



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS  
FILIADO À CUT

131

ANO III  
23/JULHO/1993

PORTE PAGO  
DR/RJ  
ISR 52-237/89



# Compra da Vasp e o compromisso com a verdade

As entidades abaixo-assinadas representantes dos aeronautas da Vasp, imbuídas das suas responsabilidades de direção e do compromisso com a verdade, avaliaram os fatos amplamente divulgados pela mídia em relação a uma proposta para compra da companhia.

Uma checagem mais apurada da procedência desta proposta nos leva com segurança a afirmar à categoria que a tão divulgada intenção de compra da Vasp é no mínimo inconsistente, para não dizer leviana.

Muita estranheza nos causou, ainda, a convocação de uma paralisação com a finalidade de influenciar as negociações, quando todos sabem que qualquer movimento trabalhista passa pela aprovação de assembleias gerais da categoria, convocadas pelas entidades que a representam legalmente.

## Canhedo fora da lei

No último dia 16, na DRT/SP (Delegacia Regional do Trabalho) houve a 8ª mesa redonda com a Vasp S/A desde dezembro passado, para mais uma tentativa negociada de ainda se resolver às irregularidades trabalhistas praticadas pela administração temerária e fora da lei do sr. Canhedo. Este encontro teve a coordenação de secretário adjunto da Secretaria de Relações do Trabalho, dr. Tales Coelho, e dos representantes da Procuradoria do Trabalho. Representante a Vasp, o sr. Oswaldo Guilger de Moraes, pelos trabalhadores a Federação, o Sindicato Nacional dos Aeronautas, Sindicato Nacional dos Aeroviários, as Associações dos Pilotos, Comissários e de Aposentados da Vasp.

Finalmente, caiu por terra a máscara e a farsa patronal que até então vinha sendo mantida junto aos representantes do governo. Foi constatado e ficou evidente que o sr. Canhedo não cumpriu a lei e nem o acordo firmado na DRT. Com o encerramento das negociações decretado pelo Ministério do Trabalho, o representante da Vasp foi comunicado pelo Ministério e pela Procuradoria que ambos os poderes tomarão todas as medidas legais e judiciais para que a Vasp seja obrigada perante o poder público e a justiça a cumprir a lei, como forma de garantir os direitos dos trabalhadores.

## Aeronautas de Recife

Dando continuidade ao "Projeto Sindicato Itinerante" que prevê o resgate da presença sindical do SNA em nível nacional, a entidade realizará uma assembleia em Recife para inaugurar oficialmente a Representação Regional. A assembleia será no próximo dia 18, às 19 horas, na sede do Sindicato dos Aeroviários (Rua Cruzeiro do Forte, 640, Setubal/Boa Viagem) onde funciona provisoriamente também a representação dos aeronautas. Assim como em Belém (ver matéria nesta edição), participam vários diretores do Sindicato. Compareça.

Defendemos a solução dos problemas da Vasp, que passa necessariamente pelo poder concedente e o Governo do Estado de São Paulo, sócio minoritário da companhia.

Esperamos que eventuais novas tentativas de aquisição da Vasp sejam colocadas com seriedade, através de propostas claras e consistentes, vindo ao encontro dos interesses dos funcionários, interesses que são, em última análise, a sobrevivência e a retomada do crescimento da empresa.

Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA  
Asociação dos Pilotos da Vasp - APVASP  
Associação dos Comissários da Vasp - ACV  
Associação dos Funcionários Aposentados e Pensionistas da Vasp - AFAPV

## Panfleto irresponsável

A situação da Vasp, por si só, já é extremamente complicada. Porém parece que tem gente que ainda não está satisfeita com isso. Na última semana circulou entre aeroviários e aeronautas um panfleto sem autoria convocando os funcionários a aderirem a uma paralisação. Graças ao bom senso, a intenção não saiu do papel.

Mas, duas lições precisam ser tiradas desse episódio: primeira, quem convoca os movimentos dos trabalhadores são suas entidades sindicais e mais ninguém; segunda, atitudes desse tipo são tão irresponsáveis quanto o tratamento que a direção da empresa vem dando aos aeronautas e aeroviários quando não cumpre a Convenção Coletiva, desrespeita a Regulamentação, não paga suas dívidas, etc.

No próximo dia 28 (quarta-feira), o SNA realizará uma assembleia geral, no Rio e em São Paulo, simultaneamente, às 15 horas, para repassar informações para a categoria tanto do encontro com o Ministro da Aeronáutica, agendado para esta segunda (26/07), como referentes a conjuntura atual da empresa. Você não pode deixar de comparecer.

**Assembleia dia 28,  
às 15h,  
simultânea SAO / RIO**



## Secretaria de Segurança de Vôo



# "Cockpit Esterelizado"

Por Paulo C. Krepsky\*

O termo "cockpit esterelizado" é a denominação um tanto "pesada" para a prática de limitar dentro da cabine de comando a conversação apenas às listas de cheques, assuntos ligados à operação, ou avisos referentes aos procedimentos. O termo pode também incluir a prática de vedar o acesso ao pessoal de cabine e eliminar as chamadas pelo interfone.

Vários transportadores praticam presentemente uma forma ou outra de "cockpit esterelizado", geralmente abaixo de 10.000 pés, havendo variação na extensão das proibições. Recentemente o FAA sugeriu que a prática se torne uniforme, aplicando-se a todos operadores e a todas aeronaves de transporte abaixo de 18.000 pés. Como se pode imaginar, a sugestão do FAA gerou muita discussão e deverá passar algum tempo antes que haja qualquer decisão a respeito.

Por que toda esta movimentação? A idéia não pode ser posta de lado. Existem empresas e há pilotos que adotam particularmente o "cockpit esterelizado", com resultados satisfatórios. Isto é apenas uma norma de comportamento social ou existe um objetivo palpável? Geralmente, quem usa o sistema busca concentrar as suas atividades e as de sua tripulação nos procedimentos em andamento, além de se assegurar que as chamadas de rádios e os comandos serão devidamente ouvidos e crosschecados por todos e que todos têm oportunidade de verificar visualmente outros tráfegos. Os que se utilizam do "cockpit esterelizado" demonstram satisfação com o sistema e pensam que seu controle da operação da aeronave e da situação de tráfego fica melhorado com esta prática.

A proposta do FAA suscitou reação apreciável e, portanto, uma

análise mais acurada se faz necessária por parte de cada piloto. A partir de que ponto a "idéia brilhante" de alguém pode se tornar numa carga para todos sendo, naquele momento, inoportuno colocá-la? O limite de altitude é um fator importante, pois existe uma diferença entre ficar calado a partir de 18.000 ou 10.000 pés.

Os que deram origem ao sistema tinham em mente principalmente os conflitos com tráfego VFR que predominavam abaixo de 10.000 pés. Terá a situação piorado tanto a ponto de exigir uma faixa maior de altitudes? Quais as necessidades e conveniências de comunicação com a cabine e dentro do "cockpit" e como isto afeta a atenção aos procedimentos em execução e a necessária atitude mental alerta para eles (awareness)? É preciso pensar e repensar no assunto, pois há ainda muita controvérsia a ser aplanada.

OBS: Posterior a esta publicação da FSF, foi promulgada uma lei nos EE.UU., regulamentando o silêncio no cockpit abaixo de 10.000 pés, aplicável a todas empresas comerciais de registro norte-americano e aquelas que voam sobre seu território (FAA). Também, várias empresas aéreas adotaram em suas políticas operacionais a saudável prática da obrigatoriedade do uso do earphone com os loud-speakers desligados, ao menos durante subidas e descidas. Além de contribuir para o awareness da tripulação, esta padronização permite gravações mais fidedignas do cockpit voice recorder. Recomenda-se ainda o uso do boom-mike, ficando-se com uma das mãos livres para a também recomendável e sadia prática de se anotar todas as instruções do controle. (Tradução e adaptação do *Accident Prevention Bulletin*, de janeiro de 1981, da FSF (Flight Safety Foundation). Paulo C. Krepsky é Comandante de Boeing 747 na Varig e foi membro do GIPAR na empresa.)

## O Poder de Polícia do Comandante de Aeronave

Por José Lisboa da Gama Malcher\*

O Código Brasileiro de Aeronáutica, seguindo tradição que vem do Direito Marítimo, investe o Comandante de Aeronave em funções de ordem pública aos dispor que "durante o período de tempo a que se refere o art. 167 desde o momento em que se apresenta para o vôo até o momento em que, concluída a viagem, entrega a aeronave exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave" (art. 168), podendo:

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo; II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados; III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança do vôo;

E, ainda, quando lhe confere poder disciplinar isentando-o de responsabilidade quando o exerce sem excesso de poder e, notadamente lhe atribui funções de Registro Público ao determinar que proceda ao assento, no Diário de bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, para os fins de Direito.

Portanto, no lapso temporal a que se refere o art. 167, é o Comandante da aeronave um Agente Público pois está investido, por força da lei, do exercício de funções estatais, inserindo-se na categoria de agente delegado do Poder Público pois se trata de um particular que recebe a incumbência de execução de uma atividade que deve cumprir em nome próprio, por sua conta e risco, mas segundo as normas do Estado e sob sua permanente fiscalização. Sua investidura é de natureza legal tendo poder-dever de agir na medida da necessidade de garantir a conclusão da viagem e a incolumidade das pessoas e bens entregues, pelo transportador, à sua responsabilidade.

O Código, no art. 165, deixa sua designação ao proprietário ou ao explorador da aeronave, o que matiza sua investidura, que é legal, de investidura delegada, mas isto em nada afeta sua autoridade que, durante a viagem, se exerce até mesmo sobre esses, caso dela participem; a delegação decorre da condição de concessão que se empresta aos exploradores de atividade aeronáutica comercial.

Como agente público tem o Comandante Poder de Polícia entendido como "o poder de restringir e condicionar o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais em benefício da coletividade", freando os abusos no seu exercício. E esse Poder de Polícia se manifesta não apenas como Poder de Polícia de Segurança Pública, mas também como Poder de Polícia Administrativo, pois está autorizado a, no interesse

da segurança da viagem a alijar a carga (ou parte dela), a realizar pouso forçado em propriedade alheia, e dela retomar o vôo, com o que restringe o direito de propriedade; a apreender coisas de posse proibida durante o vôo, restringindo o direito de posse; a proibir a utilização de equipamentos fotográficos, de filmagem ou aerofotogramétricos, restringindo seu uso, etc...

Mas, é no campo da Polícia de Segurança que mais se evidencia o Poder de Polícia do Comandante da aeronave.

Para efeitos penais, considera-se funcionário público quem, embora transitoriamente, exerce função pública (art. 327 do C. Penal). Tal qualidade se reflete tanto no campo do Direito adjetivo quanto no campo do direito substantivo.

Na qualidade de agente público e equiparado a funcionário público para efeitos penais, pode o Comandante de Aeronave durante a viagem (art. 167 do C. Brasileiro de Aeronáutica):

I - prender em flagrante-delito os autores de crime ou contravenção; II - apreender os objetos relacionados com crime ou contravenção que tenham sido praticados a bordo como aqueles que se evidenciam (p.e., moeda falsa ou contrabando); III - lavar os respectivos autos, documentando-os e registrando-os no Diário de Bordo; IV - realizar buscas pessoais e reais; V - colher depoimentos "ad perpetuum in rei memoriam"; VI - praticar, enfim, todos os atos procedimentais autorizados por lei às autoridades policiais, transmitindo seu conhecimento às autoridades aeronáuticas do local do primeiro pouso para os fins devidos.

No campo do Direito substantivo, podem, a nosso ver, os Comandantes de aeronave, ser sujeitos passivos de todos os Crimes praticados contra a Autoridade e, como tal, definidos no Código Penal e leis penais especiais, tais como o de desobediência, o de resistência e de desacato ou sujeitos ativos dos crimes próprios, ou seja, daqueles que exijam a qualidade de funcionário público para sua realização, notadamente o de facilitação de contrabando, o de condescendência criminosa, de violência arbitrária.

Encerrando esta participação devo esclarecer aos senhores que trouxe tal tema mais como uma provocação à meditação e aos debates às inteligências aqui presentes, motivado pelo desejo de contribuir, embora modestamente, para a consecução dos objetivos deste Encontro. (\*Artigo extraído da *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*. O autor é Desembargador e membro do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro.)



# **PESQUISA**



**SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS**

---

**Após preencher, encaminhe  
para a representação do SNA do  
seu Estado, a sede no Rio de  
Janeiro ou deposite nas  
caixinhas de correspondência  
do Sindicato nos DO's.**

---

# SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

## PESQUISA

01 - Nome completo: \_\_\_\_\_

02 - Nome de guerra: \_\_\_\_\_ Empresa: \_\_\_\_\_

03 - Equipamento de vôo (indique o modelo): \_\_\_\_\_

04 - Função: comandante ( ) co-piloto ( ) comissário(a) ( ) mecânico de vôo ( )

05 - É sindicalizado? sim ( ) não ( ) em caso negativo, porque? \_\_\_\_\_

06 - Recebe informações do sindicato regularmente? sim ( ) não ( )

07 - Sabe o que é o FAD (Fundo Auxílio Desemprego)? sim ( ) não ( )

08 - Qual sua opinião sobre como o SNA encaminha as questões dos aeronautas da aviação de táxi aéreo e regional? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

09 - Avaliando as principais dimensões do seu trabalho, como você classifica o nível das condições de trabalho e de remuneração oferecidas pela empresa onde exerce suas funções?

	ÓTIMO	BOM	REGULAR	RUIM	PÉSSIMO
a) - nível de remuneração?	( )	( )	( )	( )	( )
b) - cumprimento da regulamentação?	( )	( )	( )	( )	( )
c) - segurança no emprego?	( )	( )	( )	( )	( )
d) - cumprimento da convenção coletiva?	( )	( )	( )	( )	( )
e) - programação das escalas de vôo?	( )	( )	( )	( )	( )
f) - diárias?	( )	( )	( )	( )	( )

10 - Quais as reivindicações que quer incluir na convenção coletiva e na negociação com os patrões?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

11 - Quais as cláusulas mais importantes da convenção coletiva? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

12 - Indique os principais problemas que enfrenta no seu trabalho, e que para você deveriam merecer a atenção do sindicato nessa negociação? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



**Sindicato Itinerante****Belém dá a arrancada!***Diretores do SNA e aeronautas em Belém*

A Secretaria de Representação Sindical Regional - Belém foi a primeira a receber a visita do "Projeto Sindicato Mostra a Sua Cara". No início deste mês os companheiros Roberto Gusmão, Akerman, Aguinaldo Souza, Edyr Luciano, Franco, Tito Walker e Carlos de Lima estiveram por lá, levando o apoio da diretoria do SNA, principalmente em relação a formação sindical, segurança de vôo e administração da Representação Sindical.

Como parte do Projeto, de reativar algumas Representações e reaparelhar outras, além de aumentar o inter-relacionamento entre as bases regionais e a diretoria executiva no sentido de traçar um plano conjunto de lutas e desenvolvimento do Sindicato, Belém foi equipada com Fax, máquina de escrever eletrônica e uma máquina xerox de última geração. Também foi apresentado um plano de Seminários de Segurança de Vôo e Formação Sindical, que deverão ocorrer brevemente.

A Representação Regional - Belém foi escolhida para inaugurar o "Projeto Sindicato Mostra a Sua Cara" por ser uma das bases mais combativas e politizadas do SNA e que, segundo o companheiro Car-

los de Lima, "por descuido da diretoria estava literalmente abandonada".

O diretor Luís Carlos Lima da Cruz que esteve à frente da Representação durante os últimos quatro anos conquistando respeito e admiração de seus pares, passa a compor o Pleno do SNA tendo sido escolhido para assumir a Representação o companheiro Arão Cunha Gonçalves Júnior.

Os sete diretores que visitaram a Representação participaram da assembléia que ocorreu no dia 7 passado, e que contou com participação expressiva dos aeronautas da região. Diversas reivindicações foram apresentadas pelos companheiros da Taba, que irão solicitar nova assembléia, que ocorrerá provavelmente em agosto, em data a ser definida. O novo endereço de nossa Representação Sindical Regional em Belém é Avenida Dr. Freitas, nº 483, Altos - Sacramento - telefax: (091) 233-2385 - Belém/PA - CEP: 66120-680.

A próxima Representação Sindical Regional a ser visitada é Recife, no dia 18 de agosto, quando, com a presença do atual diretor, comandante Teixeira, naquela oportunidade, a Representação será reaberta oficialmente.

**Sindicato pesquisa**

O SNA está realizando uma pesquisa preliminar junto a categoria, no sentido de levantar subsídios para aperfeiçoar sua ação sindical. Solicitamos a todos que nos auxiliem nessa tarefa respondendo o

questionário, encartado neste Dia a Dia, e remetendo-o a Representação Regional do seu Estado, à sede no Rio de Janeiro ou ainda depositando-o nas caixinhas do Sindicato nos DO's.

**Notícias do Jurídico****A todos associados do SNA com ações trabalhistas na Justiça**

Solicitamos aos associados do SNA que tenham causas trabalhistas patrocinadas pelo sindicato que compareçam, com a maior brevidade possível, ao Departamento Jurídico no Rio de Janeiro para assinarem novas procurações. Tal providência é necessária por que o escritório externo (Dr<sup>a</sup> Cláudia Duranti) teve encerrado seu contrato com o SNA, e ao invés de subestabelecer poderes para o novo escritório contratado ou mesmo para os advogados internos do Departamento Jurídico, preferiu renunciar em juízo o patrocínio das causas que estavam sob sua responsabilidade.

Alertamos que a não outorga de novas procurações impossibilita o acompanhamento das referidas ações, que dessa forma estarão sujeitas aos prejuízos decorrentes do não acompanhamento. Vale lembrar que esta solicitação é apenas para aqueles associados que tenham causas trabalhistas através do Departamento Jurídico no Rio de Janeiro.

**Coluna do FAD****Aos associados que trabalhem na VASP**

Informamos que devido a dificuldades ocorridas no setor de cobrança do banco (totalmente alheias a nossa vontade) a cobrança das mensalidades referentes ao mês de junho sofreram atraso na entrega dos carnês.

Portanto, somente após o dia 23 os mesmos estarão sendo enviados para os domicílios dos associados do FAD que trabalhem na VASP.

Alertamos que no momento já se encontra no setor de cobrança do banco, a cobrança referente ao mês de agosto e que os carnês deverão estar sendo entregues a partir do próximo dia 05/08.

Assim sendo, ocorrerá a coincidência de cobrança de dois meses em poucos dias, embora a cobrança referente ao mês anterior (junho), não irá gerar nenhum acréscimo no valor da mensalidade, uma vez que o FAD arcará com o ônus deste atraso e tentará, na medida do possível, se ressarcir junto ao setor de cobrança do banco.



# A IFALPA em ação

Atendendo a uma designação do escritório central da Federação, em Londres, o comandante Fábio Goldenstein - vice-presidente regional SAM/Sul - representou a IFALPA na 3ª Conferência Regional Latino-Americana da ACI (Airports Council International) realizada no Hotel Intercontinental-Rio, entre 13 e 16 de julho.

A ACI é uma entidade formada por diversos órgãos ligados a administração e gerência de aeroportos (uma espécie de IATA das empresas aeroportuárias). A IFALPA, como parte de sua política de se fazer representar em todos os eventos ligados a atividade profissional dos pilotos, tem procurado acompanhar todas as reuniões da ACI nas diversas partes do mundo.

O tema central desta Conferência foi Economia Aeroportuária no Crescente Mercado Latino-Americano e Caribenho. O evento foi organizado pela Infraero e a sessão de abertura teve início com um

breve discurso do Diretor Geral do DAC, Brigadeiro Mauro Gandra.

Além de representantes de diversos órgãos brasileiros estiveram presentes ao evento técnicos da ICAO, FAA e administradores de aeroportos das regiões envolvidas.

Na avaliação da Drª Angela Marina Donato, técnica responsável pela área do desenvolvimento de tráfego aéreo do Escritório Regional Sul-Americano da ICAO e Secretária Geral da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC) é esperado um crescimento emergente do tráfego aéreo em nossa região, principalmente no sentido de/para os Estados Unidos e isto justifica investimento na infra-estrutura aeroportuária.

A questão da segurança nas operações dos aeroportos da América do Sul mereceu uma longa conversa entre os representantes da IFALPA e técnicos da ACI e ficou agendada desde já a

participação da IFALPA no Seminário de Segurança Aeroportuária que acontecerá em Caracas no início de 1994.

Ainda em função desses contatos havidos no evento, ficou acertado com a administração da Infraero e do AIRJ que o SNA passará a fazer parte das comissões técnicas que se reúnem regularmente para discutir assuntos relativos ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro. Posteriormente, este trabalho deverá se estender aos demais aeroportos brasileiros.

Nesta semana o comandante Fábio Goldenstein e o co-piloto Reginaldo Teixeira estarão reunidos em Santiago do Chile, no dia 27, com representantes das associações de pilotos sul-americanos especialmente para discutir com eles a atualização do Manual da IFALPA no que diz respeito as deficiências de aeroportos e tráfego aéreo em nossa região. O resultado desta avaliação será levado ao encontro regional da ICAO que acontecerá no início de setembro em Buenos Aires.

## Conjuntura

# Começou a recuperação da economia?

Nos últimos meses, os indicadores de desempenho industrial têm apontado no sentido de uma recuperação da atividade no setor. Por conta disso, o discurso empresarial, veiculado na grande imprensa, tem sido o de afirmar, com ênfase cada vez maior, uma retomada do crescimento econômico. Considerando, no entanto, as características desse aquecimento, não há nada nesse processo que indique, de fato, um movimento de mudança no atual quadro de estagnação da economia.

O crescimento do setor industrial começou, segundo dados do Instituto de Geografia e Estatística (IBGE), desde outubro do ano passado, acumulando uma variação positiva de 21,1% em março se comparado a setembro de 1992. O crescimento da produção registrado em 1993 tem ocorrido de uma forma generalizada nos vários ramos de atividade: dos quarenta segmentos da indústria pesquisados pelo IBGE, 34 tiveram bom desempenho em comparação com janeiro/março de 1992. No primeiro trimestre, a expansão da indústria como um todo já alcançou 8%.

As vendas industriais, por sua vez, cresceram cerca de 16,2% entre fevereiro e março, o que provocou uma particular diminuição da capacidade ociosa da indústria em março. A utilização da capacidade instalada passou de 68,9%, em dezembro, para 71%, em fevereiro, e 76,5%, em março.

No mês de abril, entretanto, com a retração verificada nas vendas da indústria, o uso da capacidade instalada caiu para 75%. Segundo a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), isto sempre acontece naquele mês,

sendo que a recuperação vem em maio, quando o nível de utilização da capacidade instalada volta a crescer.

Diante disso, uma pergunta se coloca: por que a indústria cresceu e o que isto significa?

Um dos principais determinantes da recuperação foi o processo de reposição dos níveis de estoque, que, com o aquecimento das vendas no final do ano passado, caíram mais do que o previsto. Outro fator que explica o aquecimento, registrado nos primeiros meses do ano, é o aumento no consumo, resultado de diversos fatores relacionados à própria instabilidade da economia.

O consumo cresce, em primeiro lugar, em função da redução dos juros das aplicações financeiras e da incerteza quanto aos rumos da política econômica. Houve um aquecimento das vendas e um certo movimento especulativo, que se refletiu na venda recorde de carros em maio, quando foram comercializadas 91.866 unidades no mercado interno - a melhor marca desde 1985. De janeiro a maio, a produção e as vendas internas de veículos cresceram 33,80% e 47,81%, respectivamente, em relação ao mesmo período do ano passado. O peso do setor automotivo na matriz industrial acaba por transformar este aquecimento num elemento propulsor da atividade na indústria.

Por outro lado, o desempenho favorável das exportações, o aumento na renda agrícola e a variação positiva verificada nos salários mais altos também contribuíram para esse aquecimento no comércio, que apresentou um aumento de 6% nas vendas à vista de janeiro a março. Obser-

va-se, portanto, que, enquanto em 1992 as exportações praticamente sustentaram a indústria, neste último período o crescimento da produção está diretamente relacionado à demanda interna. Mas as exportações mantêm sua importância e o peso dos manufaturados na pauta do comércio exterior é hoje de 56%, contra os 32% da década de 70.

Essa recuperação, entretanto, ainda não representa a possibilidade de um crescimento sustentado, que pressupõe investimentos na ampliação da capacidade produtiva, o que não tem ocorrido, embora existam sinais de redução dos níveis de capacidade ociosa da indústria. Uma evidência da fragilidade deste processo é o desempenho negativo da produção de bens de capital mecânicos, que caiu 10% no trimestre janeiro a março deste ano em comparação com o mesmo período de 1992. O consumo, por sua vez, continua em patamares muito baixos. Dados da Federação do Comércio do Estado de São Paulo (FCESP) mostram que as vendas estão 16% abaixo da média de 1991.

Na verdade, essa pequena expansão se explica pelas flutuações esporádicas nos gastos de consumo e no volume das exportações. Há muito tempo que os níveis de produção sofrem apenas oscilações em torno do mesmo patamar, ou seja, não superam os volumes alcançados no ano de 1980. Provavelmente, o que se vê agora é apenas mais uma dessas variações ocasionais.

*Texto do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos.*