



CONTRA RECESSÃO NA AVIAÇÃO

Empresários, Cut e Federação vão se reunir no dia 13

Jair Meneguelli, presidente da Cut, e Lavorato, presidente do Sindicato dos Aeronautas e da Federação (órgão que também congrega os aviários) em reunião na última quinta-feira 05 de março, disseram ao presidente da Transbrasil, Cmte. Omar Fontana, que vão a todas as instâncias do Governo, inclusive ao Presidente da República, se necessário, para evitar desemprego, desrespeito a legislação abalhistista e a desorganização econômica da aviação, desde que conheçam as dificuldades das empresas, propostas de soluções e que concordem com as medidas. O próprio Omar Fontana, durante a reunião, ligou para o presidente da Varig e do Sindicato das Empresas, Rubel Thomas, para que Meneguelli e Lavorato agendassem com ele uma reunião com todas as empresas. Na última sexta, 06 de março, Rubel Thomas, por telefone, comunicou a Lavorato que o novo encontro será no próximo dia 13, às 10h00, na sede do Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, SNEA, no Rio.



No alto, Cmte. Omar Fontana, Lavorato e Meneguelli durante a reunião de quinta-feira (05 de março) na Transbrasil em São Paulo

Ao lado, Rubel Thomas, presidente da Varig e do SNEA, que marcou reunião com todas as empresas e os sindicalistas para para a próxima sexta-feira (13 de março), no Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, no Rio de Janeiro.

Nesta Edição

Seminário de Ritmos Biológicos
A Carta de Intenções com o FMI -

Pág.02.

Pilotos voam 330 horas por mês na Líder
Definição das Regras do Congresso dos Aeronautas - Assembléia dia 11
Supremo encerra questão do Sinpac
08 de Março é Dia Internacional da Mulher -

Pág.03

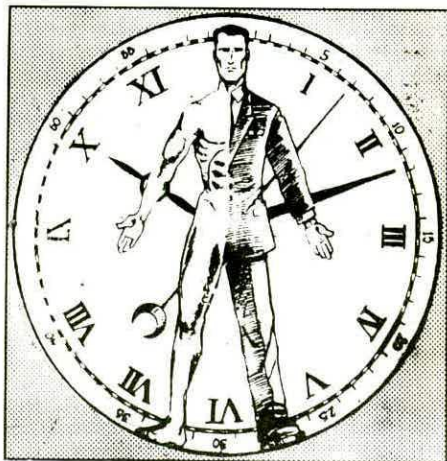
Perfil Empresarial: Canhedo é dono de 886 ônibus e 100 caminhões -

Pág.04

SINDICATO NACIONAL
DOS AERONAUTAS

50 anos

FUNDADO EM 1942



Por Nelson Cirtoli
Médico e Aeronauta

Até recentemente, o mundo científico via o ser vivo como se vê uma máquina. O tempo passava, as estruturas celulares esporadicamente se dividiam conforme suas necessidades e a máquina viva ia envelhecendo. O tempo servia apenas para contar os dias/vida dessa máquina.

Graças a cronobiologia, a visão, atualmente, é outra. Hoje sabemos que o tempo tem uma participação ativa na fisiologia de todos os seres vivos, vegetais e animais.

Existe uma organização temporal, responsável pela seqüência dos ciclos regulares periódicos das funções vitais (ciclo menstrual, vigília/sono, etc.).

Segundo a teoria de ANOKHIN, neurofisiologista russo, a matéria viva deve ter partido de relações entre o espaço e o tempo, uma vez que os dois, como valores absolutos, sempre existiram em nossa escala. Os eventos periódicos do meio ambiente, dia/noite (movimento de rotação da terra em torno de si), 4 estações do ano (movimento de translação da terra), marés altas e baixas (posição da lua) induziram os organismos vivos que sobreviveram a se adaptarem, antecipando-se, preparando para a chegada de um determinado evento geofísico. Os organismos vivos aprenderam a contar o tempo que antecede o evento cíclico da natureza.

A maioria das plantas está adaptada para florescer na primavera e dar frutos no outono.

O dormir do homem não é uma operação causa/efeito tipo: escurece-dorme, amanhece-acorda. Existe todo um dinamismo orgânico para que, quando a hora de dormir chegar, o corpo esteja preparado para dormir. E, após iniciar o sono, o dinamismo continua numa evo-

Ritmos Biológicos

lução gradativa, até atingir o ápice do sono, que é a fase REM (Rapid Eyes Movement). O sono REM ocupa cerca de 8% da soma total do sono. Apesar do pouco tempo de duração, é principalmente nessa fase que ocorre a inversão da energia para ser extrovertida na vigília.

O nível de cortisol do sangue é outro exemplo interessante: ao amanhecer, está em seu nível máximo e no entarde-

clo vigília/sono. Existem máquinas, como os altos fornos das siderúrgicas e refinarias, por exemplo, que não podem ser desligados no final de cada dia - esses fornos necessitam de vários dias de aquecimento lento antes de atingirem o pleno funcionamento.

Telefonia, energia elétrica, hospitais e a própria aviação não seriam possíveis somente com o trabalho diurno.

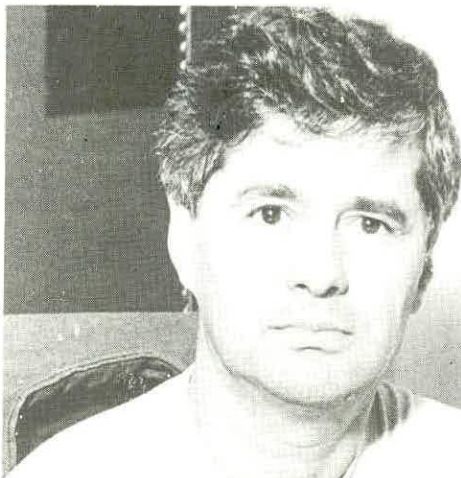
Com relação aos aeronautas, especificamente, existe um outro complicador, além do trabalho noturno, que são os vãos transmeridianos. Nesses vãos, ao atravessar vários fusos horários em um rápido período de tempo, a natureza passa a se apresentar com um nascer e pôr-do-sol diferentes do que estava sendo antecipado pelos relógios biológicos dos aeronautas.

Sabemos que é impossível acabar com o trabalho em turnos e com os vãos com diferença de fusos horários, mas é possível conseguirmos uma relação capital/trabalho mais humanizada para esse tipo de organização de trabalho.

E, ao que nos parece, o melhor caminho para conseguirmos esse tratamento mais justo é discutindo os problemas causados na nossa saúde, discutindo a desincronia dos ritmos biológicos, dos ritmos geofísicos e a dissociação desses ritmos entre os causados pelo trabalho em turnos e, com diferenças de fusos horários.

Quando estivermos conscientes de nossa realidade, estaremos em condições de sentar à mesa e discutir uma relação capital/trabalho mais justa.

FOTOS JORGE NUNES / AGÊNCIA PRISMA



cer, no seu nível mínimo. No decorrer da noite, o nível de cortisol vai aumentando gradativamente, até chegar ao seu nível máximo ao amanhecer.

Podemos dizer, então, que o nível de cortisol no sangue é programado antecipadamente, para que ao ocorrer o amanhecer o homem esteja preparado para a luta, para a vigília.

Na sociedade moderna em que vivemos, o homem é obrigado a desobedecer as leis da natureza, modificando o seu ci-

SEMINÁRIO

Nos próximos dias 18 e 19 de março, a área de saúde do SNA, junto com as Associações, Diesat e sindicatos de aviários, realizarão o Seminário de Ritmos Biológicos. O evento será na Rua México,

128, 10º andar - no centro do Rio de Janeiro. É coordenado por Nelson Cirtoli - diretor do Sindicato dos Aeronautas e médico. Para mais informações a categoria deve telefonar para o sindicato tanto em São Paulo como no Rio.

Brasil: A Carta de Intenções com o FMI

O acerto com o Fundo prevê para 1992 crescimento zero, inflação decrescente até atingir 2% em dezembro, US\$ 9 bilhões em reservas, aumento real de 15% para as tarifas públicas, US\$ 12 bilhões de superávit na balança comercial, taxas de juros reais elevadas e superávit de caixa do Tesouro de 2,3% do PIB. Em troca, o FMI libera um total de US\$ 2,1 bilhões em sete parcelas trimestrais, se as metas forem cumpridas. Do total liberado, 25% irão compor um fundo especial,

que será usado como garantia na renegociação da dívida brasileira com os bancos credores.

Para que o Ministro Marcílio continue com o apoio da comunidade financeira internacional, contudo, é necessário que o seu programa de estabilização seja aceito pelo FMI a cada três meses. Para isso, a equipe de Marcílio cai insistir na política econômica recessiva para baixar a inflação, sem qualquer contrapartida para amenizar os custos sociais do ajuste. Entretanto,

apesar de uma recessão violenta, com altos índices de desemprego e de redução da atividade econômica, os níveis de inflação ainda são muito elevados - em torno de 1.500% ao ano. Além disso, o rombo nas contas da previdência e a reformulação ministerial do governo Collor, com o aumento do fisiologismo num ato eleitoral, podem ameaçar o ajuste fiscal de 1992, apesar da reforma tributária de emergência aprovada em dezembro passado.

ASSEMBLÉIA DIA 12

Pilotos voam 330 horas por mês na Líder



O Grupo de Pilotos da Líder Taxi Aéreo fará a s s e m -

bléias regionais no próximo dia 12/03, quinta-feira, para discutir as irregularidades cometidas pela empresa. As assembleias ocorrerão às 18 horas, na sede Rio

do SNA e nas representações regionais de São Paulo e Belo Horizonte.

A pauta inclui o desrespeito a Regulamentação Profissional, salários e Convenção Coletiva. Na Líder os pilotos são obrigados a cumprir a jornada mensal de 330 horas contra as 176 previstas na Regu-

lamentação, a escala não é publicada com sete dias de antecedência, as folgas só acontecem após oito dias a disposição, as horas extras não são pagas, etc.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas já comunicou todas as irregularidades ao Departamento de Aviação Civil (DAC) e

espera que o órgão tome as devidas providências.

Enquanto aguardam, os pilotos fazem a assembleia para discutir como cobrar da empresa o fim de todas as irregularidades e o total cumprimento da Regulamentação Profissional e da Convenção Coletiva.

ASSEMBLÉIA

Definição das regras do Congresso

O SNA realiza assembleia no próximo dia 11/03, quarta-feira, para em conjunto com a categoria, definir as regras para o Primeiro Congresso Nacional dos Aeronautas, que será realizado nos dias 27, 28 e 29 de maio.

A assembleia será realizada simultaneamente, às 15 horas, na sede do SNA/Rio e em todas as Representações Regionais. É importante ressaltar que o Congresso servirá para redefinir a organização sindical da categoria e resgatar sua unidade de ação coletiva.

Para participar do Congresso os aeronautas sindicalizados devem preencher a ficha que está sendo enviada pelo Correio e devolvê-la ao SNA até o final de março. Com o preenchimento da ficha além de candidatar-se a congressista, o aeronauta pode indicar o nome de outros companheiros.

A Comissão Organizadora esclarece que os congressistas serão liberados de escala e terão transporte aéreo garantido pelas empresas, conforme determina a Convenção Coletiva.

Supremo encerra questão do SINPAC

Está definitivamente comprovada a representatividade do SNA e não existência do Sinpac como entidade sindical: foi, finalmente, publicado o Acórdão negando, por unanimidade, o recurso impetrado no Supremo Tribunal Federal (STF) pelo Sinpac.

O julgamento da questão ocorreu em 19/12/91 quando o Pleno do Supremo, que é composto por 11 ministros, votou integralmente a favor do Sindicato.



Cmte. João Carlos é diretor do SNA e acompanha os interesses da categoria em Brasília

8 DE MARÇO

Dia Internacional da Mulher

Duplamente explorada e vítima das discriminações acumuladas durante séculos, a mulher se incorpora à luta de seus colegas masculinos vencendo toda classe de dificuldades, com heroísmo quase sempre anônimo. Seja como apoio ou como participante direta por sua qualidade de trabalhadora. No entanto, o movimento reivindicatório feminino tem, por motivos históricos evidentes, particularidades que enriquecem a experiência universal da classe trabalhadora. É um elemento de justiça social a bandeira de "igual salário para trabalho igual" como reivindicação específica da mulher trabalhadora no contexto de reivindicações do movimento sindical.

Assim o compreenderam lutadoras como Clara Zetkin, por cuja iniciativa na Conferência Internacional de Mulheres Socialistas, em Copenhague, ficou decidido declarar o dia 8 de Março de cada ano "Dia Internacional da Mulher", pela primeira vez celebrado em 1911.

Hoje, as mulheres comemoram esta data em praticamente todos os países

do mundo. No Brasil, a memória das lutas populares, das quais é parte integrante a luta das mulheres, tem sido relegada ao esquecimento, minimizada, deturpada, mas sabemos que já na década de 30 as mulheres do Rio de Janeiro e de outros lugares do Brasil comemoravam o seu dia.

Esta data foi escolhida em referência ao 8 de Março de 1857 quando trabalhadoras da Indústria Têxtil de Nova York sofreram violenta repressão na luta pela igualdade de seus direitos, principalmente pela jornada de trabalho de 10 horas e pela equiparação de seus salários aos dos homens.

Neste dia, paralisaram suas atividades e obtiveram como resposta uma atitude criminosa por parte de seus patrões: mandaram incendiar a fábrica e neste episódio morreram carbonizadas 162 mulheres.

É particularmente importante recordar, ao terminar o Décênio da Mulher decretado pela ONU, (1976/1985), a participação feminina na luta pela redução da jornada de trabalho.

PERFIL EMPRESARIAL

Canhedo é dono de 886 ônibus e 100 caminhões

FOTOS MERI LUCAS

Entrevista Manoel Fernandes Malaquias

O rodoviário Manoel Fernandes Malaquias conhece o Sr. Wagner Canhedo, atual presidente da Vasp, desde 1972. Não é atoa. Malaquias iniciou o preenchimento de sua Carteira Profissional, em 1973, como estagiário da Viplan, uma das cinco empresas que exploram o transporte coletivo urbano e de cargas de Brasília, de propriedade do empresário Wagner Canhedo. De lá para cá, ele elegeu-se presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros, urbanos, interestaduais, especiais, escolares, turismo e de transporte de carga do Distrito Federal, e é também tesoureiro da CUT de Brasília. Sua simplicidade de torneiro mecânico (trabalha na produção de peças de manutenção) marca a responsabilidade de quem representa hoje 12 mil rodoviários sindicalizados numa categoria composta de 15 mil trabalhadores que já elegeu dois ex-presidentes do Sindicato: os deputados distritais Pedro Celso e Chico Vigilante. E com esta bagagem que ele fala para o Dia-a-Dia sobre o empresário Wagner Canhedo.

Dia-a-Dia: Quando o Wagner Canhedo assumiu a presidência do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Distrito Federal?

Malaquias: Eu conheço o Wagner Canhedo desde 1972. Ele sempre participou como representante dos patrões nas reuniões de negociação com o sindicato dos trabalhadores. Em 1990, quando a Associação das Empresas se transformou em Sindicato, ele assumiu a presidência, no dia 29.09.90, para o triênio até 1993. Agora, ele é presidente licenciado.

Dia-a-Dia: Qual era a postura dele nas reuniões de negociação?

Malaquias: Muito radical, a ponto de dizer que se uma determinada reivindicação fosse atendida ele venderia as suas empresas. Dizia que motorista e cobrador não são profissões e sim funções.

Dia-a-Dia: Quantas empresas ele possui no setor?

Malaquias: A Viplan - Viação Planalto Ltda, Condor Transportes Coletivos Ltda, Lotaxi Transportes de Vizinhança Ltda, Expresso Brasília Ltda e Transportadora Wadel Ltda.

Dia-a-Dia: Quantos funcionários essas empresas possuem e qual a frota delas?

Malaquias: A Viplan tem 4000 empregados e 700 ônibus; a Condor tem 104 empregados e 41 ônibus; a Lotaxi 60 empregados e 21 ônibus; a expresso em torno de 30 empregados e 20 ônibus, porque ela usa manutenção da Viplan e a Wadel 150 empregados e 100 caminhões. Em todas elas a jornada de trabalho não é respeitada. Pelo acordo Coletivo teria que ser de 36 horas semanais mas ele obriga o pessoal a trabalhar 44 horas. A Wadel é a que tem piores



Canhedo sempre diz que para atender reivindicação precisa vender sua empresa

salários.

Dia-a-Dia: Nos boletins do Sindicato de vocês são apontadas diversas irregularidades nas empresas de propriedade do Canhedo. Cite algumas delas.

Malaquias: Não cumprimento das Leis Trabalhistas, não cumprimento da Convenção Coletiva de Trabalho, não aceitação de atestados médicos, demissão de mulheres grávidas, etc.

Dia-a-Dia: Dessas irregularidades, quais as que já foram sanadas?

Malaquias: Já fizemos várias greves por causa dessas irregularidades. Ele aplica a seguinte tática: cumpre a Lei para sair do impasse com os trabalhadores e, depois de alguns meses, volta a não cumprir mais os compromissos assumidos.

Dia-a-Dia: Faça uma comparação entre os salários pagos pelas empresas do setor e pelas empresas do Canhedo.

Malaquias: Os salários são os mesmos, porém as horas extras e jornada de trabalho não são cumpridas. Enquanto a jornada é de 180 horas mensais, ele calcula sobre 220 horas. Não sabemos aonde ele arrumou este número mas este roubo tem que ser observado.

Dia-a-Dia: Quando o Canhedo assumiu a presidência da Vasp ele se afastou do Sindicato das Empresas. Quem ficou em seu lugar e como foi esta escolha?

Malaquias: Quem assumiu internamente foi seu filho Wagner Filho, que era suplente da diretoria. A escolha foi de forma hereditária porque quem devia ter assumido é o vice-presidente, Eder Pinheiro.

O Wagner filho também ficou com as empresas do Coletivo Urbano e o Rodolfo Canhedo, o

outro filho, assumiu a Wadel.

Dia-a-Dia: E os filhos, perpetuaram as irregularidades ou estão tentando resolvê-las?

Malaquias: Filho de peixe, o que é? Tanto o Wagner Filho quanto o Rodolfo Canhedo continuam seguindo o exemplo do pai com a ganância pelo lucro. Eles demitem por justa causa, demitem sindicalistas, não aceitam mulheres nas empresas, etc.

Dia-a-Dia: Enquanto Presidente do Sindicato patronal, como é a postura do Canhedo Filho?

Malaquias: Ele só conversa com o pessoal de manutenção, administração e os Chefes, que são os que trabalham internamente. Os demais, ele só admite falar com o Sindicato.

Dia-a-Dia: Você acha que o Canhedo vai dar certo na Aviação?

Malaquias: Eu acho que sim, pelo apoio que ele tem do Governo Federal e no exterior.

Dia-a-Dia: Ele possui experiência para dirigir uma empresa como a Vasp?

Malaquias: Ele não, mas eu acredito na capacidade dos empregados que até hoje dirigiram e fizeram a empresa chegar onde chegou.

Dia-a-Dia: O que os empregados da Vasp podem esperar do Canhedo?

Malaquias: O pior. Porque ele só quer para ele. Essa conversa de socializar as empresas é balela. Nas eleições de 1990 o seu filho Ulisses Canhedo foi candidato a Deputado Federal e prometeu socializar as empresas para ganhar votos. Nós não acreditamos porque já o conhecíamos. No caso da Vasp, ao que parece, boa parte dos funcionários acreditaram nele. Acho que o Sindicato dos Aeronautas deve alertar o pessoal da Vasp para essa farsa, porque o Canhedo quer ganhar tudo sozinho.