



Crise na Vasp: Solução de Governo

A Federação, o Sindicato Nacional dos Aeronautas e os Sindicatos de Aeroviários, no último dia 26/07, tiveram uma audiência no DAC com o Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Lélío Lobo. O Ministro estava acompanhado do Diretor Geral do DAC, Brigadeiro Mauro Gandra e do Assessor Técnico, Coronel Solter. A audiência foi solicitada ao Ministro através do Diretor do DAC, a pedido das entidades sindicais, para tratar do caso VASP.

Neste encontro foram relatadas em detalhes todas as irregularidades que a atual administração da VASP vem cometendo, com a complacência e a omissão do Poder Concedente e fiscalizador e também discutida a situação da empresa.

Além de terem cobrado responsabilidades do Ministério da Aeronáutica, as entidades exigiram providências do DAC para

coibir as ações fora da Lei e as normas praticadas pela administração da VASP, capitaneadas pelo Sr. Wagner Canhedo. Diante dos problemas que atingem os trabalhadores foi pedido ao Ministro da Aeronáutica, sob a coordenação do seu Ministério, uma reunião interministerial, com os Ministérios do Trabalho, Fazenda, Justiça e da Previdência Social, mais o Ministério da Procuradoria Geral do Trabalho, com a participação dos trabalhadores, para que juntos tratem do problema da VASP de maneira unificada e apresentem uma solução global de governo, que possa ser encaminhada ao Presidente da República.

De outro lado, o Ministério da Aeronáutica solicitou que os trabalhadores apresentem um documento formal, com a sustentação das reivindicações das entidades. O documento já está sendo produzido e será entregue esta semana.

Regulamentação

Confederação divulga projeto ilegítimo

A situação pré-falimentar de quase todas as empresas aéreas da América Latina foi a tônica das discussões durante a Conferência sobre Globalização do Transporte Aéreo, organizada pela Federação Internacional dos Transportes - ITF, ocorrida em Buenos Aires nos dias 20, 21 e 22 de julho.

O evento contou com a participação de sindicatos de trabalhadores em transportes de toda a América Latina. O presidente do SNA, Nelson Cirtoli, o presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários, Roberto Dantas, e o presidente da Federação, Lavorato, compareceram como observadores.

A delegação brasileira oficial estava composta pelo comissário Jim Pereira, por Mário Lucena e José Trajano da Silva, representando a Associação de Comissários da VARIG - ACVAR - e a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais.

Durante a Conferência, a delegação oficial, representando ilegitimamente os aeronautas e aeroviários (os sindicatos não são filiados a entidade) distribuiu às delegações um projeto de Regulamentação Profissional elaborado pelo extinto Sinpac, atitude que fere frontalmente as categorias profissionais.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA, o Sindicato Nacional dos Aeroviários e a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos convidaram as delegações presentes para participarem do 6º CONTAR - Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, que será realizado em agosto, em Mendes, no Rio de Janeiro.

FOTO JORGE JUNES



Nelson Cirtoli, presidente do SNA

Secretaria de Segurança de Voo



Efeito da rotina do "Tudo Bem"

Routine's Effect of "All is Right" - "REAR" System

Por Raimundo E. de Alencar*

PREFÁCIO

Solicitamos que o artigo adiante seja lido e analisado com atenção parágrafo por parágrafo.

Partindo desta análise e tendo sido compreendido o "Meaning of REAR" certamente obteremos um resultado bastante positivo.

Como você sabe, após terem sido analisados diversos temas a respeito das causas de acidentes, chegamos sempre à mesma conclusão:

O FATOR HUMANO É O MAIOR RESPONSÁVEL PELOS ACIDENTES, ISTO É:

VOCÊ AINDA É O MAIOR CULPADO; EM CONSEQUÊNCIA SUA PRÓPRIA VÍTIMA.

Esse artigo procura trazer subsídios a fim de diminuir as causas que têm levado o homem a ser considerado a parte mais fálivel na conjugação com a máquina.

Registramos épocas - desde o 14-BIS de Santos Dumont 1906 - em relação ao progresso no campo da tecnologia; entretanto quanto ao progresso do homem, nada existe.

Hoje em dia o homem voa aviões de tecnologia cada vez mais avançada (EFIS, Glass Cockpit, etc) porém - ainda cometendo os mesmos erros que cometia na era do DC-3.

Ao invés de nos deslumbrarmos com o progresso da tecnologia - fato incontestável e altamente positivo - nos parece que devíamos também lutar no sentido de iniciarmos "A era do progresso do homem" procurando livrá-lo da classificação acima de **O MAIOR CULPADO PELOS ACIDENTES.**

Baseados em estatísticas, podemos concluir que **OS ACIDENTES OCORRERÃO NO FUTURO**, o que acreditamos seja motivo suficientemente sério para que pensemos a respeito da **POSSIBILIDADE DE ALGUNS DELES SEREM EVITADOS** - desde que dependem de seu exclusivo controle - e por este motivo você pode fazê-lo. Ajude-nos a criar a era do progresso do homem.

Grato o Autor

Obs: Para o melhor desempenho desse sistema "REAR" torna-se imprescindível que o mesmo seja operado pelo cmte, o co-piloto e, de preferência para a segurança do voo, o F/E, de acordo com o treinamento LOFT e o conceito CRM.

PARTE 1 - SIGNIFICAÇÃO

Quando vivemos um período de tranquilidade sem acidentes ou incidentes tudo correndo bem, tendemos a agir despreocupadamente, a ficarmos assim como que... "desligados".

Entretanto quando ocorre uma situação de perigo, se forma um clima no qual são debatidas as causas e analisadas as razões de tal acontecimento.

Entretanto... Decorrido algum tempo... - Geralmente curto - esquecem-se esses acontecimentos e voltamos aos hábitos rotineiros.

E assim... a vida continua...

Envolvido pelo dinamismo o homem tende a sepultar no passado e no esquecimento fatos importantes, a acomodar-se aos costumes e à "ROTINA DO TUDO BEM"; retorna ao "STATUS QUO".

Esta maneira de proceder é o que denominamos de "EFEITO ROTINA DO "TUDO BEM" - "REAR" - (ROUTINE'S EFFECT OF "ALL IS RIGHT").

Principalmente em relação aos pilotos e demais tripulantes, isto não deveria acontecer.

Os tripulantes são como boxeadores:

- Não podem baixar sua guarda;
- Se o fizerem... serão nocauteados.

PARTE 2 - CONSIDERAÇÕES

Note-se que o "REAR" faz parte do nosso cotidiano.

A rotina é perigosamente confortável, pois normalmente acontece quando estamos nos sentido bem e, devido a isto nos tornamos complacentes e despreocupados agindo quase que automaticamente.

Furtivamente ela atua como um narcótico que "desliga", que oblitera, minando nossa vontade, debilitando nossa necessária severidade; diminuindo nossa atenção, impedindo-nos de detectar possíveis anormalidades; induzindo-nos a avaliar situações pela aparência, fazendo com que olhemos... sem ver, pois que sob seu efeito tudo "parece" bom.

Ao nos habituarmos à rotina, condicionando-nos a este estado de espírito estaremos nos desarmando e nos tornando presa fácil de eventuais surpresas que, em aviação geralmente nos trazem consequências graves.

Ela pode nos persuadir a aceitar baixos padrões de exatidão e desempenho e DURANTE A LEITURA DO CHECK LIST E CHECAGEM DOS INSTRUMENTOS E CONTROLES NOS LEVAR A OLHAR PORÉM SEM REALMENTE VER tendendo a nos induzir a erros devido a nosso estado de automatismo.

PARTE 3 - CONSEQUÊNCIA

Deste modo relacionamos a seguir algumas das mais óbvias resultantes ou reações desta coisa chamada "REAR" - Efeito Rotina do "TUDO BEM":

- Automatismo;
- Complacência;
- Obliteração;
- Falta de atenção;

E o fato de nos fazer pensar que: aparentemente está tudo bem.

Sob estas circunstâncias mesmo um excelente piloto em suas melhores condições físicas e mentais, descansado SEM ESTAR FATIGADO mas, inconscientemente condicionado pelo "REAR", correria o risco de cometer um engano o qual poderia levá-lo a uma situação de grande risco.

Neste ponto nos permitiríamos perguntar:

Não seriam estas algumas das razões da porcentagem de acidentes que ocorrem em estranhas ou desconhecidas condições?

PARTE 4 - ADVERTÊNCIA

Preparam-se os profissionais objetivando o desempenho de suas funções em voo com o necessário rigor e disciplina técnicos; exigindo-lhes estudos e constantes treinamentos seja em terra ou no ar; além de especial atenção à sua saúde.

Entretanto, persiste a impressão de que não estaria sendo suficientemente considerado o fato dos homens serem produto das circunstâncias "et pour cause" inclinarem-se a se adaptarem aos costumes do dia a dia.

Particularmente no que tange à classe de pilotos - pela repetitividade que torna rotineiros os vãos - estes homens correm o risco de habituarem-se a agir automaticamente tal e qual seres condicionados. Tornando-se por si próprios como que meros complementos de máquinas - e, não o cérebro que controla.

Em sendo assim assemelhando-se aos seres criados por Aldous Huxley (Admirável Mundo Novo), os quais eram fabricados em laboratórios e destinados especialmente para desempenharem MAQUINALMENTE determinadas tarefas.

Isto nos parece deveria ser ATENTAMENTE AVALIADO em prol da segurança a qual nos cobra estarmos sempre atentos e preparados para enfrentar TODAS implicações concernentes a uma jornada de voo.

Esta "cobrança" ALÉM DA PARTE PROPRIAMENTE TÉCNICA, estende-se também aos fatores ambientais quais sejam os do meio no qual se desenvolvem todos os procedimentos relativos à referida jornada. Desde seu início até o seu fim ressaltando para o perigo do AUTOMATISMO E DA COMPLACÊNCIA, consequências do "REAR".

Assim é importante:

- Não se deixar condicionar pelo "REAR";
- Não baixar sua guarda - NUNCA;
- Observar e estar sempre atento;
- Olhar... e... ver.

PARTE 5 - ALERTA

Por tudo que foi dito, é muito importante a franqueza da pergunta:

- Há quanto tempo não acontece um acidente na nossa empresa?
- Será que não estaríamos **PERIGOSAMENTE** nos acomodando ao "REAR"?

Infelizmente é sabido que o fator humano ainda é o maior responsável pelos acidentes, conforme estatísticas.

Faz-se oportuno lembrar que:

O HOMEM É A PARTE MAIS FALÍVEL NA CONJUGAÇÃO COM A MÁQUINA.

O objetivo deste alerta é calcado no desejo de que sempre façam **UMA BOA E SEGURA VIAGEM.**

* **Raymundo E. de Alencar Navegador (aposentado) - Varig.**

Obs: Favor colocar a sigla "REAR" diante de você e memorizar.

Carta de Eduardo V. Ayub

Prezados Senhores:

Senti-me na obrigação de fazer alguns comentários sobre o artigo "O culpado é o piloto!" da coluna da Secretaria de Segurança de Vôo do Dia a Dia nº 128 de 02/07/93.

Acho que o(s) autor(es) do artigo adaptaram alguns fatos a fim de demonstrarem seus pontos-de-vista. Sendo eu o 1º oficial do acidente a que o artigo obviamente fazia referência, tenho de comunicar a V. Sas. que tenho conhecimento do conceito de Vss e já o tinha à época do acidente. Além disso é minha opinião que essa não foi a causa do acidente.

Concordo, no entanto, com V. Sas. que os conceitos que dizem respeito à Segurança de Vôo e às atualizações na área de técnicas de pilotagem e equipamentos de vôo devem receber o máximo de atenção dos pilotos e administradores e estes devem estar plenamente conscientes que investir em segurança é bom sob todos os aspectos.

Aproveito para enviar-lhes o meu relatório do acidente bem como as minhas desculpas pois já o deverá ter remetido há vários meses. Espero que possa acrescentar algo para a prevenção de acidentes com características semelhantes.

Atenciosamente,

Eduardo Volpe Ayub

CORREÇÃO

O título correto da matéria publicada na seção Segurança de Vôo, Dia a Dia nº 131 página 2, é "Cockpit Esterilizado" e não "Cockpit Esterelizado" como saiu publicado.

Projeto Conversações

A Comissária Ana Coutinho (foto), integrante da Comissão Técnica da Secretaria de Segurança de Vôo do SNA e da Comissão Organizadora do Projeto Conversações, convida e lembra aos colegas que as reuniões se realizam às terças-feiras, às três horas, na sede do SNA. A nossa proposta inicial é desenvolver discussões de temas de vôo, assim como Filosofia, Psicologia, Economia, Direito etc... Você decide! Você participa das reuniões trazendo um tema para ser colocado perante os demais participantes. Sem você, esse projeto não existe, e ele existe para você! "O debate traz sempre luz".

Dia a Dia: Ana, quem compõe a Comissão Organizadora do Projeto Conversações?

Ana Coutinho: Além de mim, o Marocco, o Celso de Lanteuil, e a nossa Jornalista Luciana, com o apoio da Secretaria de Segurança de Vôo - SSV, da Secretaria de Formação Sindical e Divulgação e Cultura.

Dia a Dia: Como vocês estão organizando o projeto?

Ana Coutinho: Estamos fazendo um programa que inclui, já de imediato, quatro painéis de duas horas cada, sobre Filosofia Pura, que serão apresentados um



por semana pelo colega ex-aeronausta, que fez seu curso em cidades européias.

Dia a Dia: Ana, na sua opinião, o que é que o Projeto Conversações tem de melhor a oferecer?

Ana Coutinho: Eu acredito que seja a interação dos colegas, fora do ambiente de vôo, que ligados por um interesse comum, permite amadurecimento profissional e um desenvolvimento pessoal.

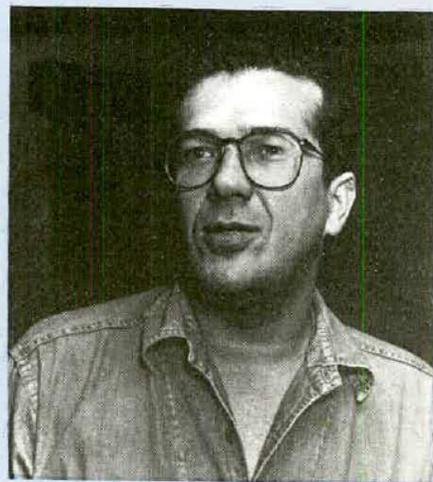
Recados do Dia a Dia

Sindicato sem jornal é uma voz que ninguém escuta

Por **Edson Antônio Matosinho***

A atual Diretoria do Sindicato Nacional dos Aeronautas, desde a sua posse em outubro, vem trabalhando com dificuldades financeiras e políticas diante da crise que atravessa o país, a aviação e, em particular, a que atinge a Vasp, que se aprofundou em dezembro com a redução da frota e a demissão de centenas de aeronautas e milhares de aeroviários. Apesar de todas as dificuldades de conjuntura e de estrutura os diretores do Sindicato, dentro do plano global estabelecido por cada Secretaria, estão trabalhando para melhorar cada vez mais o atendimento, a prestação de serviço e o encaminhamento das questões dos aeronautas.

A Secretaria de Divulgação e Cultura, a partir desta edição piloto do Dia a Dia, introduzirá mudanças gráficas, visuais e editoriais no sentido de torná-lo cada vez mais um veículo ágil, dinâmico, combativo e moderno que responda aos desejos e



atenda as necessidades dos aeronautas.

Todos os companheiros são bem vindos a dar a sua contribuição com opiniões e colaborações no Dia a Dia e nas outras publicações do Sindicato.

*É diretor de Divulgação e Cultura do SNA.

ENTREVISTA: Cnte. Marocco

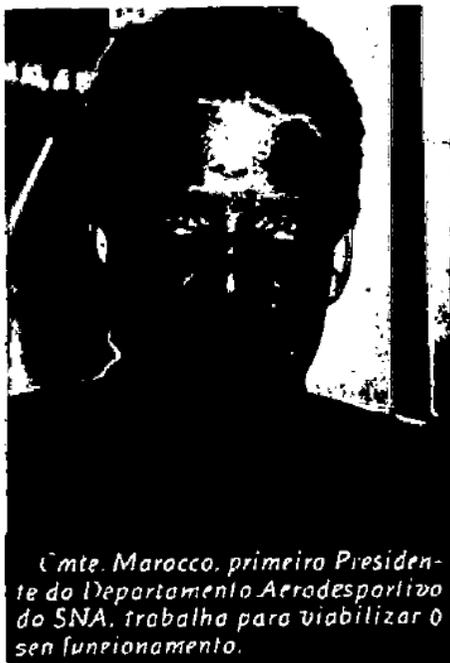
Sindicato conquista Departamento Aerodesportivo

O Departamento de Aviação Civil (DAC) já autorizou o funcionamento do Departamento Aerodesportivo do SNA (DASNA). O despacho favorável do Brigadeiro Mauro Gandra, Diretor Geral do DAC, ocorreu no dia 14 de Junho último. A solicitação foi efetuada conforme o Estatuto do SNA, sub-seção V, da Secretaria de Divulgação e Cultura, artigo 43, parágrafo E.

Na época da solicitação o companheiro Marocco, à frente da Secretaria, foi eleito, em reunião da diretoria do SNA executiva, o Presidente do DASNA. A seguir, ele presta alguns esclarecimentos quanto ao andamento do Departamento.

Dia a Dia: Qual a finalidade do DASNA?

Marocco: A finalidade principal é o conagraçamento de todos os aeronautas e seus familiares em áreas de lazer onde tanto poderão se iniciar na arte de voar ou manter suas proficiências técnicas, como gerar possibilidades para, por exemplo, os Comissários e os Mecânicos de Vôo que queiram fazer horas de vôo almejando no futuro a passagem a Piloto, possam fazê-lo num ambiente



Cnte. Marocco, primeiro Presidente do Departamento Aerodesportivo do SNA, trabalha para viabilizar o seu funcionamento.

agradável e solidário.

Dia a Dia: Qual o local pleiteado para instalação do DASNA?

Marocco: Devemos nos estabelecer inicialmente no Rio de Janeiro e já estabelecemos os contatos para tal finalidade.

Dia a Dia: Quem poderá usufruir desse Departamento?

Marocco: Todos os aeronautas e seus familiares.

Dia a Dia: Como serão conseguidos os aviões e que tipos são pretendidos?

Marocco: Um dos objetivos principais é o desenvolvimento do vôo a vela, e, para tal pleitearemos a distribuição de equipamentos junto ao DAC. Além disso já temos uma aeronave do F/E Airson, à disposição do DASNA e estamos em contato com outros aeronautas proprietários de aeronaves que estejam dispostos a agregá-las ao Departamento Aerodesportivo, onde haverá vantagens para os associados, como por exemplo, no pagamento de taxas.

Dia a Dia: Você acredita que este Departamento servirá para aproximar os aeronautas?

Marocco: Completamente. A intenção é essa. Esperamos que todos compareçam. Além do lazer, teremos a possibilidade de nos aproximarmos - e as nossas famílias - socialmente, num local agradável a todos.

SNA questiona vistoria de bagagens no AIRJ

O Sindicato enviou ofício ao Infraero questionando o órgão sobre irregularidades praticadas na vistoria de bagagens na entrada específica de tripulantes no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro - AIRJ.

As irregularidades estão sendo cometidas pelo Infraero, Segurança Aeroportuária e pela Varig, através de seus funcionários, que estão assumindo uma posição de vigilância em relação aos tripulantes da própria empresa. Além de perguntas sobre objetos visualizados que não possuem nenhuma ligação com a segurança dos vôos quando encontram algum objeto suspeito anotam nome e matrícula do tri-

pulante.

O SNA, além de repudiar tal acontecimento, solicita no ofício enviado ao Infraero que o procedimento de vistoria e revista aos tripulantes seja efetuado conforme as normas do próprio órgão de segurança aeroportuária e as normas internacionais. Ou seja, através de pessoas habilitadas, estranhas, sem qualquer interesse no processo, a fim de se evitar constrangimentos e preservar a transparência deste procedimento, a bem da segurança de vôo.

O Departamento Jurídico do Sindicato está providenciando as medidas judiciais que o assunto merece.

Vem aí o
III Congresso
Brasileiro de
Segurança
de Vôo.
Fique Atento.

ENTREVISTA: Cmte. Lavorato

Crise é usada para amedrontar

Um dos autores do Novo Sindicalismo da Aviação faz um balanço do setor e da conjuntura brasileira

Por Edson Antônio Matosinho*

José Caetano Lavorato Alves, mineiro de Belo Horizonte, 45 anos, há 28 na aviação, é comandante demitido da Varig na greve geral da categoria em fevereiro de 88.

Desde abril deste ano tem a sua anistia reconhecida por ato do ministro do trabalho, Walter Borelli. No processo judicial de reintegração Lavorato teve decisão favorável na 1ª instância, mas perdeu no Tribunal Regional do Rio de Janeiro numa estranha decisão envolvendo o Sr. Melo Porto (atual presidente do Tribunal) e o Sr. Murilo Coutinho, Juiz Classista de Empregados, (pasmem), hoje alvos de denúncia sobre corrupção divulgadas pelo jornal do Brasil. Agora cabe recurso para o TST onde esperamos que prevaleça a justiça e não as razões das forças ocultas, que entre outras coisas garantem a morosidade do andamento do processo. Apesar de todas as dificuldades que tem passado e dos prejuízos profissionais e financeiros que o atinge, este bravo, dedicado e competente companheiro não "arreda pé" da sua luta aguerrida na defesa dos direitos dos trabalhadores na aviação e da atuação combativa no movimento sindical, onde desde o início dos anos 80 foi presidente do SNA. Atualmente o companheiro Lavorato é presidente do Dieese (Departamento Intersindical Estatísticas e Estudos Sócio-Econômicos), da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aéreos (FNTTA), além de ainda diretor do SNA. É sobre estes e outros assuntos de interesse das categorias de aeronautas e dos aeroviários que o Dia a Dia teve o prazer de conversar com o "Zé Caetano", como é carinhosamente tratado pelos seus amigos, para uma entrevista com respostas contundentes, completas, enxutas e objetivas, propiciadas pela sua boa memória e pelo seu raciocínio ágil e inteligente uma das suas características reconhecidas mesmo pelos seus adversários e oponentes.



Foto Jorge Nunes / Agência Prisma

Dia a Dia: Lavorato, para começo de conversa e para amenizar esta entrevista, fale-nos como foi o seu ingresso na aviação e a sua vida lá "nas" Minas Gerais?

Lavorato: Eu nasci vendo avião. O meu pai é mecânico de avião desde jovem, tendo trabalhado na Força Aérea como mecânico civil, além de trabalhar em escolas de aviação lidando com os aviões de treinamento. Aos 17 anos, tinha opção por engenharia, mas fiz o curso de piloto para evitar o serviço militar e entrar na faculdade. Gostei e acabei ficando na aviação.

Dia a Dia: Conte-nos em detalhes a sua trajetória profissional.

Lavorato: Fiz curso de piloto no Aeroclub de Lagoa Santa, onde ajudei na secretaria e posteriormente fui instrutor

tor e sai piloto comercial. Dei instrução de voo no Aeroclub de Minas Gerais, ajudei a formar e fui instrutor e coordenador da ELA (Escola Livre da Aviação). Como grande parte dos aviadores mineiros voei na Líder Taxi Aéreo como co-piloto, onde tive minha primeira instrução para comando.

Fiz exame para Trasbrasil onde voei Dark Herald como co-piloto e posteriormente como primeiro oficial após ter saído PLA (Piloto de Linha Aérea). Voiei também Bandeirante antes de sair da Trasbrasil. Fui voar na VARIG em 1973, onde entrei como primeiro oficial de Electra. Após três anos fui para o 737-200 onde voei durante 10 anos, indo depois voar 707 até ser demitido em fevereiro de 1988, embora fosse presidente do Sindicato desde 1980.

Dia a Dia: Lavorato, vamos falar agora sobre assuntos diretamente ligados a militância na categoria. São tantos que não sei por qual começar... Bem, vamos lá, Globalização. Você esteve recentemente discutindo este assunto no seminário FNTTA/SNA no Rio e na Conferência da Federação Internacional Transporte (ITF), em Buenos Aires. O que você pode nos falar sobre estes eventos?

Lavorato: Estamos vivendo uma transição para um novo padrão de produção no mundo onde a disputa pela hegemonia na chamada divisão internacional do trabalho, e portanto a imposição de uma nova ordem mundial, será estabelecida pela definição da propriedade de tecnologia de ponta, posse de capital para seu financiamento e acesso aos mercados.

Pouco se tem de razões nacionais nesta disputa. Ou seja, não são exatamente os governos e sim o capital financeiro e as grandes corporações que estão produzindo o fenômeno da globalização da economia, assim como também a formação dos blocos através do NAFTA, tra-

tado de Maastricht, os acordos asiáticos e até o Mercosul. A sociedade, em todas as nações, discute formas de entender e participar deste movimento, que ao mesmo tempo que propõe liberdade, desregulamentação, flexibilização para o capital e afastamento das razões de Estado na economia, tem propiciado o aparecimento das piores formas de discriminação e impedimentos à liberdade de deslocamento de mão-de-obra, reduzindo conquistas sociais, eliminando postos de trabalho, achatando salários e criando formas modernas de cooptação e afastamento das organizações sindicais.

O seminário de Globalização, no Rio de Janeiro, foi o primeiro evento de uma série que pretende dar as organizações dos trabalhadores uma visão geral do que significa o fenômeno de globalização na aviação, como também mostrar a necessidade de contruirmos um projeto de atuação que nos proteja de suas consequências.

O seminário da ITF em Buenos Aires reuniu os Latinos-Americanos trabalhadores em aviação, para discutir concretamente o que fazer, a partir das consequências da ação das megacarriers, principalmente a Ibéria, que controla a Aerolíneas, Austrol, Avianca e Ladeco. Foi um encontro interessante e deve criar desdobramentos para uma ação conjunta.

Dia a Dia: Qual o papel e importância da Federação Internacional de Pilotos de Linhas Aéreas (IFALPA), Federação Internacional de Transportes (ITF) e da Organização Ibero-Americana de Pilotos(OIP), no encaminhamento dos problemas na aviação e o que estas associações têm feito?

Lavorato: A ITF é uma entidade que tem quase 100 anos de existência tendo prestado grande serviço aos trabalhadores de transportes, embora no passado recente, na América Latina seus representantes tenham sido acusados de envolvimento em ações que favoreciam a repressão.

Tem uma forma tradicional, usando secretariado profissionalizado. Acho que pode ser utilizada como forma de articulação internacional, mas entendo mais consequente que os Latinos-Americanos se organizem e priorizem as centrais sindicais, dada a nova realidade.

O encontro em Buenos Aires propiciou o convite para que os outros companheiros participem: do 6º CONTTAR, para discutir a organização latino-americana dos trabalhadores em transporte aéreo.

Com a mesma lógica, entendo que a

OIP hoje é um equívoco, já que os portugueses e espanhóis estão mais para Europa Unida. Será melhor que as organizações de pilotos latino-americanas façam parte da discussão interna da América Latina, junto com os outros trabalhadores em aviação. Uma prova é que os congressos da OIP não têm nenhuma consequência prática.

A Ifalpa já tem caráter diferente, como também o tem a Federação Internacional de Mecânicos de Vôo - FELA e a Federação Internacional das Associações de Comissários de Vôo - IFAA. Pretendem elas discutir internacionalmente as razões e os interesses profissionais de

Estamos vivendo uma transição para um novo padrão de produção no mundo...

seus membros (pilotos, mecânicos de vôo e comissários). Entendo que a participação brasileira na Ifalpa, a realização da Conferência no Rio de Janeiro e a eleição do nosso companheiro Fábio Goldenstein para Vice-Presidente Regional SAM/Sul foram fundamentais para nossa integração e relacionamento internacional.

Entretanto se os estudos e resoluções não forem encaminhados para ter consequências práticas no campo do aprimoramento da profissão e até o da indústria a nível internacional e nacional, também terá sido inócuo.

Dia a Dia: Como vai a FNTTA, que tem o papel político de coordenar e congregar as entidades dos trabalhadores na aviação?

Lavorato: A Federação, como órgão de coordenação política das entidades, tem suas ações referenciadas na realidade de cada categoria. Assim, nestes dias de conjuntura difícil, procura desenvolver ações institucionais para enfrentar a maior crise que o setor já passou nos últimos anos. O ideal seria termos condições de mobilização para melhorar a correlação de força a nosso favor. Mas não temos e alguns companheiros que-

rem que realizemos milagres. Mas acho que a FNTTA tem hoje um coletivo que representa as direções sindicais e que responde aos desafios com a maior dignidade e coerência com os princípios discutidos pelas entidades.

Dia a Dia: Qual a importância do 6º CONTTAR (Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos) a ser realizado no final de agosto em Miguel Pereira, Rio de Janeiro?

Lavorato: O melhor resultado que podemos obter do 6º CONTTAR, é a definição de um projeto estratégico para os trabalhadores da aviação e sua articulação com as organizações internacionais.

Espero que não vire apenas uma disputa de correntes políticas pelo aparelho sindical, transformando-o de novo em entidade incapaz de encaminhar a coordenação política e perdendo os espaços de articulação construídos mesmo na adversidade.

O problema das organizações de base não está na Federação e sim nos sindicatos. Por isto participamos da formação da Tese 1, que está aberta no que diz respeito à possibilidade de receber contribuições e aperfeiçoamentos para o documento final, mas muito firme na concepção fundamental de Federação, não confundindo com as entides de base para não criar paralelismo e criando ao mesmo tempo uma amplitude de representação dos eleitos pela base em seus sindicatos e um processo de decisão capaz de garantir a democracia interna.

Dia a Dia: Quais as maiores questões e problemas que no momento afetam os trabalhadores da aviação no Brasil?

Lavorato: Nosso maior problema é a chantagem que o ambiente de crise faz com as pessoas.

Cria um sentimento de instabilidade que torna a todos vulneráveis. Aguça o senso de sobrevivência individual, traz descrença a possibilidade de soluções coletivas e coloca todos à frente com o medo de ser apanhado.

Isto destrói os sentimentos de solidariedade de classe, impede uma visão racional das soluções possíveis e torna a todos presas ideais para os projetos de destruição de conquistas, de anos de luta da categoria.

Não quero aqui fazer censuras, estou apenas reconhecendo nossas debilidades. Precisamos conversar e encontrar formas de resistência e construir um projeto viável para resgatar na categoria sua capacidade de agir coletivamente em sua própria preservação.

Dia a Dia: O DAC, enquanto poder concedente, responsável, controlador e formulador da atual política do transporte aéreo do Ministério da Aeronáutica, consegue dar solução à crise na Aviação Civil? E o pássaro civil?

Lavorato: Na minha opinião não conseguiu e dou o caso Vasp, como exemplo.

Para nós o Ministério da Aeronáutica seria uma ficção, não fosse o fato trágico de não dar soluções às demandas e necessidades da força aérea e ao mesmo tempo impedir uma reorganização democrática da aviação civil.

Coisas da América Latina, onde a sociedade ainda não conseguiu colocar todas as instituições em seu próprio papel e valorizá-las. Pelo seu caráter fechado e corporativista e pela necessidade de uma cultura herárquica interna extremamente rígida para modernos padrões da sociedade civil, acaba propiciando distorções próprias do regime militar e não consegue dar soluções as crises. Ai, os problemas que são nossos, e que deveriam ser tratados publicamente, dentro do Congresso Nacional ou solidariamente com os outros setores do governo, viram questão interna.

Os militares não admitem que outros discutam e deliberem com eles as questões da aviação.

Parece coisa de propriedade dos oficiais, que muitas vezes, como acontece com o atual Ministro e o Diretor Geral do DAC, nunca foram antes do sistema de aviação civil e que provavelmente aqui não ficarão muito tempo.

O pior é que qualquer ministro civil facilmente, com pressões populares ou de setores organizados como a imprensa, pode ser derrubado, desde que comprovados erros ou incompetência que prejudique a sociedade. Os nossos não, pois estão lá por razões militares e portanto somente razões militares os substituam. Quem perde com isto é a sociedade, pois independente do estrago que fazem, vão para casa com todas as garantias e direitos, pagos por nós.

É muito fácil decidir quando não há risco.

Embora reconheça que a democratização da sociedade os fez melhorar muito o relacionamento conosco, acho que não há outra saída: Este Pássaro tem que ser Civil.

Dia a Dia: A Vasp passa por uma de suas maiores crises, que se aprofundou e se deteriorou após sua privatização. Na semana passada a empresa voltou ao noticiário devido a uma proposta de compra que foi recusada pelo atual acionista majoritário. Qual a saída para salvar a Vasp que as Entidades dos Tra-

balhadores defendem?

Lavorato: Nossa proposta é preservar a Vasp, responsabilizar a VOE/Canhedo pelo desastre na empresa e pela desorganização do mercado de aviação no Brasil. Não acreditamos na Vasp com o Sr. Canhedo.

Entendemos que o Governo Federal está se omitindo para preservar esse empresário. Aí a responsabilidade é do Ministério da Aeronáutica, que em última análise, autorizou e agora está permitindo que esta situação perdure sem usar a lei para restabelecer o mínimo de dignidade e justiça.

O melhor resultado que podemos obter do 6º CONTTAR, é a definição de um projeto estratégico para os trabalhadores ...

O Sr. Wagner Canhedo sobrevive chantageando o poder público através de um profundo endividamento e de um jogo de simulações e dissimulações, embora tenha nas costas uma acusação de sonegação com possibilidade de ordem de prisão e outro processo de ligação com falsários e remessa ilegal de dinheiro ao exterior que corre na justiça em São Paulo.

Além de dilapidar o Instituto AEROS, não pagar verbas rescisórias, forçar aposentadorias e não garantir os direitos, perseguir dirigentes sindicais e apropriar-se indebitamente de dinheiro descontado de funcionários.

Nada disso convence Ministro da Aeronáutica e o Diretor Geral do DAC de utilizar a lei para intervir e dar chance a uma solução civilizada. Por que será?

Apesar das dificuldades, nossa proposta já encaminhada à vários setores do Governo e discutida com o Governador de São Paulo, é:

- Aplicação do Código Brasileiro da Aeronáutica para o afastamento da administração Voe/Canhedo.

- Substituição por direção profissional de comum acordo entre Governo Federal, Governo do Estado de São Paulo e a

Fundação dos Trabalhadores da Vasp.

A partir daí, várias ações serão tomadas para garantir um novo planejamento e a sobrevivência da empresa.

Dia a Dia: Existe um movimento para mudança da Regulamentação Profissional dos Aeronautas partindo do SNEA. O que você acha disto?

Lavorato: O movimento das empresas para mudar a Regulamentação é antigo. Agora ele avança mais rapidamente para aproveitar este momento de crise, onde as pessoas estão acuadas pelo nível de apreensão da situação conjuntural. Entendo que não devemos aceitar nenhuma forma de modificação sem antes definir um projeto que considere os reflexos na vida e saúde dos trabalhadores, como também esperar melhor oportunidade no que diz respeito a correlação de forças na sociedade. O que podem fazer é levantamentos e diagnósticos que clareem os principais problemas e esclareçam os reais interesses das partes. Neste nível, entendo que devemos manter diálogo aberto com as empresas, evidentemente sem abrir mão do cumprimento irrestrito da Lei em vigor.

Dia a Dia: Qual é a sua opinião sobre a Conjuntura Nacional?

Lavorato: Atualmente a chamada sociedade organizada se mobiliza para a grande disputa de poder que haverá nas eleições de 1994.

Todos sabemos que nenhum projeto hoje é viável. Somente a definição da composição que prevalecerá após as eleições do próximo ano é capaz de dar rumos sólidos de solução para os nossos problemas.

O governo atual é de transição e não vai conseguir desvencilhar-se da queda de braço que serão as discussões das questões fundamentais. A hipocrisia é geral.

Hoje o discurso está universalizado. Todos dizem que precisamos acabar com a inflação, distribuir renda, eliminar a miséria, propiciar o desenvolvimento e fazer justiça social. O problema é a hora de sentar para definir quem perde e quem ganha.

Os banqueiros acham que a inflação até pode acabar, mas daqui uns 150 anos; os setores monopolistas e os oligopolizados acham que talvez uns 30 a 50 anos; O Governo não declara, mais é melhor um recuo gradual de talvez uns 02 a 05 anos para facilitar o ajuste de seu orçamento usando a inflação. Só nós os trabalhadores, ou seja, o povão, precisamos e queremos inflação próxima de zero, a curto prazo. Por isto uma forma administrada, com reajustes de

sálarios abaixo da inflação e reajustes atualizados de todos os preços e tarifas é o que interessa para manter este mecanismo perverso de transferência de renda, responsável pela miséria de nosso povo.

Temos que lutar pelo 100% mensal; e se a inflação subir, reivindicar reajustes quinzenais e depois diário. É a única estratégia capaz de fazer igualar os riscos com a possibilidade da hiperinflação. Nesta, a maioria deles também perde. Eles só sentarão para discutir uma solução para este círculo perverso, se estiverem também vulneráveis. Com riscos iguais negociaremos uma saída para acabar com o processo inflacionário brasileiro e promover desenvolvimento no sentido amplo e não apenas crescimento econômico e concentração de renda.

Dia a Dia: Já é grande o índice de desemprego de aeronautas que foram atingidos pela crise econômica brasileira e particularmente pelas demissões na VASP. O cenário parece que mudará para pior se não resistirmos aos fantasmas da Globalização, política de céus abertos, das Mega-empresas e da desregulamentação. Essa afirmação é verdadeira?

Lavorato: Esta afirmação é correta, pois é evidente que há reflexos da crise e dos ajustes internacionais na atual situação brasileira; por isto é necessário uma discussão mais ampla sobre política de transporte aéreo fora das amarras criadas pelo Ministério Militar.

Não vejo boas perspectivas a longo prazo se não conseguirmos rediscutir e definir qual modelo de organização do transporte aéreo que queremos, seu padrão de financiamento e o papel do Estado. Também é certo que haverá um crescimento da utilização do transporte aéreo numa perspectiva de recuperação da economia. Ai é que vamos enfrentar de perto o fenômeno da Globalização, cujos traços e ações já aparecem com as alianças já esboçadas pelas próprias empresas brasileiras com os grandes conglomerados internacionais.

Entretanto o que está agudo hoje, principalmente no caso VASP é fruto da irresponsabilidade da própria autoridade, que não pode usar a desculpa de ter autorizado a explosão do crescimento da empresa por desconhecimento ou inexperiência, sob pena de declarar-se incapaz de gerir e ordenar o transporte aéreo civil.

Tudo aconteceu na contra mão de um mercado recessivo dando claros sinais de que com a mudança do governo instalava-se uma nova ordem de prioridade no cartório chamado DAC. As

consequências estão ai.

Além de prejuízos diretos as trabalhadores da VASP, ao público usuário, trouxe reflexos nas outras empresas e desestabilizou o nosso mercado de trabalho.

Dia a Dia: Na revisão constitucional o que os trabalhadores brasileiros poderão esperar do Congresso Nacional?

Lavorato: Vários partidos e centrais sindicais, entre elas a CUT, defendem o adiamento da revisão constitucional, não só com argumentos que contestam a legitimidade do Congresso para fazê-

Nosso maior problema é a chantagem que o ambiente de crise faz com as pessoas...

la, passando pela possibilidade de contaminação das campanhas eleitorais chegando até aos riscos da revisão atingir os direitos sociais previstos na Constituição. Entendo, entretanto que independentemente do nosso apoio à tese do adiamento, devemos nos preparar para não sermos apanhados de surpresa. Para isto é preciso acompanhar não só as teses que serão defendidas pela CUT, se houver a revisão, como também discutir e definir nossas propostas específicas.

Não será está uma grande oportunidade de voltar a contestar a organização da Aviação Civil defendendo o "Pássaro Civil"?

Certamente esperamos que o 6º CONTAR seja um marco de definições estratégicas como esta.

Dia a Dia: Atualmente e no futuro somente os trabalhadores bem organizados terão Sindicato Forte, se estiverem bem estruturados politicamente, e conseguirão conquistas sociais e salariais podendo enfrentar a barbárie patronal. O que o Sindicato precisa fazer para melhor atender e representar os aeronautas, neste momento que lembra os piores da repressão e do fascismo,

onde a VASP para massacrar e estrangular o SNA com o afastamento do voo de todos os seus empregados dirigentes sindicais (cerca de 12)?

Lavorato: O apoio do governo à entrada do Sr. Wagner Canhedo no setor e agora a sustentação que o Ministério da Aeronáutica dá a sua permanência, tem grande responsabilidade pela barbárie instalada.

Com todas as nossas divergências e confrontos com as empresas, estávamos caminhando para passar o período de crise guardando um mínimo de civilidade nas relações sindicais. Todos os esforços constitucionais estão sendo feitos com os setores do Governo Federal e Estadual, incluindo ações judiciais, para tentar reverter este quadro. O nosso grande empecilho é a posição da autoridade aeronáutica, que por razões que não compreendemos, permite permanecer no setor este Senhor de práticas aéreas e criminosas no trato com a administração da empresa. E o grupo? - O grupo está acuado, cada um por si, pedindo à Deus para ser esquecido. Com este quadro, o Sindicato tem procurado manter a informação atualizada para o grupo.

Tem agido em conjunto com a FNTTA e os outros Sindicatos para tentar resolver institucionalmente com ações do Governo as principais questões dos companheiros que foram demitidos e dos que estão trabalhando na VASP.

Algumas questões infelizmente só serão resolvidas na justiça, e me parece que o SNA já está agindo nesse sentido.

Dia a Dia: Dentro da organização sindical dos aeronautas qual o papel das associações?

Lavorato: As Associações têm um papel muito importante, porque têm muita influência no grupo pelas questões corporativistas e caseiras do dia-a-dia. Elas podem ajudar ou atrapalhar a realização de projeto sindical consolidado. É preciso ter política para manter o mínimo de coordenação, pois facilmente pode prevalecer os interesses pessoais, às disputas por espaço e por prestígio político e até mesmo o peso da influência das razões das empresas.

A verdade é que o projeto sindical disputa o apoio das associações, assim como o fazem também as empresas com seus projetos. É um permanente desafio, onde entram até as afinidades a nível pessoal. É igual ao processo de negociação para fechamento de convenção coletiva. As assembleias definem a pauta no Sindicato e a partir daí começa a disputa entre a entidade e as

empresas, tendo com referência a realidade conjuntural. Se o Sindicato ganhar adesão da categoria e se esta se dispõe a lutar pela pauta, fazemos um bom acordo. Se as empresas convencerem a categoria de suas razões fazemos um mau acordo.

Neste caso, Sindicato e empresas disputam a cabeça e o entendimento da categoria. No caso anterior, a disputa é pela adesão das Associações a um projeto ou a outro. Neste campo já acertamos e erramos muito. Precisamos discutir políticas inteligentes e viáveis, para não ficarmos dependendo apenas dos companheiros das associações que têm proximidade com o Sindicato.

Dia a Dia: Como vai o trabalho do Dieese, este órgão que é a "Menina dos Olhos" dos trabalhadores brasileiros pela sua credibilidade, imparcialidade e transparência no trato da causa sindical?

Lavorato: O Dieese é uma grande criação do movimento sindical e uma demonstração da capacidade aglutinadora dos projetos de interesse comum. Já passou por grave crise econômica, mas superou, muito mais graças ao empenho e dedicação de seus funcionários, que de fato dão uma atenção prioritária ao movimento sindical. Digo isto porque foi a compreensão, principalmente do corpo técnico, que viabilizou a saída da crise.

Hoje o Dieese é reconhecido pelo Governo e toda a sociedade com uma credibilidade incontestável enquanto instituto, pela sua capacidade e coerência técnica. Está participando de todos os principais foruns de discussão não só no campo do salário e emprego como também nos projetos como Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade, Programa de Capacitação Tecnológica da Indústria, Programa de Competitividade Industrial, Conselho Nacional do Trabalho e outros do interesse geral dos trabalhadores.

É preciso entretanto, maior investimento dos sindicatos no sentido da modernização interna, na formação, manutenção e preparação dos quadros para novos desafios no futuro, além de uma estrutura salarial mais adequada, que possa fazer justiça ao empenho e dedicação dos nossos funcionários. Não é possível criar e consolidar nenhum projeto de folego se não houver uma contrapartida de remuneração e condições de trabalho principalmente para o corpo técnico.

Dia a Dia: Recentemente tivemos por parte do governo o ato que reconheceu a sua anistia. O que você pode nos dizer

sobre a anistia, visto que temos muitos companheiros que também foram demitidos na greve atingidos por atos de exceção, baseado na Lei de Greve 4330 de 64 e Decreto-Lei 1632, 78 ou por perseguição política, em função da participação ou atuação em movimentos reivindicatórios da categoria, que também têm o direito constitucional de solicitar o ato governamental de reconhecimento da anistia?

Lavorato: A anistia é uma conquista constitucional da sociedade, que pretende restabelecer a justiça eliminando os intrincados e demorados caminhos

Temos que lutar pelo 100% mensal; e se a inflação subir, reivindicar reajustes quinzenais e depois diário.

da Justiça do Trabalho.

Existe um processo para ser feito no Ministério do Trabalho, que passa por uma comissão interministerial, para avaliação de cada caso de flagrante, injustiça, ou perseguição com enquadramento em atos de exceção ou discriminatórios eliminados pela sociedade ou cerceamento do direito ao trabalho. Aqueles companheiros que se acharem enquadrados devem procurar o SNA para informações.

Existe basicamente duas consequências da anistia. Uma é a possibilidade da aposentadoria, outra o retorno ao trabalho. Cada pessoa anistiada esta discutindo com seu advogado a melhor forma de encaminhamento de seu interesse.

Dia a Dia: Lavorato, fale-nos como vai o movimento para a sua reintegração e dos companheiros Cmtes. Vinicius, Fróes, Márcio Cleber, Elnio Borges, José Henrique, Grossi e Fayet, que há mais de cinco anos, portanto desde a greve geral da categoria de aeronautas em 88, continuam reféns da Varig?

Lavorato: O movimento de reintegração caminhou bem durante um período

e agora passa por situação difícil com o desinteresse do grupo em pressionar a Varig neste sentido. Uma boa parte do grupo de pilotos permanece dando ajuda ao demitidos, como empréstimo na esperança de uma solução judicial. A direção da associação tem ajudado no que pode, mas talvez fosse necessário uma outra campanha de esclarecimento tentando convencer a Varig de aproveitar o fato da anistia e não resistir, colocando fim a esta perseguição da época da pedra. Há uma contradição entre os modernos projetos e o discurso da direção e a insistência em manter esta situação. O muro de Berlim já caiu, a URSS já se dissolveu, a guerra fria acabou, nós fomos anistiados pela sociedade e o ranço da direção da Varig continua usando todo o seu poder de "convencimento" para impedir as reintegrações.

O que será que os alimenta?

Dia a Dia: Companheiro Lavorato, creio que a sua esclarecedora entrevista abordou os principais assuntos de interesse dos aeronautas. Para concluir, dê as suas considerações finais. Até a próxima e muito obrigado.

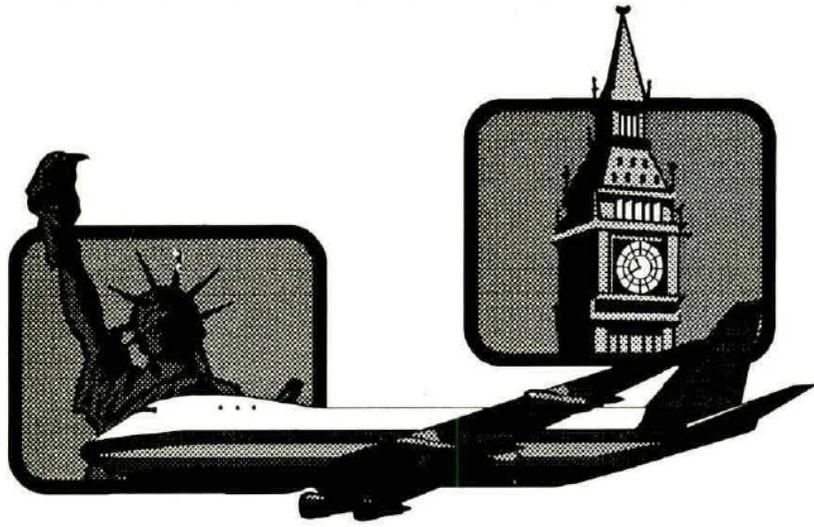
Lavorato: Gostaria de agradecer o espaço e lembrar aos companheiros para não darem as costas para a organização sindical. É fundamental a participação de todos e a compreensão da necessidade de ter uma ampla articulação entre Sindicato, Associações, Central Sindical, Partidos Políticos e todas as Organizações da Sociedade.

Há que se ter independência dos partidos políticos, mas é necessário participar na sociedade como sujeito político pois não há nada absolutamente independente e sim uma grande interdependência. As empresas sabem muito bem disto e usam a seu favor, embora procurem nos convencer do contrário.

* É Diretor de Divulgação e Cultura

Sindicato só é forte com a participação de todos. Sindicalize-se!

Inglês na aviação: Venha falar conosco



Convidamos todos os aeronautas de São Paulo interessados em falar ou praticar o idioma inglês em qualquer nível, a se matricularem no Curso de Inglês CIAA, mantidos pela ACV, APVASP e ACT, com o início das aulas marcadas para o dia 02 de agosto.

Lembramos ainda que o Sindicato mantém em sua sede de São Paulo o Mr. Harry, instrutor que ministra aulas individuais (através do novo método da UCLA - Univers Califórnia - Los Angeles) aos aeronautas, para aprendizado, aperfeiçoamento ou

preparação para provas que exigem conhecimento pleno do idioma inglês de aviação. Serão bem vindos a participar no Curso de Inglês mantidos pelas associações - CIAA - e ministrado pelo Mr. Harry, os aeronautas de todas as empresas, inclusive seus amigos e familiares.

Venha falar inglês conosco. Mais informações: ACT-SAO (Alexandre - (011)533-9812); APVASP-SAO (Tereza - (011)533-9525); ACV-SAO (Mary - (011)533-2944); e Mr. Harry (SNA-SAO - Bete e Rose - (011)531-0318).

Notícias do DJ

Sindicalizado que utiliza os serviços da Secretaria Jurídica

Pedimos a sua atenção. A Secretaria do Jurídico atravessa nova fase, estamos implementando novo conceito e agilizando os processos em curso. Solicitamos que os aeronautas sindicalizados que estão utilizando os nossos serviços, contactar a nossa Secretária Dn^a Regina, com a maior urgência possível.

O anterior escritório externo contratado renunciou a todos os processos em curso. Atualmente demanda a sua urgência em realizarmos novas procurações. Sua presença é indispensável neste ato. A ausência da sua procuração, acarretará danos ou grandes prejuízos seu contato conosco é urgente.

Colabore! Pois o interesse é de todos nós. Contacte o Jurídico!

Meditações

Meditações II: Do tempo

Immanuel Kant*

O tempo não é um conceito empírico abstraído de qualquer experiência. Com efeito, a simultaneidade ou a sucessão nem sequer se apresentaria à percepção se a representação do tempo não estivesse subjacente a priori. Somente a pressupondo pode-se representar que algo seja num e mesmo, tempo (simultâneo) ou em tempos diferentes (sucessivo). O tempo é uma representação necessária subjacente a todas as intuições, com respeito aos fenômenos em geral, não se pode suprimir o próprio tempo, não obstante se possa do tempo muito bem eliminar os fenômenos. O tempo é, portanto, dado a priori. Só nele é possível toda a realidade dos fenômenos.

... Perguntou-se a um filósofo: quanto pesa a fumaça? Respondeu: subtrai da lenha queimada o peso da cinza que restou e terás o peso da fumaça. Portanto pressupõe incontestável que mesmo no fogo a matéria (substância) não se destrói mas somente a sua forma sofre uma alteração. Do mesmo modo a proposição do nada não surge nada, foi somente uma outra conclusão a partir do princípio da permanência ou antes, da existência continua do sujeito propriamente dito nos fenômenos.

*Immanuel Kant - nasceu a 22 de abril de 1724 em Königsberg, Prússia. Filho de artesão humilde, não casou e nem teve filhos. Era extremamente metódico, pequena estatura e físico frágil faleceu a 12 de fevereiro de 1804 sem sequer ter saído de sua cidade.

NR: A publicação desta seção do Dia a Dia é de responsabilidade da comissária Mariusca Walker - representante do SNA na Varig. Caso você queira participar da seção entre em contato com a redação deste Dia a Dia. A redação funciona de segunda a sexta-feira, das 9h00 às 19h00. Telefones: (021)532-1163 Fax: (021)220-6693.

Sua contribuição também pode ser encaminhada a Representação Regional do SNA no Estado onde você é baseado. Participe. Sindicato só é forte com todos a bordo.

CONJUNTURA NACIONAL

O País do Medo*Por Frei Beto**

O Brasil está com medo. Os ricos temem sequestros; os transeuntes, assaltos; os assalariados, que o Governo não reponha as perdas salariais. Nas casas, as janelas são como celas de prisão, revestidas de grades, e os muros tão altos como os de uma penitenciária. Os edifícios de apartamentos multiplicam o número de guardas, as restrições de entrada e saída, os sistemas eletrônicos de controle. As pessoas têm medo de estranhos, os brancos de negros, os negros da polícia, as crianças bem vestidas das crianças mal vestidas, o Executivo da falta de apoio do Legislativo.

Estamos mais tristes, pois com a falta de dinheiro confiscaram o lazer e a cultura e, com elas, o humor. Aos humoristas profissionais resta a indignação, pois como achar graça num país em que os adultos têm medo de suas próprias crianças? Do medo nasce a insegurança e, com ela, a ansiedade. Come-se depressa, sem mastigar; vive-se escravizado pelo relógio; buzina-se quando o carro à frente trafega um pouco mais lento; condena-se o pedestre a morrer

atropelado pela simples ousadia de atravessar a rua! Faz-se amor sofregamente, sem ternura, na veloz corrida contra o tempo que traz o medo da velhice e leva tantos ao cooper e à ginástica, como se a vida fosse o prêmio de uma roleta girada pelo acaso. Temem-se o tempo e o próprio corpo.

Por que tanto medo? Da mão invisível do sequestrador que pode nos apanhar na próxima esquina ou do pivete que nos tomará o relógio? Deveríamos, sim, aprender a ter medo, não dos pobres, mas da elite que nos governa desde que aqui desembarcaram as caravelas portuguesas. Medo de sua falta de espírito público, de sua sede de lucro, de sua desconsideração para com o trabalhador que o baixo salário conduz à marginalidade. Medo do governo narcísio que se preocupa mais com a própria imagem que com as condições de vida da população. Medo da subserviência desses brasileiros que pregam uma coisa quando são professores ou dirigentes e, outra, quando chegam ao poder.

Vale a pena erguer em torno de si a própria prisão? Viver cercado de segurança, de cuidados, de temores,

sem jamais desconfiar de nossos próprios critérios políticos, de nossa concepção de vida e da domesticação ideológica a que somos submetidos? Se exigimos que a polícia prenda os bandidos, quem com o mesmo ímpeto exige do poder público que ponha fim à miséria e à exploração que produzem os bandidos? A mídia tenta nos convencer de que a violência resulta da índole, e de que Rambos e Vingadores heróicos devem nascer em cada um de nós. Armai-vos uns aos outros é a mensagem que procura nos incutir.

Vivi o Brasil das serenatas nas ruas de pedras de Minas, dos passeios noturnos pela areias de Copacabana, das excursões domingueiras na periferia de São Paulo. O Brasil das casas da Cidade Jardim, em Belo Horizonte, que imitavam o estilo americano de suprimir muros em favor da amplitude de vista e de espaço. O Brasil do salário mínimo que permitia ao trabalhador viver com dignidade. O Brasil que não tinha medo do Brasil. E agora, como acabar com esse medo de ser feliz?

* É escritor

Humor da Imprensa Brasileira

IQUÉ, Jornal do Brasil, 30/07/93

Venha buscar no
Sindicato sua
Regulamentação
Profissional.
Defendê-la é a
garantia dos
seus direitos.

OPINIÃO

Disputa pelo poder à vista no 6º CONTAR

Por Moraes Rego*

Jorge Nunes/Agência Prisma

**"Não é triste mudar de idéias;
triste é não ter idéias
para mudar"
Barão de Itararé**

No momento atual, é vitalmente necessária uma grande clareza de pensamento, se quisermos compreender a situação extremamente complicada com que se defronta toda a espécie humana e, em particular, nosso país, sobretudo se procurarmos encontrar uma saída para construir uma sociedade mais justa.

Não temos a presunção de sermos donos desta clareza, muito pelo contrário; o que desejamos é levantar a questão, cujo estudo nos acautelará contra algumas das soluções fáceis que nos são propostas hoje em dia e nos ajudará a desempenhar um papel inteligente e valoroso nos maiores sucessos de nosso próprio tempo.

Além disso, evitaremos debates burocráticos e fatigantes que não levam a nada e, o que é pior, produzem em companheiros mais jovens e inexperientes, com grande potencial, uma sensação de frustração e desencanto que tende a afastá-los da luta sindical.

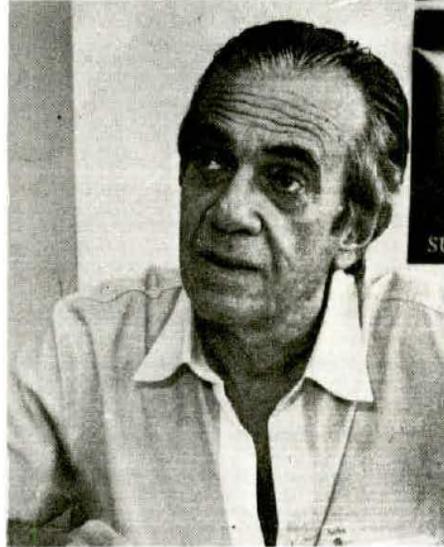
O caderno de teses, em seu editorial, diz o seguinte: "A publicação deste caderno de teses alcançará o seu objetivo ao dar elementos suficientes para que aeronautas e aeroviários discutam, no mais alto nível, o futuro da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos".

Isto nos parece, salvo melhor juízo, um tremendo e perigoso equívoco.

Resultado: Todas as teses, obedecendo a essa orientação, canalizam na mesma direção: a conquista do poder pelos seus respectivos grupos.

Companheiros, um Congresso de Trabalhadores não deve ter esta restrita finalidade. O Congresso deve, a partir das teses, estabelecer nossa tática e nossa estratégia para que possamos juntos, aeronautas e aeroviários, atingir nossos objetivos, e determinar nossa linha política para os próximos três anos.

Cabem agora duas observações importantes: A primeira é que a chave, tanto da tática quanto da estratégia, é a linha política aprovada no Congresso (construída a partir da análise da realidade e da determinação dos objetivos). A tática e a estratégia decorrem da linha política: é esta que condiciona a ambas. Por outro lado, tática e estratégia não são coisas separadas: extraídas da linha política, estão



reciprocamente vinculadas. Não se pode pensar em uma estratégia desligada das ações práticas e cotidianas; é a tática que, em cada momento e em cada situação, concretiza a estratégia.

Em segundo lugar, é preciso levar em consideração que o termo **estratégia**, embora oriundo do vocabulário militar, possui em política, um significado, diferente. Se o comandante de um exército em luta pode dispor de suas forças e reservas de um modo relativamente livre, ordenando-as conforme as leis da logística, o dirigente sindical trabalha com elementos que pouco assemelham-se à realidade militar.

As massas, mesmo pertencendo a uma única atividade econômica, não se movem de acordo com as diretrizes militares, mas conforme as suas necessidades e o seu grau de consciência e, por isto, o papel do dirigente sindical é mais complicado que o do comandante de um exército em guerra.

Concluindo e para exemplificar: a eleição na Federação de uma diretoria que represente a categoria, lute por nossos interesses e que tenha em seu programa a conquista do "Pássaro Civil" é um episódio tático; a conquista do Pássaro Civil é um objetivo estratégico porque essa conquista é uma das nossas metas.

Nota: a publicação deste artigo é de inteira e exclusiva responsabilidade do autor. Gilberto Moraes Rego é Secretário de Finanças do SNA.

Sindicalize-se!

Sindicato Nacional dos Aeronautas. Sede: Av. Marechal Câmara, 160-Ed. Orly, Grs. 1611/26, CEP 20020-080, Rio de Janeiro, RJ. Tel: (021)532-1163, Fax: (021)220-6693.

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente

Nelson Circoli

1º Secretário

Roberto José Faria de Gusmão

Secretário de Finanças

Gilberto Moraes Rego de Albuquerque

Secretaria Jurídica

Marco Antônio de Castro E.Santo

Secretaria de Divulgação e Cultura

Edson Antônio F. Matosinho

Secretaria de Relações Internacionais

Marcos Duarte

Secretaria de Segurança de Voo

Lutz Tito Walker de Medeiros

Secretaria de Formação Sindical

Hélio Carlos de Lima

Secretaria de Rel.Sind. e

Associações Profissionais de Aeronautas

Edir Luciano

Secretaria de Assuntos Previdenciários

Hélio Ruben de Castro Pinto

Secretaria de Fiscalização e Regulamentação

Profissional e da Convenção Coletiva

Constança Ignez Jimenez Barbosa

Secretaria de Saúde do Aeronauta

Caetano dos Santos Filho

Secretaria de Coordenação dos Subdes

Tarciso Tavares (TATO)

Secretaria de Coordenação das Regiões

Roberto Mantovani

Secretaria de Representação junto à Federação

Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos -

FNTA

Henrique de Miranda Soares Neto

Pedro Gibson Azambuja

Secretaria Representação Sindical Regional - POA

Jorge Tadeu Flores Franco

Secretaria Representação Sindical Regional - BHZ

Marcus Maravilhas

Secretaria Representação Sindical Regional - Belém

Arto Cunha Gonçalves Júnior

Secretaria Representação Sindical Regional - Macaé

Orlando Rodrigues Rafael

Secretaria Representação Sindical Regional - Brasília

Juarez D. Poes Júnior (Douglas)

Secretaria Representação Sindical Regional - Sul

Antenor Circoli

Secretaria Representação Sindical Regional - Sudeste

Daniel Barbosa Bonfim

Secretaria Representação

Sindical Regional - Centro-Oeste

Rogério Almeida de Souza

Secretaria Representação Sindical Regional - Nordeste

Marcos José Teófilo Lobo

Dia a Dia é uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Diretor Responsável

Edson Antonio Matosinho

Editor

Fernando Pereira

Redação

Regina Quintanilha, Luciana Caserino e

Fernando Pereira

Projeto Visual

Marta Heilborn

Editoração

Roberto Siqueira

Produção Gráfica

Cezar Ohlweiler

Impressão: Gráfica do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Tiragem: 8 mil. Artigos assinados são de responsabilidade dos autores.