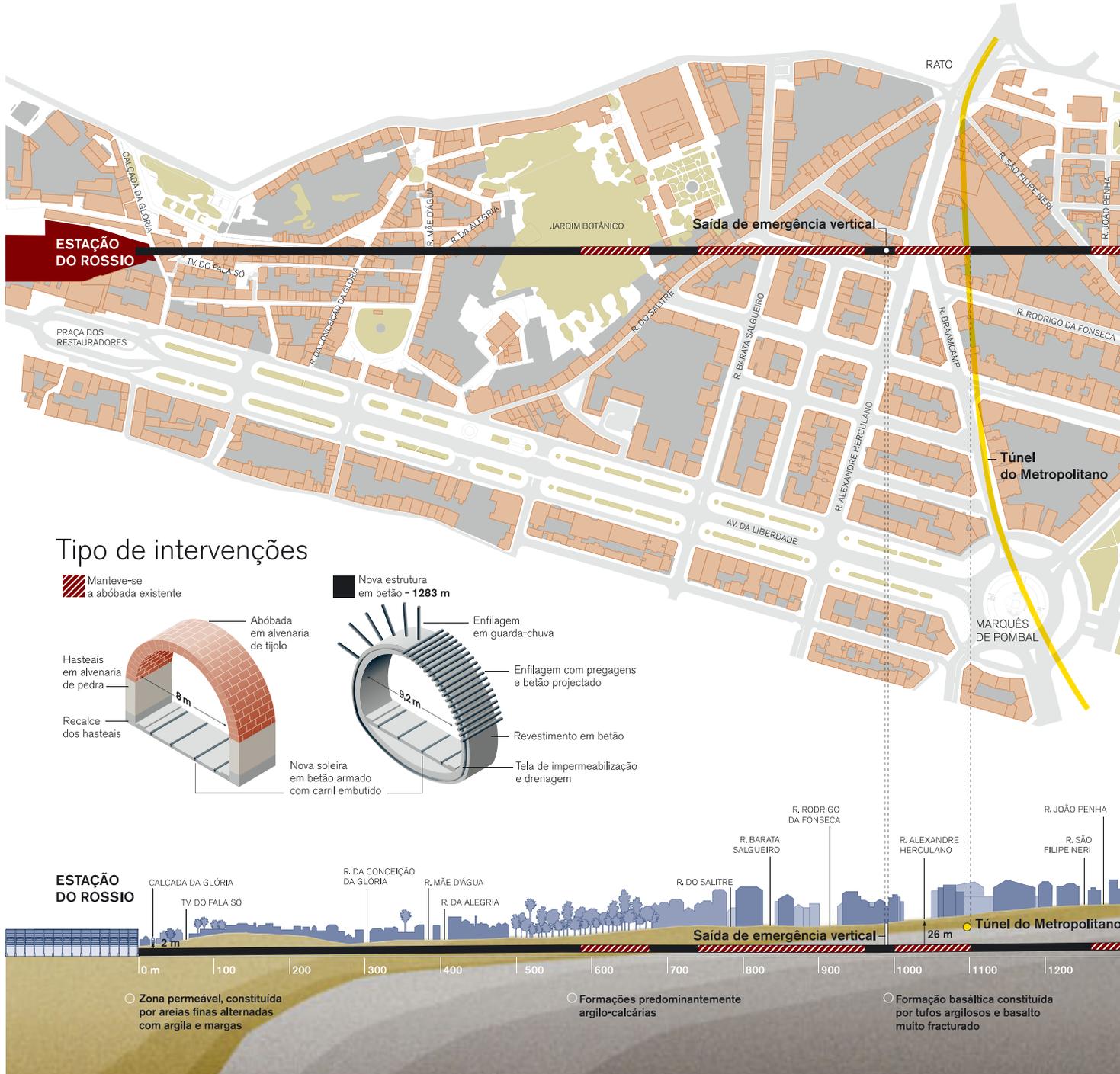
de Engenharia, L.da, que coordenou, sendo o projecto estrutural elaborado pelo sr. eng.º Joaquim Barreto. O projecto de via e catenária pela Ferbritas e os equipamentos de segurança, ventilação e distribuição eléctrica pela Tecnep. Foi igualmente decidido realizar em simultâneo a revisão do projecto, o qual foi adjudicado ao gabinete

de engenharia suíço Amberg Engineering pelo valor de 69 900 euros. Para acompanhamento do projecto, bem como da empreitada, foi decidido solicitar uma assessoria técnica específica ao LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil, com um valor estimado de 159 600 euros.

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS

Segundo o perfil longitudinal de 1924, o Túnel é em alinhamento recto e tem 2600,00 m de comprimento, entre os km 0,215 e 2,815; mas segundo o perfil de 1953, esse comprimento é de 2610,80 m entre os km 0+194,40 e 2+805,20. O desnível vencido desde o Rossio a Campolide é de 24,00 m ou de 24,50 m, conforme se adopte o primeiro ou segundo dos referidos perfis.

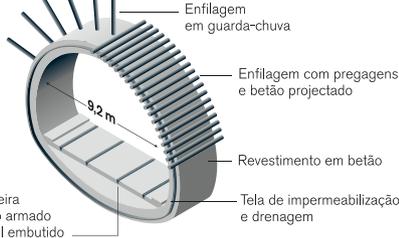
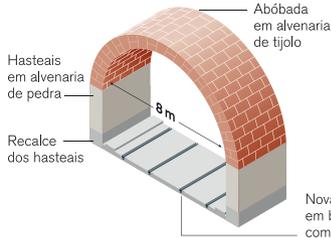
A linha é em via dupla e o perfil transversal do Túnel é constituído por uma abóbada circular de 4 m de raio assente sobre pés direitos de 2 m de altura, acima do nível dos carris. Tem portanto 8 m de largura por 6 de altura, até ao fecho da abóbada.



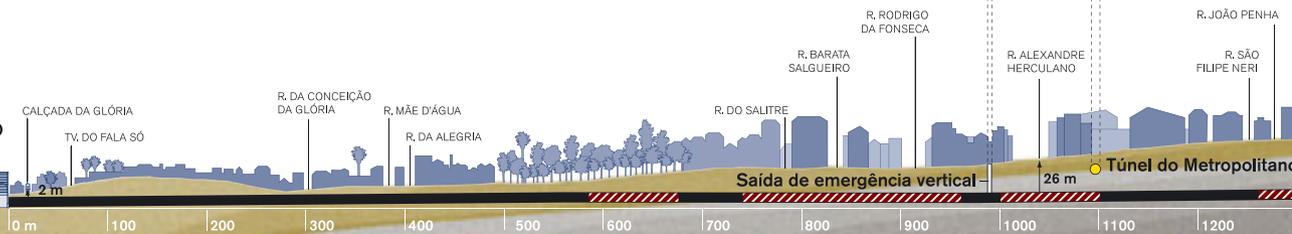
Tipo de intervenções

Mantive-se a abóbada existente

Nova estrutura em betão - 1283 m



ESTACÃO DO ROSSIO



Zona permeável, constituída por areias finas alternadas com argila e margas

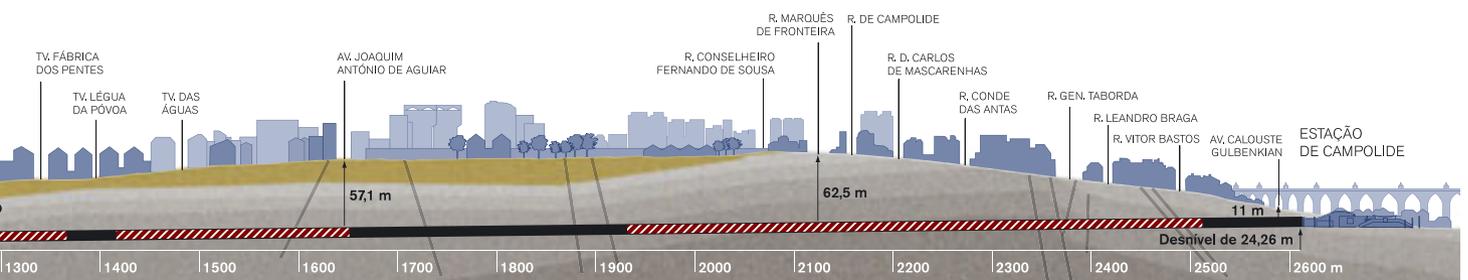
Formações predominantemente argilo-calcárias

Formação basáltica constituída por tufo argiloso e basalto muito fracturado

O revestimento da galeria tem uma espessura média indicada no projecto original igual a 0,80 m, sendo de alvenaria de tijolo na abóbada e de alvenaria de tijolo ou de pedra nos hasteais.

Desde a boca do Rossio até ao km 0+700 a soleira foi construída em abóbada invertida de alvenaria de tijolo, com espessura corrente de 0,50 m crescendo para 0,70 m nas zonas em que o terreno se mostra de pior qualidade. Para reforço daquela soleira foram construídos anéis de betão com intervalos de três metros.

Na construção do Túnel, para facilitar os trabalhos foram abertos seis poços de acesso.



○ Formações do cenomaniano margoso constituído por alternâncias de calcários compactos com bancadas mais ou menos margosas e argilosas

Falhas tectónicas

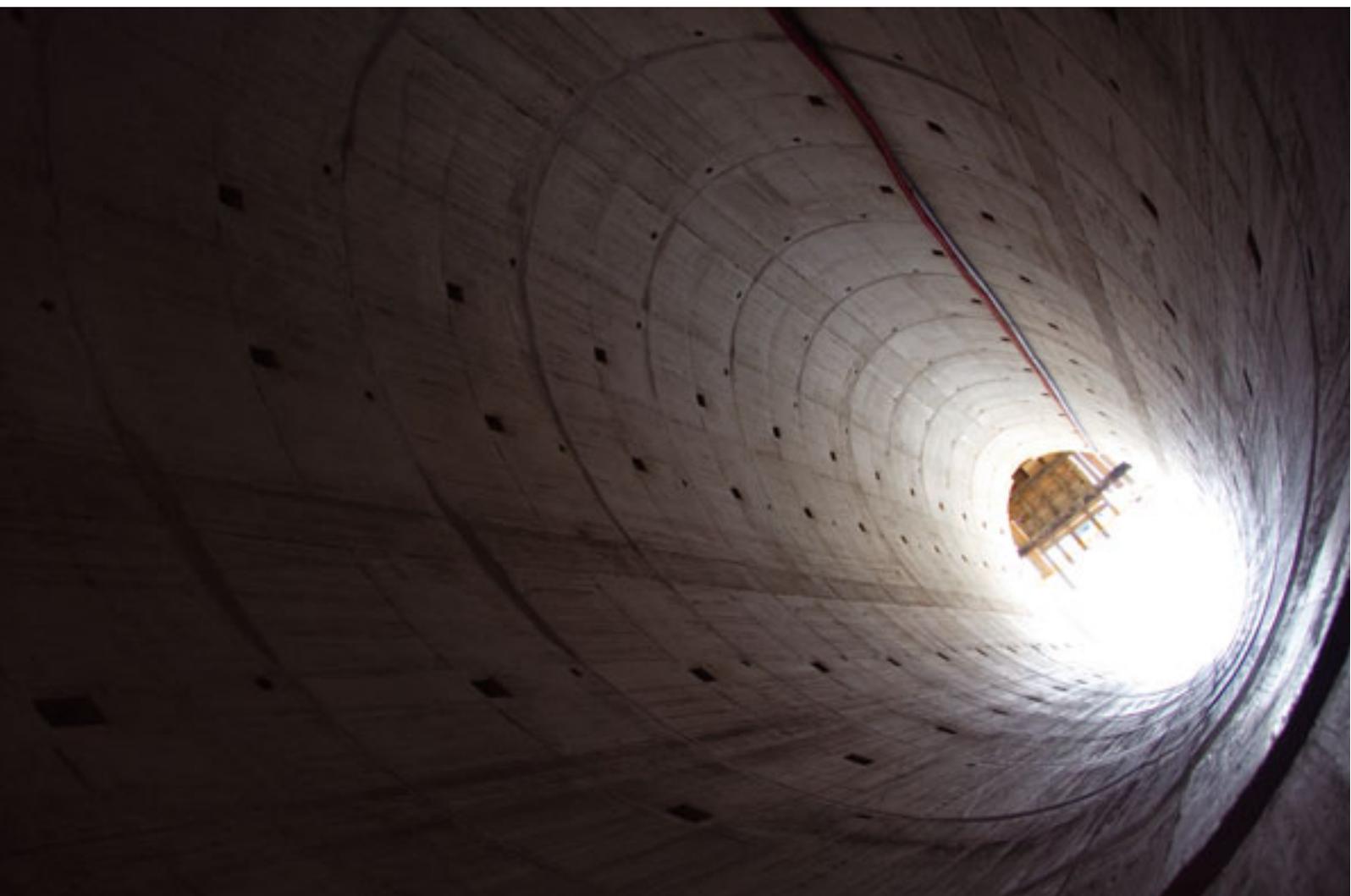
OS TRABALHOS

O projecto realizado consistiu genericamente numa intervenção estrutural nas zonas degradadas do Túnel por construção de uma secção fechada em betão armado no seu interior, numa extensão de 1283 metros.

Alterando a configuração da via, foi construída em toda a extensão do Túnel, 2613 metros, uma plataforma de via contínua em betão onde são embebidos os carris, viabilizando o acesso rodoviário em caso de necessidade (emergência, socorro, etc.) e constituindo, igualmente, um elemento de rigidez importante para a estabilidade estrutural do Túnel.

Foram instalados modernos equipamentos de segurança, nomeadamente de prevenção e combate de incêndios, um sistema de monitorização automático com transmissão de dados à distância permitindo o controlo permanente e medição em tempo real das condições estruturais do Túnel, sistemas de ventilação e desenfumagem verticais e longitudinais, câmaras de videovigilância e uma saída de emergência vertical situada sensivelmente a meio do Túnel.

Túnel do Rossio - Saída de emergência vertical, antes da instalação de escadas. [AR]



PROCESSO CONTRATUAL

Após realização de uma consulta a cinco Consórcios, os trabalhos de reabilitação do Túnel do Rossio foram adjudicados ao Consórcio Teixeira Duarte – Engenharia e Construções, SA/EPOS – Empresa Portuguesa de Obras Subterrâneas, Lda, pelo valor de 31 780 000 euros, no dia 24 de Junho de 2005, tendo a consignação dos mesmos ocorrido no dia 21 de Julho e os trabalhos iniciados no dia 24 de Julho de 2005.

Complementarmente a REFER realizou uma consulta a sete empresas para a realização de uma prestação de serviços de Fiscalização da Empreitada, tendo esta sido adjudicada à DHV/FBO – Consultores, SA.

A Assessoria à REFER para a Gestão Global do Projecto foi efectuada pela Ferbritas – Empreendimentos Industriais e Comerciais SA.

Em 6 de Outubro de 2006, devido à rescisão de contrato com o consórcio Teixeira Duarte/EPOS, por incumprimento contratual, foram suspensas as obras de Reabilitação do Túnel do Rossio.

Em 13 de Dezembro seguinte a REFER e a Tecnasol FGE-Fundações e Geotecnia, SA assinaram o contrato para a finalização da 1ª fase das referidas obras. Este contrato abrangia a empreitada de execução da parte final do suporte primário do Túnel, que consistia na execução de pregagens e enfilagens de forma a permitir a escavação para alargamento do Túnel em condições de segurança e na aplicação de cambotas metálicas e betão projectado, garantindo assim a estabilidade do alargamento efectuado até à aplicação do revestimento definitivo em cerca de 450 metros a partir da Estação do Rossio, pelo valor de 9 798 340 euros, com o prazo de execução de 240 dias de calendário, e o Programa de Instrumentação e Observação da totalidade da obra, pelo valor de 1 201 660 euros. Os trabalhos relativos à execução do suporte primário foram concluídos a 16 de Agosto de 2007, mantendo-se as actividades referentes ao Programa de Instrumentação e Observação.

Relativamente à 2ª fase, que correspondia aos restantes trabalhos de construção civil (revestimento definitivo) e especialidades (via, catenária, iluminação, ventilação e segurança), a REFER após analisar as propostas apresentadas, decidiu adjudicar a empreitada ao consórcio Mota-Engil/Zagope/Ferrovias, pelo valor de 17 800 000 euros, num prazo de execução de 320 dias.

O contrato desta empreitada foi assinado no dia 29 de Dezembro de 2006, e o início dos trabalhos ocorreu em 22 Janeiro de 2007.

Os trabalhos foram concluídos no dia 8 de Fevereiro de 2008.



Túnel do Rossio - Trabalhos. [AR]

Largo

LARGO DUQUE DO CADAVAL



Estação do Rossio - Obras de construção da cobertura, fachada lateral e rampas de acesso. [AFCP]

LARGO DUQUE DO CADAVAL

A intervenção neste espaço que durante anos mais não foi que um caótico estacionamento automóvel, foi desenvolvida pela INVESFER numa perspectiva global de integração urbana e paisagística. Articula os diferentes espaços públicos numa óptica de complementaridade de funções, adaptada às particularidades específicas do local, sendo caracterizada por espaços ajardinados, mobiliário urbano e oferta de serviços de apoio. Directamente acessíveis a partir do Largo Duque do Cadaval encontram-se dois espaços destinados a escritórios, com entradas independentes e sete espaços comerciais que se prolongarão para o exterior sob a forma de esplanadas.

A partir do arruamento criado no Largo existe ainda um acesso automóvel à garagem (exclusiva aos escritórios e cargas e descargas).

Os trabalhos de requalificação envolveram alterações ao nível do pavimento, recuperação das fachadas e das coberturas dos cinco edifícios envolventes.

Largo Duque do Cadaval - Antes da intervenção (2000 e anos 70). [ARIAFCP]



Largo Duque do Cadaval - Trabalhos de reabilitação. [AI]





Largo Duque do Cadaval - Vista geral espaços comerciais. [AI]

Largo Duque do Cadaval - Vista geral escritórios. [AI]



Coordenação da Exposição

Direcção de Comunicação e Imagem | REFER

Projecto Expositivo

DESIGN Rodrigo Saias com Rita Salgueiro | Atelier 004

PRODUÇÃO Cláudio Garrudo | Atelier 004

Design de luz

José Álvaro Correia

Textos

REFER

Fotografia

Arquivo REFER (AR)

Arquivo INVESFER (AI)

Arquivo Fotográfico CP (AFCP)

Arquivo Fotográfico CML (AFCML)

Fundação Portuguesa das Comunicações (FPC)

Infografia

Ana Serra e Jaime Figueiredo

Peças Museológicas

Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado

Videos

Bombazine

Som

Pormenor

Execução e montagem

Eurostand

Pré-press

Critério

Impressão

MR Artes Gráficas

Fevereiro de 2008



REFER EP

Rede Ferroviária Nacional REFER *EP*
Palácio Coimbra
Rua de Sta. Apolónia, 53
1100-468 Lisboa
Tel. 21 102 20 00
Fax 21 102 29 69
ci@org.refer.pt
www.refer.pt



INVESFER

INVESFER - Promoção e Comercialização
de Terrenos e Edifícios, S.A.
Rua Dr. Eduardo Neves
Estação de Entrecampos - Porta A
1050 - 077 Lisboa
Tel: 21 102 61 20/3
Fax: 21 102 61 24
invesfer@invesfer.pt
www.invesfer.pt