



VASP

Determinação da Justiça para reintegração de dirigentes sindicais

Conforme divulgamos na edição passada deste boletim, os companheiros Akerman, Aguinaldo Souza, Pedro Azambuja, Edyr Luciano e Sonnenstral tiveram seu retorno à escala de vôo da Vasp garantido, através da determinação do juiz Galba José dos Santos, da 24ª Junta de Conciliação e Julgamento da Delegacia Regional do Trabalho do Rio de Janeiro. Os seis foram afastados em janeiro e abril passado e colocados arbitrariamente a disposição do Sindicato, em tempo integral pela empresa. A seguir, reproduzimos um trecho da decisão do juiz

"As garantias asseguradas aos dirigentes sindicais não são privilégios e visam resguardar o livre exercício do mandato e das funções para as quais foram eleitos, impedindo que a empresa dificulte o desempenho de suas atribuições sindicais

junto à categoria profissional com transferências ou afastamentos sem necessidade real de serviço.

In casu, a retirada dos Requeridos da escala de programação de vôos pela empresa Requerida, afastou-os de suas atividades normais, dificultando e tornando impossível o desempenho de seus mandatos sindicais, infringindo, desta forma, o disposto no art. 543, caput, da CLT.

Conclusão:

Pelo exposto, julga esta 24ª JCJ/RJ, por unanimidade, PROCEDENTE A AÇÃO CAUTELAR para determinar à Requerida a imediata inclusão dos Requerentes na programação de escala de vôos, nos termos da fundamentação supra, que este **decisum** integra.

Acordos Coletivos

Assembléias extraordinárias

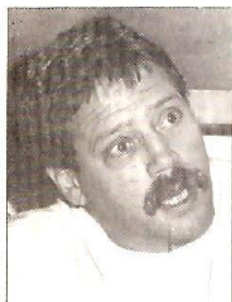
O Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, realiza assembléias, no próximo dia 19/08, às 17 horas, para eleger as comissões que organizarão as discussões preliminares dos Acordos Coletivos da aviação Geral, do Táxi Aéreo e da Aviação Agrícola. Consta também na pauta das assembléias, assuntos gerais relacionados com os Acordos Coletivos. As reuniões serão, simultaneamente, em São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Belo Horizonte, Macaé/RJ, Porto Alegre e Brasília. Todas nas Representações do SNA por estado e na sede no Rio. Participe.

**Dia 19/08
às 17 horas**

Secretaria de Segurança de Vôo



II Seminário de Segurança de Vôo da Nordeste é um sucesso!



Terminou, nesta sexta-feira, 06.08, em Salvador, no auditório da INFRAERO no Aeroporto dois de julho (conforme noticiamos e alguns colegas atenderam o convite), o II Seminário de Segurança de Vôo patrocinado pela Nordeste Linhas Aéreas (NLA) e com apoio do CENIPA, DIPAA, DAC e da Base Aérea de Salvador.

Nosso Sindicato esteve presente com o Secretário de Segurança de Vôo, companheiro Tito Walker (foto), e com o nosso presidente Cirtoli. É nossa opinião que está realmente havendo evolução. O fato de os empresários estarem dando as facilidades (a exemplo de como já havia feito a Varig na 48ª Conferência da IFALPA) e de todos estarmos usufruindo, com respeito mútuo, da abertura democrática no país, propiciando-nos a tão almejada isegoria vem contribuindo e muito - para o estabelecimento de melhores relações entre os três agentes que interagem na atividade aeronáutica (estado com o Ministério da Aeronáutica e o Ministério do Trabalho), empregados e empresários e aquele para quem, afinal, se dirige a atividade: o público usuário. A consequência é a melhoria do diálogo, através de relações estáveis, mais sinceras e menos conflituosas, e por consequência a segurança do vôo, dever de todos.

A maior prova disso têm sido os debates que têm saído nessas ocasiões, que têm tido melhor aceitação até mesmo por parte dos empresários do que por alguns de nosso pares um tanto reacionários (no sentido de involução, retrógrados) e algumas vezes, muitos antigos, como já os conhecemos.

Em SSA, importante foi lembrar as partes da Prevenção e de investigação. Ficamos contentes por ver que o aspecto da Cultura Organizacional vai ser um item em separado, por tão profundo. A palestra do Jefferson sobre colisão com pássaros foi um sucesso.

Desconhecíamos a urgente necessidade de avocar recursos para impedir a transferência (iminente) do depósito de lixo de SSA para bem perto do aeroporto. Nosso presidente fez importante denúncia sobre o papel apenas seletivo (e, não, preventivo) dos exames do Cemal. E várias outras. A seguir, a exposição do titular da Secretaria de Segurança de Vôo SSV, companheiro Tito Walker.

Exposição na íntegra

Gostaria de iniciar parabenizando a NLA, pela iniciativa do evento. O fato em si de ter sido iniciativa de cima para baixo, partindo da diretoria presidencial é louvável pelo exemplo. É forte pela orientação na direção correta.

Como sou a rigor, um "penetra", vou me apresentar. Não tenho slides e não fiz uma preparação, mas - como Secretário de Segurança de Vôo do SNA - pedi o beneplácito dos organizadores para aproveitar o restante do tempo do nosso colega e meu presidente Nelson Cirtoli, para colocar algumas questões à reflexão dos senhores.

Antes, gostaria de explicar o porquê de eu querer fazer isto, já que a maioria das questões que colocarei dirão respeito a nós mesmos e, como tal, não serão agradáveis para muitos. É sempre mais fácil questionarmos os outros, "cobrarmos", criticamente a mudança nos outros. Difícil é cedermos nós, por ser necessário reconhecermos os nossos próprios erros. Difícil é termos a disposição de mudarmos nós mesmos por ser muito mais fácil exigirmos a mudança dos outros.

Em primeiro lugar, há poder na conscientização e há, nos seres humanos, intrinsecamente, capacidade de discernimento. Também acredito que podem haver mudanças sociais, porém não sem duas coisas: informação e questionamento. Ainda acredito ser impossível tirar o aspecto político. Pode-se é dirigi-lo, cancelar algumas de suas forças.

Em segundo lugar, tenho pretensão de, estando aqui já há dois dias, desde o início do seminário, ter sensibilidade o suficiente para ter notado certas tendências, apesar de não trazer uma listagem computadorizada como trouxe o Jefferson na questão dos pássaros. A experiência contribui um pouco para este sentir. São trinta e dois anos de serviço aeronáutico, 13 na FAB e 19 na Varig. Fiz um dos antigos estágios básicos de segurança de vôo do então SIPAER, em 1969, e fui complementá-lo em Estocolmo, em 1970. Fui OSV nos esquadrões de B-26 e Avro, onde era ajudante-de-ordens do chefe do Estado-Maior. Ao pedir demissão da FAB (por razões de foro íntimo) entrei no GIPAR da empresa continuando no "métier". Não associei-me logo ao SNA por achar que os sindicalistas eram um bando de baderneiros. Hoje sou um deles. Acredito ter evoluído socialmente. Particpei de alguns seminários, de segurança de vôo quando diretor técnico da APVAR - Associação de Pilotos da Varig - e de uma conferência da IFALPA em

Washington, como membro da delegação brasileira. Depois, como primeiro vice-presidente da associação, organizamos o primeiro Simpósio Brasileiro de Segurança de Vôo, fui mesmo da delegação brasileira na Conferência da IFALPA em Singapura e organizamos o primeiro Congresso Internacional de Segurança de Vôo, onde convidamos o CENIPA. Quando fomos em fase final da organização, houve a fatalidade do PP-VMK, em São José do Xingú, elevando a temperatura emocional do congresso. Pela minha vivência na área de segurança de vôo, à época, fui um dos cinco pilotos daquela casa escolhidos em assembléia para compor a comissão da APVAR que daria o nosso ponto-de-vista à comissão oficial. Fui o relator e acredito tenhamos feito um bom trabalho. Questionávamos por que só os pilotos? Depois, soubemos que, por razões várias inclusive razões de poder, esse relatório sequer foi analisado.

Paralelamente, o grupo de vôo daquela empresa, a maior da América Latina, portanto referencial, iniciou um movimento de parada de instrução. Note-se que o piloto é a mão de obra estratégica de uma companhia de aviação e só um aeronauta pode instruir outro. A reivindicação básica: cognição, curso de didática para os instrutores e curso de avaliação para os checkadores. A organização tinha mais de cinquenta anos de existência e se esqueceu disso na ânsia de competitividade, lucratividade, otimização etc., de vários programas nossos conhecidos. Conseguimos parcialmente nosso intento, há hoje, ao menos, uma preparação de quatro dias com psicólogos da área educacional. Na FAB o CFI é feito em quatro meses em horário integral. Parcialmente, porque diferentemente do que afirmou o Salles, estão é retirando os manuais de dentro da aeronave (Código Brasileiro Aeronáutico, NSMA, RBHA, NOSER etc).

Por que estas coisas, por exemplo, a mudança só as conseguimos sob pressão? No fundo, no fundo é a luta pelo poder organizacional, esta área que ontem nos foi colocado que vai passar a ser parte destacada nos fatores contribuintes na investigação dos acidentes aeronáuticos e dos objetivos de prevenção. É importante conquista para o usuário de aviação para quem se dirige em primeira instância o transporte aéreo da aviação civil, por lhe trazer mais segurança de vôo, por ser - o aspecto organizacional - super influente. Porque só tem avaliado nas esferas mais baixas das empresas. Não há, de modo geral, avaliação dos e nos cargos de chefia, muito menos nos de diretoria. Todavia, é cediço que as ati-

tudes dos chefes refletem-se pelo número de seus subordinados.

Quero nos permitir uma pausa para um poema:

*Se inquieta saber
de onde viemos;
de como e por que
nascemos um dia,
é o início do crer.
Um dia já fomos
aquilo que somos.
E, agora, o que somos?
Eis outra questão.*

*Nós somos, sabemos,
parcelas somadas
de dias vividos
e de outros por vir,
aqui preparados
enquanto vivemos.*

*Nós somos, sabemos,
aquele sofrimento
de nuvens passadas
e de sonhos, esperanças
de melhores lembranças,
agora calcadas
enquanto sofremos.*

*Para onde nós vamos?
Se aflige a pergunta,
o dito se junta
e se tem solução.*

*Nós vamos, um dia,
para onde viemos.
De lá voltaremos
(é certo e sabido)
as vezes precisas,
até que ficar
no lugar de que fomos
e de onde viemos
nos seja mandado.*

*Por isso nós somos
o ontem e o agora.
Também o amanhã.
Quem fui, de onde vim?
Serei o que fui.*

*O início é o fim.
Que sou? Um hiato
chamado presente
marcando passado,
pensando amanhã.
É tudo um só ponto
de três presumidos:
eu fui o que sou
serei o que sou
e sou o que sou.*

*Saberei o que sou?
É certo! Heautognose:
um ponto no tudo,
eterno aprendiz.
É isto o que diz
a sábia lição,
do ter muitas vidas
num só existir...*

E, aí, entra minha primeira questão: o que estamos fazendo, aqui e agora, no e do nosso presente?

Vimos realmente com a **intenção** de mudanças, com **atitude mental** a um programa de prevenção de acidentes ae-

ronáuticos que inclua evolução nos sub-sistemas técnico, econômico e social da empresa, ou é só um ilusionismo para garantir a plutocracia, a manutenção dos **status quo** que onde o **poder econômico** tudo pode?

É, fato, um questionamento ético e deontológico. É realmente duro. Mas, necessário, para que a VERDADE venha à tona, para que vários de nós não saíamos daqui com a sensação de... perda de tempo. Tempo precioso junto a nossas famílias, em nossos lares, sobretudo os aeronautas que já tanto, por dever de ofício, os sacrificamos.

O que me salta aos olhos é a ausência de alguns segmentos que compõem a interação "atividade aeronáutica" e a hegemonia de alguns setores. E os aeroviários, onde estão? Por que a Comissão Organizadora do evento não os convidou? Lopes me disse que levou "chumbo grosso" ao entrar no Sindicato dos Aeroviários. Ora, e isso então é motivo para que eles sejam, daqui, excluídos? Deslegitima o fórum, elitizando-o e criando o que de pior pode haver: **desconfiança**, ao invés da sadia **CONFIANÇA**?

Onde estão os representantes (fiscais) do Ministério do Trabalho, que poderiam e deveriam, estar aqui apresentando suas estatísticas e dando suas opiniões sobre os excessos muitas vezes cometidos, lesando a saúde (em seu conceito bio-psico-econômico-social) dos trabalhadores. Ou aqui estaríamos "orquestrados" para não entrar política, mas apenas uma determinada parte dela? **Monismo**, onde seria desejável **SINERETISMO**?

Por que faltam associações representantes do usuário, afinal o segmento para o qual se dirige a exploração deste ramo da aeronáutica. Esta a parte mais importante da equação social, pois sem cidadãos não há nação, sem passageiros para sustentarem a atividade, ela não realiza. Ou seria esta realização, inconscientemente para a quase totalidade, a tentativa de reforço da introjeção das inversões das prioridades? Mais importante do que o lucro, a competitividade, a maximização, palavras tão em moda hoje, é o bem-estar social, que só se con-

segue pensando seriamente **VERDADEIRAMENTE** no desenvolvimento harmônico do ser humano. Continuísmo, quando se discursa que se quer mudanças, **EVOLUÇÃO**?

A **BELEZA** da criação artística, a **BONDADE** dos postulados éticos e a **VERDADE** dos princípios primeiros da lógica são apreendidos intuitivamente.

Repito, parabênico e me congratulo com a empresa patrocinadora, a N.L.A. pela iniciativa do evento. Fica a sugestão para a próxima, para que **RELAÇÕES SINCERAS** aflorem, baseadas em respeito e confiança mútuos ("não basta, às mulheres de César, serem honestas; há que parecerem honestas"). Estes são condicionantes para a construção de uma **SOLIDARIEDADE** que fará a legitimação do exercício do poder e o natural **desenvolvimento** da, empresa e, em consequência e por extensão, de seus funcionários. Não será pioneiro, todavia. Já tivemos vários exemplos desses no mundo e em nosso próprio território (que aparentemente vem deixando de ser nação). Retroagimos e vimos demissões baseadas em leis retrógradas hoje corrigidas à custa do dinheiro de toda a nação brasileira, através a merecida anistia concedida pelo Estado. **Democracia** é conviver sem ansiedade com o contraditório, com o controverso. Isto também é sinal de maturidade. O problema que se nos aflorou aqui, é claro: é cognitivo. Saber de **auditu** não satisfaz. É preciso investir no sub-sistema técnico. É mister zelar pelo sub-sistemas social. Já fomos o que não somos. Temos o dever de voltarmos a ser o que já fomos.

Comissão Técnica da Secretaria de Segurança de Voo: Tito Walker (Secretário Responsável); Ana Coutinho, Atílio Alfano, Élnio Borges, Fábio Goldenstein, Flávio Souza, Frank Feddersen, Frederico Fiori, Gusmão, José Eduardo Simões, Luiza Helena Dias, Marcelo Ventura, Marcos Bantel, Marcos Duarte, Marcos Prata, Marocco, Marun, Orlando Rafael, Prado, Reginaldo Teixeira, Rodrigo Dunkan, Ronald Roseo, Sotomayor, Willian Santos.

Sindicato Nacional dos Aeronautas

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

DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente
Nelson Cirilli
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
Luiz Tito Walker de Medeiros
Secretaria de Formação Sindical
Hélio Carlos de Lima
Secretaria de Rel. Sind. e Associações Profissionais de Aeronautas
Eduardo Luciano
Secretaria de Assuntos Previdenciários
Hélio Ruben de Castro Pinto

Secretaria de Fiscalização e Regulamentação

Profissional e de Convenção Coletiva
Constança Ignês Jimenez Barbosa
Secretaria de Saúde do Aeronauta
Coelano dos Santos Filho
Secretaria de Coordenação das Subvedas
Tarciso Tavares (TATC)
Secretaria de Coordenação das Regiões
Roberto Mantovani
Secretaria de Representação junto à Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos - FNTTA
Henrique de Miranda Sandres Neto
Pedro Gilson Azambuja
Secretaria Representação Sindical Regional - POA
Jorge Tadeu Flores Franco
Secretaria Representação Sindical Regional - BRZ
Marcos Maravilhas
Secretaria Representação Sindical Regional - Belém
Arão Cunha Gonçalves Júnior
Secretaria Representação Sindical Regional - Maceió
Otiliano Rodrigues Raloff
Secretaria Representação Sindical Regional - Brasília
Jurez D. Paes Júnior (Douglas)

Secretaria Representação Sindical Regional - Sul

Antenor Cirilli
Secretaria Representação Sindical Regional - Sudeste
Daniel Barbosa Borlim
Secretaria Representação Sindical Regional - Centro-Oeste
Rogério Almeida de Souza
Secretaria Representação Sindical Regional - Nordeste
Marcos José Teixeira Leite

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

Editor Fernando Pereira
Redação Regina Guimarães, Luciano Casemiro e Fernando Pereira
Projeto Visual Mario Heilbam
Editoração Roberto Siqueira
Produção Gráfica Cazar Offweiler
Impressão: Gráfica do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Tiragem: 8 mil. Artigos assinados são de responsabilidade dos autores.

OPINIÃO

A Aviação e o 6º CONTTAR

Por Nelson Cirtoli *



Entre o último Conttar e o próximo, agora em agosto, a aviação mergulhou numa piscina de problemas. Nunca o desemprego foi tão cruel em nosso setor, muito menos a desvalorização dos salários. Permito-me dizer em alto

e bom som que durante o Congresso que se avizinha, a política (arte de resolver todas as questões) deve eleger a próxima diretoria da Federação mas sob a luz do debate de alguns temas, para, sem dúvida, dotar a entidade não só de uma diretoria, mas sim, de um plano de ação capaz de responder as dificuldades que enfrentamos. Pontuo algumas questões, entre outras:

GLOBALIZAÇÃO

A globalização da economia é a centralização da produção nos países do primeiro mundo, decorrente do evoluir histórico de um sistema produtor de mercadorias pela concorrência.

Como uma concorrência sempre é efetuada entre vencedores de concorrências anteriores e o resultado terá sempre um lado perdedor, podemos afirmar que o número absoluto de vencedores está diminuindo e de perdedores aumentando, levando a uma concentração nuclear dos vitoriosos.

A vitória de um concorrente significa um progresso no sentido de fabricar uma determinada mercadoria, mantendo ou melhorando sua qualidade com menor custo. Esse menor custo é conseguido utilizando-se de menor quantidade de mão-de-obra, através do aumento da automação das máquinas.

O que chamou a atenção, despertando a sociedade, foi o fato de estarmos vivendo uma aceleração brusca desse processo evolutivo do capitalismo, graças a uma evolução, também brusca, da tecnologia que privilegia o capital a ponto de máquina construir máquina, alijando, em consequência, a mão-de-obra não especializada.

Com isso, os empresários do primeiro mundo não têm mais necessidade de construir suas fábricas no terceiro mundo, endereço de mão-de-obra barata, e sim, no primeiro mundo, seu endereço residencial.

EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA

A evolução tecnológica progride de forma rítmica e geométrica. Cada vez mais a produção de mercadorias se dá com cada vez menor participação de mão-de-obra.

Hoje essa evolução atingiu um nível tal, que o contingente de desempregados no mundo é enorme e, no entanto, a produção de mercadorias nunca foi tão alta.

A participação do homem na transformação da matéria prima fornecida pela natureza é cada vez menor com cada vez maior participação das máquinas.

O significado do-trabalho humano, com

isso, perde importância. A mais valia global aumenta assustadoramente nas mãos dos proprietários dessas máquinas.

A mão-de-obra que já é barata do terceiro mundo perde ainda mais a importância e as empresas se instalam em seus países de origem no primeiro mundo criando, assim, um maior contingente de desempregados nos países subdesenvolvidos.

Um dos caminhos para amenizar essa crise, temporariamente, seria diminuir o número de horas/dia de trabalho, dando chance à participação de um contingente maior na operação dessas máquinas.

O que assistimos, porém, é exatamente o contrário, pois junto com a evolução tecnológica, principal competidor com a mão-de-obra quantitativa, existe em curso, a nível mundial, mudanças na organização do trabalho com a finalidade de baratear ainda mais a participação do ser humano, através dos programas de qualidade total, terceirização, etc.

QUALIDADE TOTAL

Os programas de qualidade total são baseados em uma política de maior colaboração dos trabalhadores para atingir as metas da empresa. Os trabalhadores tendem a ser generalistas, fazendo as mais variadas tarefas, existindo, também, um maior congrassamento entre trabalhadores no efetuar as tarefas, levando em consequência a um sinergismo de toda a mão-de-obra envolvida.

O resultado final é um produto melhor, efetuada com menor número de trabalhadores, ou no caso dos tripulantes de cabine de comando, através de um melhor gerenciamento de recursos, levando a uma diminuição de acidentes e incidentes, graças ao aumento de qualidade do trabalho através do sinergismo no executar tarefas.

Com isso, é possível aumentar a carga de trabalho, mantendo-se os mesmos níveis de segurança que existia antes de melhorar esse gerenciamento.

TERCEIRIZAÇÃO

A terceirização é um processo desenvolvido pelas empresas que consiste em eliminar o vínculo empregatício direto com alguns setores da empresa.

Essa desvinculação propicia um menor custo desse trabalho para a empresa, por desobrigá-la do pagamento de conquistas conseguidas através da organização sindical, através de um menor salário pago e pelas condições sociais inferiores, quanto à garantia de emprego, à saúde, à aposentadoria, à burla de leis sociais, etc, pela empresa terceirizadora e, principalmente, porque a empresa que terceiriza pode se livrar com muito mais facilidade desse custo da mão-de-obra, nos momentos de crise de mercado, sem entrar em contato com o trabalhador.

No caso dos aeronautas temos como exemplo de terceirização os wet-leasing's, que consiste no aluguel do avião com tripulantes de cabine de comando.

Essa tripulação não fica sujeita a regula-

mentação profissional nem às leis sociais do país da empresa que alugou o avião, com trabalhadores incluídos.

Outras exemplos de barateamento de mão de obra são:

Internacionalização do uso da mão de obra que consiste na contratação de tripulantes sediados em outros países.

Seriam funcionários da empresa, porém obedecendo as leis sociais, regulamentação e nível salarial de seus países de origem, onde foram contratados. Um outro seria a utilização de mão-de-obra flutuante. Os trabalhadores seriam contratados nos períodos de alta estação, e dispensados na baixa estação.

SINDICALISMO

A evolução tecnológica diminui em ritmo acelerado, o número absoluto de trabalhadores e exige uma elite de nível intelectual superior cada vez maior para operar esses equipamentos modernos. Esse novo contingente de trabalhadores busca valorizar, antes de tudo, os seus conhecimentos de forma individual numa disputa entre si para ocupar um espaço pessoal.

O número de desempregados é cada vez maior. A insegurança com relação ao emprego cresce cada vez mais. A visão coletiva de classe, que sempre pautou o movimento sindical-operário, está diminuindo e os laços de solidariedade estão se rompendo.

É a própria lógica neo-liberal do "cada um por si e Deus por todos" imperando cada vez mais entre os trabalhadores.

Por outro lado, as mudanças na organização do trabalho, através dos programas de qualidade total com os trabalhadores, cada vez mais generalistas, colaborando e trabalhando em conjunto sinérgico numa adesão total às metas empresariais, criando uma aproximação cada vez maior com as empresas.

A terceirização corta o vínculo com a empresa e ao mesmo tempo com o sindicato. É o caso para os aeronautas do wet-leasing, cuja tripulação não está sujeita sequer às leis do país que aluga o avião com tripulantes. A internacionalização da mão-de-obra e a contratação de mão-de-obra flutuante são outras formas de afastar os trabalhadores do Sindicato.

Isso tudo nos leva a pensar que o sindicato na sua estrutura atual está fadado ao fracasso, pois essas novas formas de gestão empresarial, organização do trabalho, com seus requisitos de qualidade do produto mudam as relações entre empresa e trabalhador, de modo que há menos necessidade do sindicato.

É preciso mudar, ter criatividade para adaptar a entidade à nova realidade que se avizinha. Não podemos defender o atraso tecnológico, mas também não podemos assistir calados à instalação do escravismo físico e mental para quem está no interior das fábricas e a fome para os que estão no lado de fora.

* Nelson Cirtoli é presidente do SNA