



# BOLETIM

## FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição da Divisão de Relações Públicas da CP — N.º 1 — 20-1-1992

### O DESAFIO DA RENOVAÇÃO

**C**om a publicação do primeiro número do Boletim Informativo inicia-se uma nova e indispensável forma de comunicação da Empresa com todos os seus trabalhadores.

Os Caminhos de Ferro na Europa, em particular na Comunidade Europeia, estão em grande renovação de mentalidade, de postura perante o desafio da concorrência entre os diversos modos de transporte e de compreensão daquilo que é, de facto, o papel que devem desempenhar.

Em Portugal não somos uma excepção, bem pelo contrário. A CP tem vindo a aderir com entusiasmo às transformações necessárias para que também entre nós o comboio deixe de ser parente pobre entre os modos de transporte e assuma um papel de parceiro activo e dinâmico.

O investimento na modernização da infraestrutura e do material circulante, a racionalização da rede com a interrupção definitiva da exploração de linhas sem tráfego que justifique a presença do comboio e a suspensão de serviços que também não são vocação deste modo de transporte, são acções que têm vindo a ser desenvolvidas com determinação e para as quais se exige continuidade.

Não é insistindo nas práticas tradicionais e na resistência por parte de alguns aos imprescindíveis actos de mudanças que o Caminho de Ferro encontrará o seu rumo certo.

A CP acaba de sofrer profunda reestruturação orgânica, visando adequá-la às exigências que decorrem da directiva comunitária aprovada em Junho de 1991, a qual obriga a existência de contabilidades separadas de tudo o que respeita a

*- Francisco Cane*  
(cont. na pág. 8)



### CP ACELERA A MARCHA REESTRUTURAÇÃO E MODERNIZAÇÃO

Empresa acerta agulhas na bitola da Europa

“Comprar mais barato, pagar melhor, ganhar dinheiro” — nesta fórmula simples se pode sintetizar a profunda mudança em curso na CP. Um processo que faz da empresa um efectivo operador de transportes, concorrential com outros operadores, liberta de contrapesos herdados dos tempos em que à CP se não exigia rentabilidade, velocidade e capacidade empresarial.

É uma reestruturação ao encontro de normas vigentes desde Junho último na Comunidade Europeia. Reestruturação que, enquanto confere nova organização interna adequada às exigências de uma sociedade cada vez mais dinâmica, retira à transportadora CP sectores que não cabem nesta função.

Por isto, a CP moderniza equipamentos, renova vias, reforça condições de segurança, para que o comboio possa responder às exigências da procura (mais conforto e mais velocidade) e se apresente no mercado de transportes com capacidade concorrential à rodovia.

Para preparar, definir, esmiuçar e desenvolver estas coordenadas, decorreram já diversas reuniões de quadros superiores da empresa. A reestruturação e a modernização da CP são consequência de trabalho que vem sendo produzido, desde há algum tempo, no interior da empresa.

Estes aspectos são especialmente focados nesta edição do BOLETIM INFORMATIVO CP e vão merecer particular atenção nas próximas edições. ■

ARQUIVO



## Linha da Beira Alta

# CONTRATO DE 5 MILHÕES

Entre a CP — Caminhos de Ferro Portugueses, EP, e o consórcio Alcatel Portugal/Standard Elektrik Lorenz (RFA), foi assinado um contrato no valor de cinco milhões de contos, referente à implantação do sistema de sinalização da linha da Beira Alta.

O contrato respeita às instalações de sinalização, domínio de primeira prioridade para a CP face ao desajustamento entre os meios de acção disponíveis e o tráfego da linha da Beira Alta. Prevê-se a instalação, no prazo de três anos, de sofisticado sistema de segurança e exploração da linha por telecomando central remoto, sediado na estação da Pampilhosa, como recurso alargado às mais recentes técnicas informáticas. Inclui automatização das passagens de nível mais críticas e toda uma rede de sistemas avançados de tele-informação para apoio aos passageiros.

Este contrato é um dos mais importantes já estabelecidos e a estabelecer pela CP no âmbito do Projecto Integrado de Modernização da Linha da Beira Alta. É parte integrante do Plano de Modernização e Reconversão dos Caminhos de Ferro (PRF), aprovado em Conselho de Ministros, em 22 de Abril de 1988.

Os objectivos básicos do Projecto Integrado de Modernização da Linha da Beira Alta, são:



Acto de assinatura do contrato para a sinalização da linha da Beira Alta

- aumento da segurança das circulações;
- aumento da fiabilidade do sistema ferroviário;
- redução dos tempos de percurso;
- redução dos custos de exploração;
- aumento da capacidade, qualidade e melhoria da oferta do sistema de transportes ferroviários nesta zona do País, muito especialmente na vertente da ligação internacional à Europa.

Do ponto de vista técnico, o projecto contempla, com especial relevo, a instalação de tracção eléctrica em toda a linha numa extensão de cerca de 200 km; sistemas electrónicos de segurança, de sinalização e de telecomunicações; e, no domínio da via, correcções no traçado, com vista ao acréscimo de velocidade para 160 km/h; e remodelação das estações.

## BREVES

### LIGAÇÕES FLUVIAIS

A CP projecta criar, no curto prazo, uma nova empresa para explorar as ligações fluviais entre Lisboa e Barreiro, actualmente assegurada por oito navios de passageiros. Esta actividade será gerida por uma empresa controlada a 100 por cento pela CP.

### PATRIMÓNIO

Por sua vez, a Invesfer terá a seu cargo a gestão do património imobiliário da CP, no âmbito da sua decisão de autonomizar os sectores considerados não essenciais à actividade ferroviária.



### LEGIÃO DE HONRA

O Presidente do Conselho de Gerência da CP, engº Carvalho Carreira, recebeu a Legião de Honra de França, atribuída pelo Governo Francês. A condecoração foi entregue pelo Embaixador Francês em Lisboa, Jean Marie de Breton.

João Nuno Boulain de Carvalho Carreira, foi Secretário de Estado da Energia (1981/83) e Secretário de Estado da Indústria (1983/85). Exerceu ainda, entre outras funções, a de vogal da Comissão Administrativa da SACOR/CIDLÁ, membro do Conselho de Gerência da Petrogal e do Conselho de Gerência da PETROQUÍMICA. Preside desde 1986 ao Conselho de Gerência da CP.

A Legião de Honra é uma ordem honorífica criada pelo Imperador Francês Napoleão Bonaparte, para galardoar serviços relevantes, tanto militares como civis.

# TEX: TRANSPORTE DE ENCOMENDAS

**T**EX — Transporte de Encomendas Expresso, Lda.<sup>a</sup>, nasceu no passado dia 12 de Dezembro. São societárias a CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. e a sua associada Fergráfica.

Ainda na fase de lançamento, no mês de Dezembro, a TEX transportou mais de um milhão de volumes.

Já com Planos e Programas de Transporte elaborados, a TEX vai informatizar os seus principais postos de venda e criar um sistema de controlo do encaminhamento dos volumes transportados.

A TEX oferece diariamente a ligação entre os principais centros de produção e consumo do país, nomeadamente entre todas as capitais de distrito. Esta ligação é praticada num espaço de tempo inferior a 24 horas, havendo diversos encaixamentos, como é o caso do eixo Porto-Lisboa-Porto, em que o mesmo é cumprido em escassas horas.

A TEX dispõe de vários balcões nas cidades do Porto e de Lisboa e ainda de

mais de 100 postos de receção e entrega instalados em outras tantas estações do caminho de ferro.

A TEX está a desenvolver o estabelecimento de circuitos rodoviários, permitindo a ligação dos mais diversos e completos itinerários e ainda a prática alargada de recolha e entrega domiciliárias.

A automática cobertura por seguro da mercadoria transportada é outra das características do transporte TEX, indo assim ao encontro dos legítimos desejos dos seus clientes.

A TEX — Transporte de Encomendas Expresso, Lda., beneficiando de uma experiência de longos anos no âmbito do transporte de pequenos volumes, introduz a modernidade de processos e eficácia indispensáveis a uma boa prática de "marketing" que está a desenvolver.

O capital social da TEX, inteiramente realizado pela CP e Fergráfica, é de 100 mil contos. ■

*Escritura da TEX: um momento importante na vida da CP*

## FERNAVE EMPRESA PARA FORMAÇÃO

**F**ERNAVE, uma empresa na área da formação técnico-profissional no sector dos transportes, tem como accionistas associados a CP-Caminhos de Ferro Portugueses, a Trans-tejo, a Ferbitas, o Metropolitano e os Serviços de Transportes Colectivos do Porto (STCP).

São objecto primordial da Fernave-Formação Técnica, Psicologia Aplicada e Consultoria em Transportes e Portos, S.A., a formação e desenvolvimento técnico-profissional dos trabalhadores das empresas accionistas e, ainda, ministrar formação a pessoal afecto a outras entidades dos sectores dos transportes e portos.

A elaboração de estudos e projectos no âmbito da criação, organização e gestão de empresas de transportes e portuárias e dos que se situam na envolvente tecnológica destes, constituem outros objectivos da Fernave.



Também a prestação de serviços no âmbito da psicologia aplicada, do ensino de natureza superior e a investigação científica no contexto do sector dos transportes e em áreas tecnológicas afins são outros objectivos a prosseguir pela empresa constituída em Dezembro último.

Esta sociedade gestora de formação técnico-profissional do sector de transportes tem sede social em Lisboa, sendo o capital social de 160 mil contos, integralmente subscrito, dividido em acções de mil escudos cada.

De notar que, para a CP — que possui centros de formação profissional em Custóias, Entroncamento, Barreiro e Lisboa —, a constituição da Fernave enquadra-se na orientação de rentabilizar a empresa, o que passa por um novo enquadramento relativamente à exploração de actividades que não se inserem no núcleo essencial da sua função. ■

**NOVAS  
EMPRESAS  
SURGEM  
NA ÓRBITA  
DA CP.  
A EMPRESA  
TAMBÉM AQUI  
REVELA  
DINAMISMO**



*Uma nova estrutura, no percurso para a modernização da empresa*

**CP APANHA O COMBOIO DA EUROPA. DÉCADA DE 90 VAI SER A DÉCADA DOS CAMINHOS DE FERRO. A EMPRESA, SEGUINDO NORMAS COMUNITÁRIAS, RENOVOU-SE PARA SE PREPARAR PARA O FUTURO**

A integração de Portugal na Europa Comunitária é um dos factores da modernização do País. Implica profundas transformações nas infra-estruturas, obriga a adequação das empresas nacionais às condições de funcionamento da Europa dos Doze.

A CP, transportadora ferroviária, acompanha este processo e procede à sua reestruturação. Por razões diversas, dada a sua própria natureza, está intimamente ligada à rede ferroviária europeia, pelo que tem que adaptar-se aos normativos das demais transportadoras ferroviárias; empresa pública, cumpre orientações que lhe chegam da tutela, comprometida na modernização do sistema económico português; a empresa necessita de se converter, por forma a ser capaz de responder aos desafios dos novos tempos, aumentando a eficácia e melhorando a produtividade.

A modernização da CP está aí. 1992 é um marco na vida da empresa. Está já em curso a sua reestruturação e, a partir de agora, não mais se pode falar em modernização como um projecto a alcançar, para ser assumida como facto do nosso dia a dia.

Modernização que acontece a todos os níveis, em todas as áreas, em todos os sectores. Com inteira razão se pode dizer, neste caso, *ano novo, vida nova*.

#### UMA NOVA FILOSOFIA

A adaptação da empresa aos desafios da modernização acarreta uma nova filosofia, obrigatoriedade de separar claramente a exploração da função transportadora da gestão da via e outras infra-estruturas. Isto implica a racionalização da contabilidade, da determinação de custos, da aferição de receitas e despesas. Quer dizer, nas actuais condições passa a conhecer-se com rigor o custo real de cada operação, obtém-se a aferição exacta da rentabilidade de cada sector.

Nestas circunstâncias, a exploração comercial obriga-se a não ser perturbada por factores que lhe são alheios.

É evidente que tal reestruturação é fruto de muito trabalho prévio, talvez "invisível" para quem desconhecer os estudos e preparativos.

A verdade é que para se alcançar a nova etapa da vida da empresa foi necessário longo trabalho e programação que mobilizaram uma vasta equipa. Os resultados começam a estar à vista.

**CP nos caminhos da Europa**

# NOVA ORGÂNICA NOVA DINÂMICA NOVO ELAN EMPRESARIAL

**Reestruturação da CP, à semelhança das suas congêneres Europeias, dá à empresa capacidade para resposta aos desafios dos anos 90**

Em consequência da nova filosofia, é extinta a Direcção Geral de Produção e Equipamento. Surgem nitidamente separadas e estruturadas a Direcção Geral de Infra-Estruturas e a Direcção Geral Commercial, cada qual directamente dependente do Conselho de Gerência.

#### UMA NOVA ESTRUTURA

Na área comercial, uma Direcção Commercial de Passageiros, uma Direcção Commercial de Mercadorias, uma Direcção de Produção de Transportes e uma Direcção de Material.

No âmbito das Infra-Estruturas passa a existir uma Direcção de Engenharia, uma Direcção de Conservação, uma Direcção de Comando e Controlo de Circulação, um Departamento de Novos Empreendimentos, uma Equipa de Projectos Existentes, um Gabinete de Património, um Gabinete de Acessos e Atravesamentos Rodoviários, um Gabinete de Regulação e Segurança e um Gabinete de Segurança e Protecção.

Cada um destes segmentos da CP fica definido em termos de pessoal e de gestão. Em consequência, as anteriores áreas de instalações fixas são transformadas em áreas de conservação.

#### CIRCULAÇÃO, PRODUÇÃO E EXPLORAÇÃO

A nova organização exige a separação da circulação, da exploração e da produção de transportes, áreas que têm o respectivo pessoal devidamente afectado.

Assim, à **Circulação** são retirados os revisores, os condutores, todos aqueles que, de uma forma individualizada e a tempo inteiro, não laboram no comando e controlo da circulação.

À **Produção de Transportes** são afectados os elementos, humanos e materiais, necessários à função.

Na **Exploração** ficam devidamente compartimentadas as linhas de Sintra, Cascais, Póvoa-Guimarães e Litoral Algarvio, tendo cada uma delas concentrado o respectivo comando, controlo de circulação e meios de produção de transportes.

Em virtude da nova orgânica, são extintas as Direcções Operacionais do Norte e Sul, da linha de Sintra e da linha de Cascais.



*A velha CP entra agora em caminhos novos. Já não basta o bonito, o belo. Impõe-se a velocidade, a organização, a capacidade empresarial.*

Três palavras

# FALANDO DO VELHO BOLETIM



J. Matos Serras \*

Perante uma nova publicação editada pela C.P., a qual se propõe ser um elo de comunicação entre a entidade patronal e os seus trabalhadores, temos o maior agrado — aquiescendo o amável convite —, em redigir um texto subordinado à trilogia **PASSADO — PRESENTE — FUTURO**.

Relativamente ao **PASSADO**, diz o adágio que recordar é viver. Estamos à vontade para falar da revista que antecedeu a ora tornada realidade, por quanto a ela estivemos vinculados durante quase duas décadas, ocupando-nos dos serviços da Administração e da Redacção, além de colaboração da nossa especialidade (filatelia e desporto), incluindo ainda a revisão de provas tipográficas e a consequente distribuição dos exemplares.

Nascido (como nós) no longínquo ano de 1929, o saudoso “Boletim da C.P.”

propunha-se “aumentar os conhecimentos profissionais, acompanhar o progresso ferroviário mundial e manter-se ao corrente dos melhoramentos da rede da Companhia”. Isto, tendo em conta que “o valor duma colectividade aprecia-se pelo valor dos homens que a compõem, e o valor dos homens mede-se pela sua cultura mental e pelos seus sentimentos”. Sem dúvida que tudo aquilo foi conseguido durante a sua existência de quase meio século.

Destinado a assinantes voluntários mercê de um custo simbólico, aquele Boletim bem cedo conheceu um incremento que terá excedido as previsões mais optimistas. Daí que, para corresponder ao acolhimento verificado, os seus responsáveis tenham optado pela melhoria de qualidade do mesmo, introduzindo novas rubricas, não só de índole pessoal (louvores, promoções, reformas, falecimentos, anos de serviço) como versando outros temas (arte, literatura, problemas recreativos). Dado que “parar é morrer”, pelos anos fora jamais se constatou estagnação. Ao invés, outras secções foram surgindo (educação física e despor-

tos, perguntas e respostas, apontamentos femininos, filatelia, cartas ao editor, grupos desportivos ferroviários). Mas não só! Enveredando pelo caminho da salutar competição realizaram-se diversos concursos de desenhos, de fotografias e de curiosidades ligadas à ferrovia. Outras meritórias iniciativas surgiram, como o ainda vigente “Concurso das Estações Floridas”, com a finalidade de premiar as estações que melhor cuidassem dos seus jardins. Os assinantes não foram esquecidos e durante vários anos puderam participar em excursões ao estrangeiro, enquanto no nosso País eram recebidas muitas excursões de colegas estrangeiros, sendo o “Boletim da C.P.” a organizar todo o programa de estadia, desde o alojamento às visitas e passeios a efectuar.

Mas não há bem que sempre dure! Com o decorrer do tempo, as dificuldades foram-se acentuando, umas vezes com prolongados atrasos nas tipografias utilizadas, outras por escassez de colaboradores, a par da inexistência de estruturas e instalações adequadas, tudo isto implicando a desistência de muitos assinantes, mormente devido à irregularidade da distribuição. Em certa altura houve mesmo

necessidade de passar a edição de mensal a trimestral. Era o princípio do fim... E no dealbar do seu 45.º aniversário, o “Boletim da C.P.” parou mesmo. Até hoje — mau grado algumas diligências infrutíferas encetadas com vista ao seu reaparecimento, às quais estivemos ligados antes da passagem à “reserva”.

Sobre o **PASSADO**, basta. Quanto ao **PRESENTE**, julgamos pouco haver para dizer. As publicações entretanto aparecidas — exceptuando as denominadas “Informações Internas” — não se destinavam especificamente aos ferroviários, sendo de índole especializada (comercial, medicina, social, etc.). Também alguns órgãos da empresa têm editado desdobraveis de carácter técnico.

E em relação ao **FUTURO**? É aí que reside toda a nossa incontida satisfação ao constatar que nova publicação acaba de ver a luz do dia. Desejamos-lhe longa vida e fazemos sinceros votos para que o seu conteúdo seja de molde a corresponder aos desejos há muito acalentados pelos ferroviários portugueses, preenchendo a contento uma lacuna que se fazia sentir há perto de uma vintena de anos.

\* Técnico reformado

# AMIGOS DOS CAMINHOS DE FERRO?

**Maurício Levy**

Quem, no decorrer de uma qualquer conversa, se declarar amigo dos caminhos de ferro, terá forçosamente que enfrentar duas atitudes tradicionais: a estranheza com que os interlocutores encaram essa "amizade" e o facto de, presumivelmente, o declarante não trabalhar na CP. Por detrás do aparente carácter anódino das perguntas esconde-se, de facto, a própria razão de ser da ligação dos amigos dos caminhos de ferro ao tema ferroviário e é por isso que responder-lhes é revelar as razões de existência de Associações como a Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro (APAC) a que pertencem, afinal, muitos membros da CP e à qual o signatário de-

## A APAC DECLARA O SEU COMPROMISSO DE SUSCITAR NA OPINIÃO PÚBLICA O INTERESSE PELOS COMBOIOS

e a vida associativa e que explica alguns dos infaustos acontecimentos que em ocasiões, felizmente raras, pontuaram a vida da Associação.

Cabe-nos desde já dizer que o mundo dos amigos dos caminhos de ferro é vasto e não se "reduz" apenas ao interesse pelo caminho de ferro em si, havendo



Hoje, o caminho de ferro reconquistou o seu lugar na sociedade

dicou, enquanto membro fundador e membro da sua Direcção, a maior parte do seu tempo livre ao longo de mais de dez anos de vida.

Comecemos pela razão de ser desse interesse pelo caminho de ferro, que nos irmano com mais de 500 sócios da nossa Associação e com dezenas de milhares de outros que, por esse mundo fora, constituíram Associações que nos serviram de exemplo aquando da formação da APAC, em momento em que Portugal já era (quase) o único país da Europa sem organização desse tipo — o que diz bem da nossa fraca apetência para o trabalho

muitos sócios para quem o caminho de ferro é apenas tema de um mais vasto interesse cultural, seja ele a filatelia ou o modelismo, o colecionismo ou a pesquisa histórica, a fotografia ou várias outras emergências culturais que o caminho de ferro, de rico passado, deixou na sociedade. Desse vasto mundo trataremos, nós ou outro qualquer consócio, em outros artigos, se para tal formos convidados pela Redacção...

Concentremos-nos, porém, neste texto nos que, nas Associações de Amigos dos Caminhos de Ferro, se interessam pelo caminho de ferro real, directamente e "sem

intermediários" e regressemos à estranheza com que são, por vezes, encarados. É curioso notar que essa estranheza face ao interesse pelo caminho de ferro tem que ver com o objecto mesmo desse interesse: ao filatélista ou ao radio-amador é conferido "estatuto", enquanto o entusiasta dos carros ou dos aviões é olhado indulgentemente pelo seu fervor "juvenil" mas com compreensão pelo interesse que aviões e carros despertam. Ao estudioso do caminho de ferro, esse, estranha-se-lhe o fervor. Três factores, a nossa ver, explicam essa estranheza:

1. **A evolução histórica** — felizmente em ponto de retorno de interesse pelo comboio — que fez passar para os outros meios de transporte o "hipe" do desenvolvimento técnico e social e, assim, o interesse de quem se preocupa com as "últimas", sejam sérias e profundas, ou limitadas a aspectos superficiais mas eficazes na opinião pública ("design", velocidade, "records").

2. **A chamada "atitude de monopólio"**, que fez que as redes de caminho de ferro tardassem em despertar para a necessidade de olhar para a sociedade que as rodeia como senhoras de poder de escolha a quem é necessário cativar para o caminho de ferro, e que, falhada essa cativação, deu lugar a outra atitude, tão nefasta quanto a primeira e que designaremos por "**complexo da praça sitiada**", culpando os clientes, agora de maioridade, por problemas que são, afinal, em muitos (mas não todos) os casos, dos ferroviários.

3. **O chamado "paradoxo ferroviário"**, que faz que a maior parte dos clientes do caminho de ferro apenas o conheçam nos piores momentos (dias de grande afluência, suburbanos e "inter rail") — se bem que, neste último caso, não seja de desprezar o elemento nostálgico que essas experiências vêm a induzir nos adultos) e que, portanto, não reconheçam a "qualidade de vida" que o comboio apresenta nos seus melhores momentos.

(continua no próximo número)



## SINALIZAÇÃO EM ERMIDAS E ABRANTES

**A** CP vai investir 11 milhões de contos até 1995 na sinalização electrónica em cerca de 300 quilómetros da sua rede ferroviária entre Ermidas do Sado e Abrantes.

Este investimento resulta de um contrato assinado entre o presidente da CP, Carvalho Carreira e os representantes de um

consórcio constituído pelas empresas espanhola Dimetronic e a Inglesa Westinghouse Brake e Signal, subsidiárias na Europa do grupo americano Hawker Siddeley.

Cerca de 75 por cento do total do investimento será concretizado até 1993, sendo os restantes 25 por cento aplicados em 1994 e 1995. ■

## O DESAFIO DA RENOVAÇÃO

(Continuação da pág. 1)

Infraestruturas e Controlo de Tráfego, por um lado, com aquilo que se refere à venda e produção do transporte ferroviário, por outro. Com essa nova orgânica procedeu-se a uma centralização do comando da Empresa, terminando com órgãos de comando intermédio consubstancializados pela DON e pela DOS, mas, ao mesmo tempo, reforçou-se de modo significativo a implantação das antenas de comando no terreno através de uma mais forte descentralização ao nível de chefias locais.

É todo este tipo de informação e o seu desenvolvimento nos aspectos mais essenciais que se visa com a publicação deste Boletim.

As acções em curso e a implementar no futuro só terão êxito se bem entendidas por todos os que colaboram na realização do transporte ferroviário.

Espero, assim, sinceramente, que se tenha dado mais um passo que facilite a decisiva afirmação do Caminho de Ferro no panorama dos transportes para bem do País e de todos os que nele trabalham. ■

## O PAPEL DA COMUNICAÇÃO INTERNA NA EMPRESA

A Comunicação Interna nas Empresas é simultaneamente um eficaz instrumento de gestão, um elemento efectivo no quadro do diálogo institucional e sedimentação dos valores institucionais que compõem a cultura da Empresa.

Um eficaz instrumento de gestão porque fornece ao quadro referencial de decisão o retorno do impacto dos diversos momentos da vida da Empresa, permitindo um conhecimento recíproco dos níveis de opinião dos diversos sectores e dos diferentes "estatutos" da instituição.

Um elemento efectivo no quadro do diálogo institucional, uma vez que todas as organizações beneficiam com um espaço de diálogo resguardado dos "picos" de posicionamentos opostos, decorrentes dos diferentes "papéis" jogados no interior das Empresas. O estatuto de credibilidade que esse espaço possa conquistar e consolidar, pela sua intervenção e pelo estilo dessa intervenção, permitirá a recuperação mais fácil, e menos preconceituosa, do clima de participação de todos os elementos integrantes da Empresa nos objectivos que são obviamente comuns.

Um processo de sedimentação da cultura da Empresa, visto que a recolha da informação sobre a vida da Empresa, o seu tratamento e a sua difusão constituem não só o registo da dinâmica própria da instituição, como permitem a reflexão presente e futura sobre as grandes opções da gestão e os significativos momentos de ruptura quando indispensáveis ao desenvolvimento da organização, no contexto de objectivos económicos, tecnológicos, sociais e humanos que permitem o salto qualitativo que fará de todos os elementos da Empresa actores sociais da mudança e do progresso, como outros o foram em momentos passados.

É com estes pontos de referência que entendemos o papel da Comunicação Interna da CP, em que se inscreve a publicação agora iniciada.

Américo Ramalho  
Divisão de Relações Públicas ■

## CP — 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