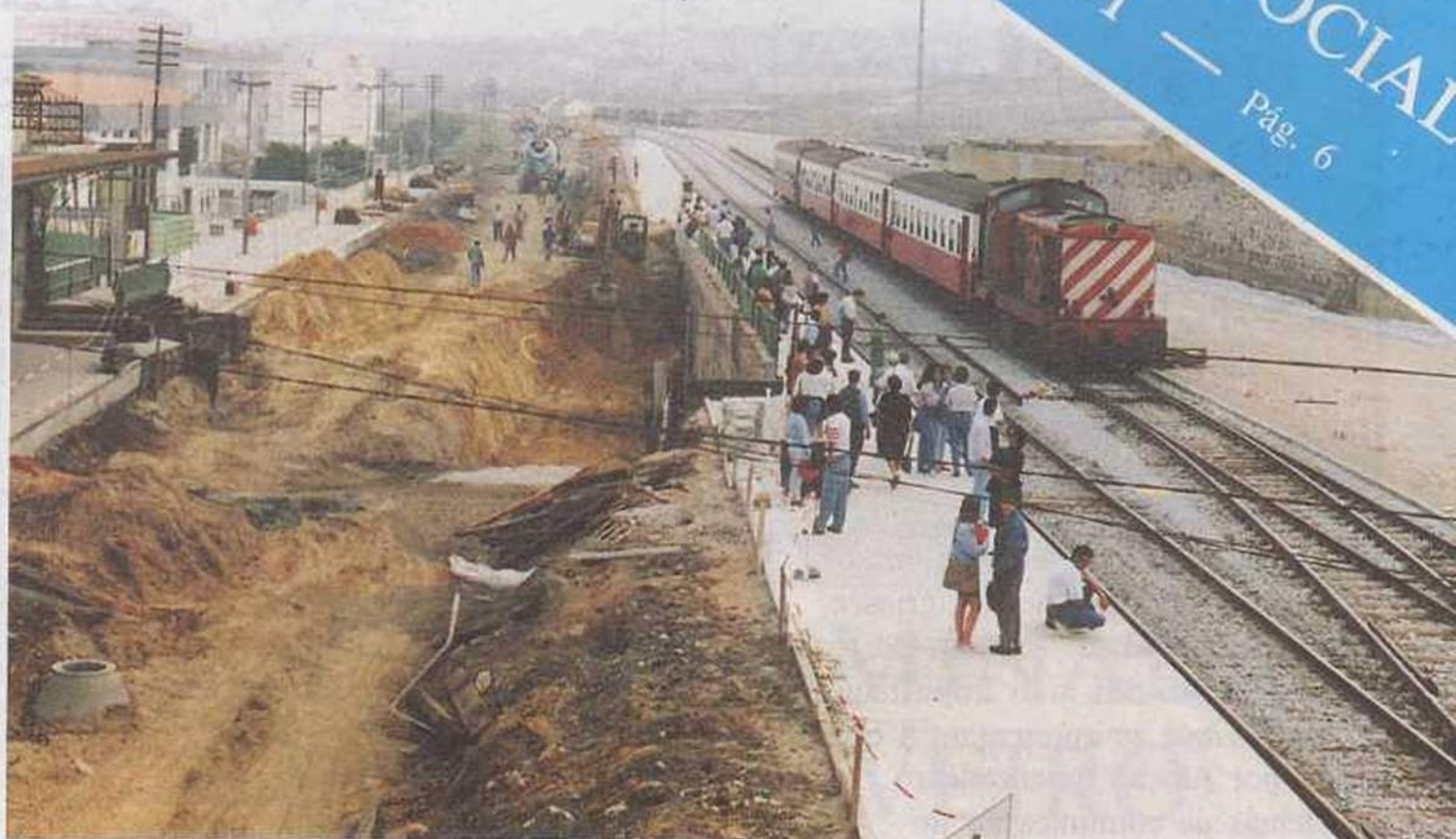


## SETÚBAL NA HORA DE MUDAR

O Complexo Ferroviário de Setúbal recebe trabalhos de modernização. Obras que dão novo dinamismo ao porto da cidade do Sado e colocam a ferrovia no eixo do seu desenvolvimento. Ver páginas centrais.



## NOVOS ESTATUTOS JÁ FORAM PUBLICADOS

Pág. 3



# BOLETIM

## FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 7 — 20-7-1992



O novo apeadeiro "Lisboa — 5 de Outubro" entrou em funcionamento no dia 15 de Junho.

## TÉCNICOS DA CP DISTINGUIDOS EM SEVILHA

Pág. 7

## PN'S. DE AVEIRO ELIMINADAS

Pág. 3



## "FEED-BACK" O RETORNO DA COMUNICAÇÃO

A eficácia de um processo de comunicação não se mede pela quantidade de mensagens emitidas, mas pela capacidade de as mesmas chegarem aos seus destinatários e serem entendidas.

É este um dos mais importantes desafios que se apresentam a quem tem por função desencadear sistemas de comunicação no interior de uma organização, seja ela uma área da Administração Pública, seja uma Empresa Privada ou Pública. Dito por outras palavras: as informações que transmitimos são oportunas, são motivadoras, são fidedignas, são claras?

Claro que os produtos dos diversos suportes comunicacionais — revistas ou jornais de empresa, por exemplo — actuam na convicção de que as respostas àquelas questões serão sempre positivas. Está naturalmente em causa a sua ética, a sua deontologia, em suma, o mandato livre de limitações que lhes foi cometido.

E, mesmo assim, algo pode não estar completamente certo. Podemos diferir, sem intenção, nos critérios de oportunidade. Podemos não encontrar a melhor fórmula para interessar os nossos leitores. Podemos ser apelidados de subjectivos por quem desejaria fazer prevalecer critérios de outra objectividade. Podemos parecer herméticos quando tentamos dizer tudo.

É por isso que assumimos as críticas como uma capacidade do emissor: chegou ao destinatário e foi entendido.

**Américo da Silva Ramalho**

Chefe do Gabinete  
de Relações Públicas

## ENG.º CARVALHO CARREIRA DEFINE METAS CP DEVE GANHAR AGRESSIVIDADE

"A CP, como produtora de transportes, não é um modelo de agressividade comercial na captação de tráfegos", afirmou o Eng.º Carvalho Carreira, Presidente do Conselho de Gerência da CP, em entrevista ao semanário "Expresso": "Acredita-se que este tipo de solução é para operadores ferroviários especializados e que a comparticipação de terceiros pode canalizar mais facilmente para o caminho de ferro tráfegos que lhe são efectivamente vocacionais".

Com a intenção de melhorar a capacidade organizativa dos transportes, disse o Eng.º Carvalho Carreira, a CP está a estudar com a Renfe "a criação de uma empresa para o tráfego internacional de passageiros de e para a Península Ibérica".

O Presidente da CP sublinhou que a ferrovia "tem concorrência distorcida em relação à estrada, porque, na estrada, o operador rodoviário não paga as infraestruturas, ou paga muito pouco. O buraco sensível da CP existe porque o Estado não paga o custo das infraestruturas". Situação que, acrescentou o Eng.º Carvalho Carreira, "cria problemas gravíssimos ao caminho de ferro".

Noutro passo desta entrevista abordou a reestruturação em curso e a criação de várias empresas na órbita da CP. A EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário), ainda não juridicamente constituída, será uma grande unidade de reparação de material circulante, que vai absorver 2 400 pessoas, com instalações no Porto, Entroncamento e Barreiro. A este propósito referiu o Eng.º Carvalho Carreira: "É evidente que a EMEF tem, neste preciso momento, como único cliente a CP, mas estou convencido de que logo que arranque como unidade autónoma irá à procura de outros clientes. A empresa



é detida a cem por cento pela CP, mas, como qualquer sociedade anónima, pode mudar de accionistas, pode ter participações distintas daquele que deu origem à sua criação".

Outras empresas subsidiárias da CP são o FERNAVE (em associação com o Metropolitano, Transtejo, STCP e Ferbritas), vocacionada para a formação profissional, a TEX (transporte de pequenos volumes), a FERBRITAS ("não foi criada agora, mas foi dinamizada e tem hoje uma capacidade na área de estudos e projectos que não tinha há seis anos atrás"), a FERGRÁFICA ("a mais antiga e resulta da autonomização das oficinas gráficas da CP"). E ainda a PORTIF, em associação com a TERTIR, a SOCARMAR e a Sociedade Portuguesa de Contentores. E a STIFA, em associação com o grupo ESPANAUTO, dedicada ao transporte de automóveis novos de importação.

Está também em projecto a criação de uma empresa de prestação de serviços de informática. Especial ênfase mereceu a IN-VESFER, vocacionada para valorizar o gi-

gantesco património da CP e capaz de gerar "mais de 50 milhões de contos nos próximos sete ou oito anos".

### PROJECTOS EM ESTUDO

"A CP está a estudar vários projectos que podem envolver — sobretudo nas vias estreitas, que são linhas que podem ser tornadas independentes, e nalgumas vias largas, como é o caso do ramal da Lousã — que permitam separar essas vias do caminho de ferro, criando outros sistemas, ferroviários ou familiares, como é o caso do chamado "light rail", por exemplo".

O Eng.º Carvalho Carreira refutou que a linha de Cascais seja rentável. "Não digo que, em termos de exploração sem encargos financeiros e sem amortizações, a Linha de Cascais não possa ser uma Linha que tenha retribuição em termos de exploração" — desde que o Estado subsidie a compra do material circulante e assumam o encargo da sua manutenção.

A concessão da exploração da Linha de Cascais não tem interesse só por si. Pode ser integrada num pacote, em conjunto com a Linha do Algarve. "É como o talhante: vende o osso e a carne. Só vender a carne para quê?"

Admitiu ainda o Eng.º Carvalho Carreira que a entrega à iniciativa privada da construção — concessão do novo atravessamento do Tejo, possa ser acompanhada da entrega de outros serviços, "por exemplo, o prolongamento de um eixo Norte-Sul que faça Azambuja-Setúbal".

Fora de causa a "privatização" da Linha do Norte: "Se se privatizar a Linha do Norte, privatiza-se uma linha onde passa 80 por cento do tráfego da CP. Então, a CP está privatizada! Para privatizar a CP, basta privatizar o troço entre Lisboa e Porto, não é preciso mais nada". ■



## VÃO SER ELIMINADAS PN'S DE AVEIRO

Câmara Municipal de Aveiro e CP chegaram a acordo para a eliminação das PN's existentes na Linha do Norte, na área daquele concelho. É uma cooperação modular, exemplo do que pode ser feito noutras regiões, com vista a eliminar estes "pontos negros" quer da ferrovia, quer da rodovia.

Com este acordo vão desaparecer dezasseis PN's — 15 sem guarda, uma particular e uma para peões. Passagens desniveladas substituem as actuais PN's. É o culminar de um esforço que tem sido desenvolvido — em Junho mais duas PN's foram suprimidas em Aveiro.

A CP encetou negociações com as Câmaras de Estarreja e Ovar no sentido de obter para estas áreas o mesmo tipo de solução alcançada em Aveiro.

### SOLUÇÕES NOUTROS LOCAIS

Também em Tavira se registam assinaláveis progressos. Depois da automatização de uma das PN's existentes, entrou a funcionar no passado dia 15 uma passagem que eliminou a

outra PN daquela cidade algarvia. Este Verão já o trânsito rodoviário pode ali circular com segurança sem o sempre delicado problema do seu confronto com o comboio.

Está agora em estudo a supressão das PN's que, ainda no concelho de Tavira, se encontram no caminho das praias.

Registem-se outras iniciativas que contribuem para a resolução deste problema em diversos pontos do País. É o caso da PS em construção junto às instalações da Soda Póvoa (Póvoa de Santa Iria), iniciativa particular, que elimina duas PN's. Ainda o caso do esforço expandido pela Câmara de Vila Franca de Xira, cuja colaboração permite eliminar mais duas PN's em Alhandra.

Em Matosinhos, na linha de circunvalação de Leixões, está em curso a eliminação da PN da rua de Arroiteia — obra do Gabinete do Nó Ferroviário do Porto. E em Contumil, iniciativa da respectiva Câmara Municipal, começou a funcionar no princípio deste mês a maior passagem superior para peões já construída em Portugal, com um vão de 210 metros. A obra teve a colaboração da CP. Esta passagem superior, sobre as linhas férreas do Douro e do Minho, não só encurta o caminho para os peões como evita que eles atravessem a ferrovia, com todos os riscos daí decorrentes. ■

## NOVO ESTATUTO

O Diário da República do dia 20 de Junho (n.º 140 — 1.ª Série) publicou o decreto-lei n.º 116/92, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que altera os estatutos dos Caminhos de Ferro Portugueses, EP. Nos termos deste diploma, que visa "garantir uma gestão e utilização de rede nacional eficaz e a unidade do tráfego, com padrões de segurança adequados e bom aproveitamento das capacidades técnicas e humanas existentes", é permitida desde já a exploração, em regime de subconcessão, das linhas férreas de vinculação natureza regional ou suburbana, e acrescenta-se à rede da CP a linha ferroviária que, atravessando o Tejo, ligará Lisboa a Setúbal, criando-se as condições necessárias à sua futura exploração por parte da iniciativa privada.

## NOMENCLATURA ACTUAL

A reformulação dos estatutos da CP, aprovados pelo Governo e publicados em "Diário da República", refere em anexo a nomenclatura actual da rede ferroviária. Pelo seu interesse aqui a reproduzimos.

### VIA LARGA

Linha do Minho: do Porto (São Bento) a Valença (fronteira).  
Ramal de Monção: de Valença (exclusive) a Monção.  
Ramal de Braga: de Nine (exclusive) a Braga.  
Ramal de Alfândega: do Porto-Campanhã (exclusive) ao Porto-Alfândega.  
Linha de Leixões: de Contumil (exclusive) a Leixões, com a concordância de São Gémil, entre Ermesinde (exclusive) e São Gémil (exclusive).  
Linha do Douro: de Ermesinde (exclusive) a Barca de Alva (fronteira).  
Linha do Norte: de Lisboa (Santa Apolónia) ao Porto (Campanhã) (exclusive).  
Linha da Matinha: de Sacavém (exclusive) a Lisboa (Santa Apolónia), via Beirolas.  
Ramal de Tomar: da Lamarosa (exclusive) a Tomar.

Ramal da Lousã: de Coimbra B (exclusive) a Serpins.  
Linha da Cintura: de Braço de Prata (exclusive) a Alcântara-Mar (exclusive), com as concordâncias de Xabregas, entre Chelas (exclusive) e Lisboa (Santa Apolónia) (exclusive), e de Sete Rios, entre Sete Rios (exclusive) e Cruz da Pedra (exclusive).  
Linha do Leste: de Abrantes (exclusive) a Elvas (fronteira).  
Ramal de Alcácer: de Torre das Vargens (exclusive) a Marvão-Beirã (fronteira).  
Linha do Oeste: do Cacém (exclusive) à Figueira da Foz.  
Linha de Sintra: de Lisboa (Rossio) a Sintra.  
Ramal de Alfaiões: de Alfaiões (exclusive) à bifurcação de Lares (exclusive), com a concordância de Verride, entre Verride (exclusive) e Amieira (exclusive).  
Linha de Cascais: de Lisboa (Cais do Sodré) a Cascais.  
Linha da Beira Baixa: do Entrocamento (exclusive) à Guarda (exclusive).  
Linha da Beira Alta: de Pampilhosa (exclusive) a Vilar Formoso (fronteira).  
Ramal da Figueira da Foz: de Pampilhosa (exclusive) à Figueira da Foz (exclusive).

## DAS LINHAS FERROVIÁRIAS

Linha de Vendas Novas: do Setil (exclusive) a Vendas Novas (exclusive), com as concordâncias norte do Setil e de Bombel, entre Vidigal (exclusive) e Bombel (exclusive).  
Linha do Sul: de Lisboa (quilómetro 10,5 da linha de Cintura) a Tunes (exclusive), via Pinhal Novo e Setúbal, com a concordância de Águas de Moura (exclusive).  
Linha de Sines: de Ermidas ao porto de Sines, com o ramal de Sines, entre o quilómetro 40 da linha de Sines e Sines.  
Linha do Alentejo: do Barreiro à Funcheira (exclusive), por Pinhal Novo (exclusive) e Vendas Novas, com as concordâncias de Poceirão, entre a bifurcação de Poceirão (exclusive) e a bifurcação de Águas de Moura (sul) (exclusive), e de Agualva, entre Poceirão (exclusive) e a bifurcação de Agualva (exclusive).  
Ramal do Montijo: de Pinhal Novo (exclusive) ao Montijo).  
Ramal de Montemor: de Torre da Gadanha (exclusive) a Montemor-o-Novo.  
Ramal de Moura: de Beja (exclusive) a Moura.  
Ramal de Aljustrel: de Castro Verde (exclusive) a Aljustrel.

Linha de Évora: de Casa Branca (exclusive) a Portalegre (exclusive).  
Ramal de Reguengos: de Évora (exclusive) a Reguengos de Monsaraz.  
Ramal de Moura: de Évora (exclusive) a Moura.  
Ramal de Vila Viçosa: de Estremoz (exclusive) a Vila Viçosa.  
Linha do Algarve: de Lagos a Vila Real de Santo António.

### VIA ESTREITA

Linha da Póvoa: do Porto (Trindade) à Póvoa de Varzim.  
Linha de Guimarães: de Senhora da Hora (exclusive) a Guimarães.  
Ramal de Famalicão: da Póvoa de Varzim (exclusive) a Famalicão (exclusive).  
Linha do Tâmega: de Livração a Arco de Baúlhe.  
Linha do Corgo: da Regua a Chaves.  
Linha do Tua: de Tua a Bragança.  
Linha do Sabor: de Pocinho a Duas Igrejas.  
Linha do Vouga: de Espinho a Aveiro, via Sernada do Vouga (exclusive).  
Ramal de Viseu: de Sernada do Vouga (exclusive) a Santa Comba Dão. ■





Apresentação do novo horário da Linha da Póvoa foi feita no Porto: na mesa, dr. Pinto Basto, dr. Otilia de Sousa, eng.º Jorge Vilaverde e eng.º Vitor Lameiras.

## RENOVAÇÃO CONCLUÍDA

Importantes obras estão a decorrer no complexo ferroviário de Setúbal. Trata-se de uma primeira fase de um conjunto de investimentos, que tem por horizonte o primeiro trimestre de 1993.

São remodeladas e melhoradas as Estações de Passageiros de Setúbal e de Apoio e de Mercadorias de

## COMPLEXO DE SETÚBAL EM TEMPO DE MUDANÇA

Setúbal-Mar. Em construção, um terminal cimenteiro no Triângulo de Praias-Sado, um terminal de automóveis ao Km 35 da linha do Sado, e o desenvolvimento da estrutura ferroviária no Porto de Setúbal. Com efeito, prevê-se a entrada em funcionamento neste porto de três novos terminais — um de roll-on roll-off, outro de contentores e o da Ford-VW. A ferrovia vai ter acesso aos novos cais, estando em estudo a construção de um feixe de linhas com a extensão de 720 metros, correspondendo a uma linha principal e duas de saco para a formação de composições. De acordo com o projecto, é deste feixe que derivam os ramais para os terminais portuários.

Complexo Ferroviário de Setúbal, obras trazem o progresso e a modernização.

Obras em curso no Poceirão: construção de um posto de manutenção de material rebocado e de revisão de material motor. Iniciadas em Janeiro e com investimento estimado em 1 milhão de contos, as obras têm um prazo de execução de 15 meses. Estas estruturas têm em vista manter altos índices de fiabilidade na circulação ferroviária de mercadorias, em particular na ligação de Sines ao Pego.

Entretanto, foi já adjudicada a construção de uma passagem inferior à via férrea, nas Fontainhas, obra

comparticipada pela CP e orçada em 300 mil contos.

Estes trabalhos permitem o aumento da capacidade ferroviária

e a separação (especialização) dos diferentes tráfegos para instalações próprias e fisicamente individualizadas. O total do investimento previsto é de 2,2 milhões de contos. Está já adjudicada a sinalização eléctrica. Numa segunda fase, prevê-se a electrificação da rede e o desenvolvimento de empreendimentos imobiliários nas áreas disponíveis pela exploração ferroviária. ■



## LINHA DA PÓVOA DUPLICA OFERTA

Linha da Póvoa (Porto/Trindade — Póvoa de Varzim) com novo horário desde 28 de Junho. Novo horário que se tornou possível graças à entrada ao serviço das sete novas unidades duplas diesel — eléctricas.

A capacidade de oferta da CP duplicou nas horas de ponta, sendo criada uma família de comboios entre Porto — Vilar do Pinheiro.

A cadência dos comboios na estação de Trindade, e no que se refere a esta linha, é de 15 minutos, sendo de 30 minutos em cada sentido para a ligação à Póvoa e de 30 minutos em cada sentido para a ligação a Vilar do Pinheiro.

As automotoras de nova geração estão, recorde-se, equipadas com comando e controlo por microprocessador, garantia

de maior segurança na circulação e de melhor fiabilidade do material. Dispõem de equipamento sonoro para difusão de informação.

Culmina-se, assim, a reestruturação desta linha, iniciada em 1988. Foi um investimento de cerca de cinco milhões de contos, três dos quais em material circulante, e o restante em trabalhos de infraestruturas, designadamente vias, pontes e estações.

A primeira automotora dupla diesel — eléctrica da nova geração entrou ao serviço no dia 24 de Julho de 1991. A ABB — Asea Brown Boveri forneceu a motorização e a componente electrónica, a Sorefame construiu a caixa, fez a instalação geral e a montagem de motorização e do equipamento eléctrico.

A entrada ao serviço destas automotoras representou um salto tecnológico na CP, dada a novidade do controlo pelos computadores — uma tecnologia de ponta que permite a optimização do tempo de marcha, com vantagens ao nível do menor consumo de energia e de melhoria de fiabilidade dos percursos.

Cada unidade dupla tem lotação de 93 lugares sentados, mais 16 assentos rebatíveis, podendo ainda transportar nos vestíbulos e corredores mais 250 passageiros — quatro passageiros por metro quadrado.

Anualmente, a Linha da Póvoa é utilizada por 6,5 milhões de pessoas. Com as novas condições, prevê-se o crescimento anual de procura a um ritmo de três-quatro por cento. ■



O novo terminal de inversão "5 de Outubro", um passo importante na reestruturação dos suburbanos de Lisboa.

Linhas de Sintra e de Cintura, suburbanos de Lisboa — a modernização prossegue a bom ritmo e com passos seguros. Em 15 de Junho, entrou ao serviço o apeadeiro Lisboa — 5 de Outubro (Rego), terminal de inversão das composições com origem no Cacém e em Queluz, comboios curtos. Estrutura enquadrada na área urbana que a envolve, o novo apeadeiro serve uma larga faixa de passageiros que normalmente se deslocam para aquela zona da cidade — cerca de 50 por cento dos 250 mil utentes diários da Linha de Sintra. Iniciaram-se, entretanto, as obras de renovação da estação do Rossio para redução do número de linhas, alteamento e ampliação das plataformas e construção de um

interface ao Metropolitano. As plataformas são prolongadas em 50 metros, alteadas em 50 centímetros e alargadas para o dobro. As linhas são reduzidas de dez para cinco.

A estação do Rossio fica, assim, apta a receber as UQEs que vão entrar ao serviço este ano.

Quanto ao interface, será construída uma passagem subterrânea com escada rolante, ligando directamente a gare ferroviária ao Metropolitano de Lisboa.

Estas obras, com custo estimado em 1,4 milhões de contos, prolongam-se por quinze meses, duração que se justifica pela necessidade de manter a circulação dos comboios, pelo que apenas durante quatro horas/dia se pode desligar os 25 mil wats de tensão eléctrica ou bloquear as linhas. ■

## LINHAS DE SINTRA E DA CINTURA TRABALHOS AVANÇAM A BOM RITMO



## Balanço Social de 1991:

# PREPARADA REESTRUTURAÇÃO DA ORGÂNICA DA FUNÇÃO PESSOAL

O Balanço Social de 1991, elaborado pela Direcção do Pessoal da CP, apresenta um quadro minucioso da evolução da empresa no ano transacto. Um documento que, pela sua importância, aqui divulgamos.

É hoje um dado adquirido (pode dizer-se) em todo o mundo, da Europa à América Latina, dos Estados Unidos ao Japão: o caminho de ferro é indispensável ao desenvolvimento das sociedades modernas e ao crescimento da economia. Evidentemente, não se trata do caminho de ferro tradicional, que em Portugal sobreviveu até aos nossos dias. Trata-se antes de um caminho de ferro aberto às mais modernas

tecnologias, capaz de dar as respostas necessárias aos desafios das sociedades desenvolvidas e capaz de deixar de ser um encargo pesado e sem suficientes contrapartidas para os contribuintes.



Para que, entre nós, o caminho de ferro venha a corresponder ao que o País espera dele, para que possa competir num mercado cada vez mais aberto e concorrencial,

é indispensável reduzir os seus custos de produção e vender serviços adequados, em qualidade e quantidade, às necessidades do mercado. Se os clientes não se sentirem satisfeitos com os nossos serviços ou tiverem de pagar por eles um preço exorbitante (seja nas tarifas ou através de impostos para cobrir o nosso défice), podemos estar certos de que nos abandonarão em favor da concorrência.

É para responder a estas grandes preocupações que se vem desenvolvendo um vastíssimo programa de investimentos e que se têm introduzido profundas alterações na configuração estrutural da empresa e, gradualmente, nos seus métodos de gestão.

A Função Pessoal é uma das que exemplificam este esforço de adopção de uma nova mentalidade empresarial.

No ano de 1991, verificou-se uma redução de 954 trabalhadores. Do total de 1230 saídas, constata-se que 992 (cerca de 81%) ocorreram por velhice ou por invalidez, o que denota a boa aceitação do sistema de incentivos oportunamente criado e cujos efeitos positivos continuarão a fazer-se sentir em 1992. Sublinhe-se também que, em 1991, apenas 0,6% do efectivo deixou a empresa por sua livre iniciativa e que os despedimentos foram em número absolutamente inexpressivo (0,1%) e todos por motivos disciplinares.

Continua a ser demasiadamente elevado o nível etário médio: mais de um terço do efectivo — 7607 trabalhadores — tem 50 ou mais anos de idade. Esta situação é agravada pelo muito baixo nível de qualificação, visto que cerca de 63% — 13 129 trabalhadores — têm entre zero e quatro anos de escolaridade, e apenas 15% (3200) atingem os seis anos de escolaridade. Se acrescentarmos a este quadro a verificação de que cerca de 70% dos trabalhadores estão na empresa há mais de 15 anos, teremos a dimensão das dificuldades tremendas com que a empresa se depara para levar a cabo a sua reconversão; mas temos também a

principal justificação para a forma, a um tempo gradual e extremamente prudente, como a empresa está a levar a cabo a redução, o rejuvenescimento e a melhoria de qualificação do seu efectivo.

Apesar da redução de quase um milhar de trabalhadores e da elevada taxa de absentismo, da ordem dos 13,5%, em boa parte induzida pelo sistema de incentivos à reforma por invalidez, verificou-se uma redução do trabalho suplementar da ordem das 173 000 horas. Ou seja, a redução de 4,13% que se constata no trabalho suplementar é, em termos percentuais, praticamente igual à do efectivo (4,3%). Quanto à composição do trabalho suplementar, o ano de 1991 é exactamente igual ao de 1990: 58,4% das horas de trabalho suplementar são realizadas em dias de descanso semanal ou feriado, com o consequente acréscimo de custos.

Além da continuação da tendência persistente nos últimos anos para uma lenta redução do número de acidentes laborais, merece ainda especial destaque o esforço no âmbito da formação profissional. De facto, apesar de 1991 ter sido, após três anos de recomposição das chefias directas e intermédias com estabilização do efectivo, um ano marcado pela prioridade ao início do programa de redução dos custos, a taxa de formação (total do custo de formação sobre a massa salarial) atingiu 2,85%, ou seja cerca de um milhão de contos.

Noutro plano, 1991 assistiu à preparação da profunda reestruturação orgânica da Função Pessoal, que veio a culminar com a criação de novos Departamentos de Pessoal nas Direcções Gerais e com a redução drástica da execução centralizada na Direcção de Pessoal das acções administrativas e de gestão corrente. Este processo — a consolidar e incrementar ao longo de 1992 — concluir-se-á com a futura informatização de Função Pessoal.

É ainda de inteira justiça sublinhar que, em 1991, as organizações representativas dos trabalhadores da empresa, sem terem deixado de expressar as suas críticas e as suas opiniões, compreenderam de um modo geral o esforço de modernização e profunda transformação em curso. O ano de 1991 foi, comparado com os anteriores, marcado por alguns sinais aparentemente significativos desta tendência positiva, entre os quais podemos destacar a relativamente baixa conflitualidade e a abertura ao diálogo sobre a transformação de algumas regras e preceitos convencionais, que escusadamente tolhem a gestão e penalizam a empresa e, portanto, os próprios trabalhadores.

O DIRECTOR DE PESSOAL

## ACTIVIDADE DA STIFA

A STIFA, Transporte Internacional Ferroviário de Automóveis, SA, iniciou a actividade de logística de automóveis novos em Setembro do ano passado.

Com o transporte ferroviário assegurado pelos associados CP e TRANSFESA, procurou a STIFA diversificar as suas actividades e clientes. Daí resultou que, passados seis meses (Dezembro de 1991 a Maio de 1992), duplicaram as vendas — de um para cinco clientes; de duas para quatro actividades. ■