

Primeiro de maio

DIA DO TRABALHADOR

"O desenvolvimento não se reduz ao simples crescimento econômico: para ser autêntico, isto é, promover todo homem e todo o homem (...)

A tecnocracia do amanhã pode engendrar males mais ou menos temíveis que os do liberalismo de ontem. Economia e técnica não têm sentido a não ser para o homem, a quem devem servir"

**Paulo VI,
Encíclica
"Populorum
Progressio".**



Há precisamente um século que as idéias trabalhistas chegaram ao Brasil. Então, na Europa, as classes trabalhadoras conheciam as doutrinas postas à sua disposição e lançavam-se a elas. E, em primeiro lugar, vieram os liberais. Sucederam-se outras, em autênticas revoluções, e os trabalhadores europeus obtiveram suas associações depois de lutas tremendas, daí o caráter revolucionário do sindicalismo europeu.

No Brasil, a organização sindical foi feita pelo Estado. A Consolidação das Leis do Trabalho, apesar de constituir um documento adiantadíssimo e que completou os sindicatos, então incipientes, veio conferir ao nosso País um movimento sindicalista próprio, bem distante de outras nações, inclusive da América Latina. A CLT e as leis ainda em vigor proíbem a unidade sindical, as centrais sindicais de cúpula, o que, na verdade, isola os órgãos em sua capacidade de luta. E isso explica a pouca agressividade dos sindicatos brasileiros comparados aos dos Estados Unidos, com a sua poderosa AFL-CIO, aos da Argentina, com a Confederação Geral dos Trabalhadores, os do Uruguai com a União Geral dos Trabalhadores, França, Suécia e outros países, onde o movimento sindical tem extraordinária vitalidade. A nossa Consolidação das Leis do Trabalho, ressalvados seu grande e adiantado conteúdo social, tem a marca do sistema político da época de sua promulgação.

Um dos primeiros passos do trabalhismo no Brasil deu-se em 1833, quando, no Rio de Janeiro, um jovem torneiro mecânico, Francisco Juvêncio Sadock de Sá, com o "slogan" "A União faz a Fôrça", propunha a união social dos trabalhadores para o progresso do País. Essa contribuição pioneira, ainda um tanto confusa, apotava-se na Tríplíce Classe: Operária, Artística e Industrial, para atingir o seu fim.

Mas, determinadas as origens e diferenças que poderão ajudar na diagnose das dificuldades locais, devemos encarar a participação dos trabalhadores de todo o mundo na causa comum da Justiça e do Direi-

to do Trabalho como um só fenômeno. Foi a ação conjunta de milhões de trabalhadores em busca da Dignidade do Trabalho, com a participação das Assembléias Sindicais e reuniões públicas em todo o mundo que conquistaram a opinião pública, os Paramentos e chegou à Liga das Nações Unidas, gerando as grandes conquistas, entre elas a Lei Universal de 8 horas diárias de trabalho, pondo fim às injustas 14 horas diárias.

Os problemas decorrentes das relações entre o capital e o trabalho tornados agudos pela Revolução Industrial geraram a figura do Trabalhismo que visa preservar e disciplinar os direitos dos trabalhadores. E, dentro desse contexto, surge o Sindicalismo como a culminação nos tempos modernos de um campo próprio onde o trabalhador pode e deve, não somente reivindicar e preservar os seus direitos, mas também participar ativamente do processo de desenvolvimento do seu país mediante estudos, críticas e pronunciamentos. O Sindicalismo moderno surge com ampla dimensão. É uma filosofia que busca o ponto de equilíbrio social na ação construtiva.

"A união faz a fôrça", propunha a união social dos trabalhadores para o progresso do País.

É mister que se assinale que a luta universal dos trabalhadores tem sido eivada de sacrifícios. Em várias partes do mundo existem os que foram imolados nas ações reivindicatórias que garantiram a cada homem melhores condições de trabalho. Daí nasceram a lei de férias, do repouso semanal remunerado, das indenizações, condições especiais para atividades perigosas ou insalubres e outras que são denominadores comuns em quase todos os códigos trabalhistas das nações.

Todos os movimentos trabalhistas autênticos têm princípios básicos, crenças fundamentais e a mesma perspectiva filosófica. E não é necessário enumerar aqui uma relação completa das medidas legislativas que permitiram progredir no Bem-Estar Social do Trabalhador. No Brasil, podemos citar especificamente, sem esgo-

tar o assunto, a Lei Especial de Aposentadoria para diversas categorias profissionais, a Regulamentação Profissional do Aeronauta e Aeroviários, a Lei de Insalubridade, as Leis de Proteção à Mulher e outras. E ao consignar que todas essas conquistas foram indelévelmente marcadas pelos esforços envidados pelo sindicalismo, não devemos esquecer, apesar do progresso obtido, da magnitude dos problemas atuais, bastante agravados pelo avanço tecnológico que, paradoxalmente, ameaça voltar-se contra o seu criador. É mister que todos os Sindicatos em todo o mundo se reúnam, fixando a meta de ação contra os perigos da automação, que poderá trazer o desemprego em massa com a conseqüente miséria a milhões de famílias, gerando o caos social.

PARA CONTINUAR SENDO UM BEM E PERDER A CONOTAÇÃO DE PERIGO, É IMPERIOSO QUE OS BENEFÍCIOS DA TECNOLOGIA SEJAM IGUALMENTE DIVIDIDOS ENTRE AS EMPRESAS, OS USUÁRIOS E OS TRABALHADORES.

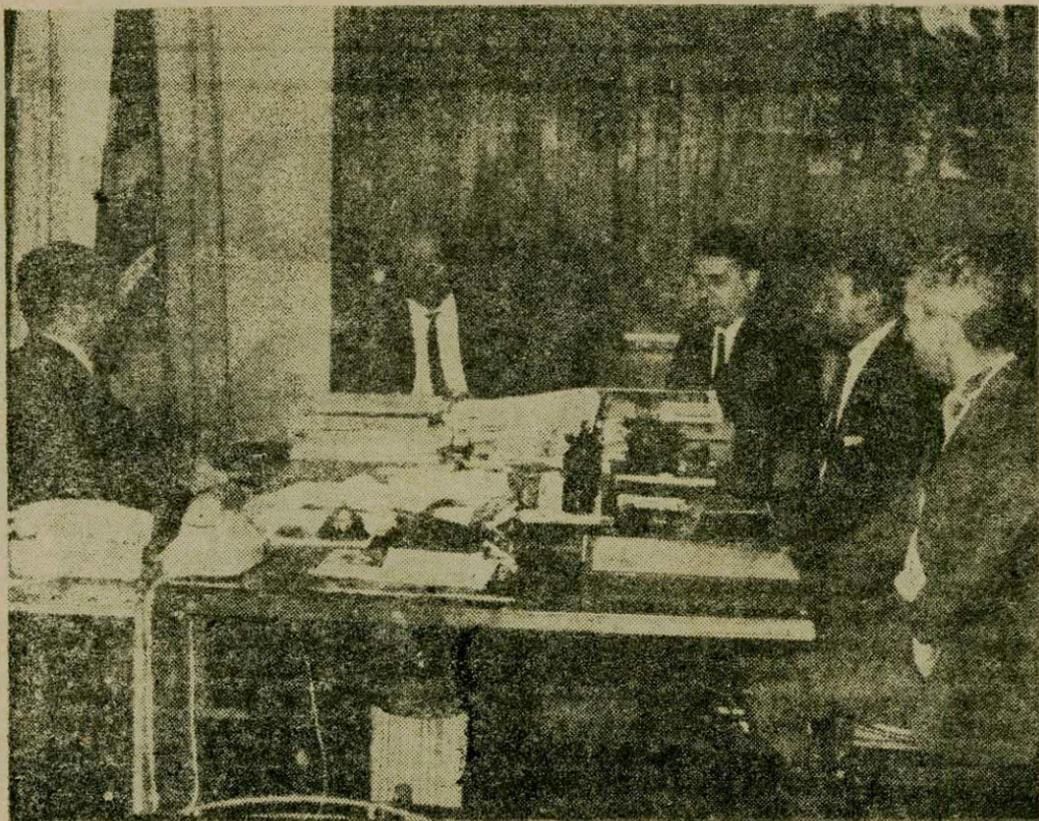
Neste 1.º de maio que inaugura também uma nova década trabalhista, os trabalhadores de todo o mundo, congregados em ação conjunta nos seus sindicatos de classe, deverão estreitar suas relações humanas e sindicais para reagir contra as distorções e descaracterizações do moderno mundo automatizado.

Meditem os trabalhadores do Brasil e do Mundo: estamos numa era de transição tecnológica muito mais característica e de importância que transcende à da Revolução Industrial. E esse fenômeno terá que ser dominado e dirigido pelo homem para escoimá-lo de suas desigualdades — ricos mais ricos e pobres mais pobres.

Trabalhadores! Em nosso dia, iniciemos uma luta filosófica e dinâmica que exija a integração verdadeira de todo homem no processo de desenvolvimento e bem-estar criado pela sua própria inteligência.

DECIFREMOS O ENIGMA ANTES QUE ELE NOS DEVORE!

Sindicato foi à Presidência da República



Dirigentes sindicais dos aeronautas e aeroviários, em companhia do exmo. senhor ministro Jarbas Passarinho, discutindo o problema da Paraense Transportes Aéreos

Memorial relata o drama da Paraense

Preocupados com a possível repetição do drama dos empregados da Panair, além do desejo de contribuir para a melhor solução das questões referentes ao transporte aéreo em nossa Pátria, os sindicatos solicitaram e obtiveram audiência com a Presidência da República, em Brasília, ocasião em que fizeram a entrega de uma breve exposição de motivos sobre o assunto.

E na longa entrevista que mantiveram com a Casa Civil da Presidência, na pessoa do Sr. ministro João Leitão de Abreu, com o ministro Jarbas Passarinho e, posteriormente, no Rio de Janeiro, com o diretor-geral da Aeronáutica Civil, major-brigadeiro Henrique Castro Neves e seu assistente, brigadeiro Peixoto, os sindicatos deixaram bem claro que não estava em foco qualquer discussão em torno da validade da suspensão momentânea dos votos da Paraense, nem muito menos se entrava, na oportunidade, no mérito da eficiência da sua administração. Mas que se atentasse, em primeiro lugar, para o problema social, e qualquer que fosse a saída encontrada pelo governo — venda da empresa, fusão com outra congênera etc. — deveriam ser resguardados os empregos dos nossos companheiros da Paraense.

E que o fechamento puro e simples não será o remédio adequado e isto porque, como no caso da Panair, o problema da Paraense não se constitui num fato isolado. Ao contrário, deve ele, obrigatória e sensatamente, ser analisado dentro do contexto geral da problemática do transporte aéreo brasileiro.

Essa a razão que nos leva a defender todo um esforço para construir uma NOVA PARAENSE, que livre dos erros técnicos administrativos que se somaram a uma série de outras circunstâncias, possa servir, de fato, à Amazônia e ao Brasil. E ao ver dos sindicatos, tal esforço pode e deve ser feito, transformando-se a Paraense numa

Companhia de Economia Mista, inclusive porque é o governo, através de vários de seus órgãos oficiais, como a SUDAM, BNDE e Banco do Estado, o responsável por grande parcela, talvez a maior, dos bens da companhia.

Por tudo isso, é que, aproveitando a oportunidade, dirigimos, finalmente, uma palavra aos companheiros da Paraense, que pretende provocar um instante de meditação e podendo ser estendida a todos os trabalhadores da aviação.

Ninguém desconhece que durante vinte anos as piores condições de trabalho foram impostas aos que trabalhavam nessa empresa; ao pessoal de terra jamais foi proporcionado um mínimo de conforto, trabalhando sempre sob sol ou chuva, à base da improvisação; no vôo, sempre esteve presente o "over-load", o excesso de horas, a falta de respeito à função, o desprezo à dignidade do homem. Enfim, a uns e a outros, os baixos salários, a insegurança do dia de amanhã, o subemprego com todas as suas características.

Este lembrete é uma observação construtiva, um alerta, para hoje e para amanhã, a todos os que trabalham na aviação civil, para que, acima de tudo, se unam sempre, entre si e em torno do seu sindicato, e jamais abram mão de seus direitos, que jamais se submetam a condições de subemprego, pois, ao final das contas, nada lhes restará, nem mesmo o orgulho profissional, enquanto empregadores — e a história recente de várias empresas não mente — sem escrúpulos, afastam-se da cena, e como são desprovidos de consciência e do senso da dignidade, bastam-se com os superlucros acumulados com o trabalho e o desprendimento de trabalhadores, submetidos pela necessidade de manter suas famílias, de lhes garantir, pelo menos, a sobrevivência, o pão nosso de cada dia.

MEMORIAL

Eis na íntegra, o memorial encaminhado ao Presidente Médici:

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Profundamente preocupados com os reflexos de ordem social, que fatalmente não de vir com o encerramento das atividades da Paraense Transportes Aéreos S/A, — consequência do cancelamento das concessões de suas linhas regulares — os dirigentes dos Órgãos Classistas, representantes das categorias profissionais dos Aeronautas e dos Aeroviários, dirigem-se a Vossa Excelência, com o propósito de fornecer subsídios para um desfecho favorável do impasse e que venha de encontro aos anseios dos 680 empregados da Empresa, evitando assim, a repetição de mais uma calamidade social no setor de atividade do transporte aéreo.

É preciso que se enfatize a importância significativa que tem realmente a Empresa para a região amazônica, principalmente de ordem econômica. A sua sobrevivência é de vital importância e está perfeitamente delineada na atual política do Governo, que é exatamente a levar sempre melhores condições de progresso ao Norte e Nordeste do País, estimulando, assim, a criação e ajuda aos empreendimentos regionais da área da SUDENE e SUDAM.

No caso da Paraense Transportes Aéreos S/A, — única empresa de transporte aéreo da região amazônica — há de se reconhecer dois fatores preponderantes e que coincidem perfeitamente com os desejos do Governo:

1) — É um elemento capitalizador e fixador de rendas para a Amazônia e que pelos métodos operacionais pretendidos, tem possibilidades reais de fornecer um serviço de transporte aéreo mais condizente com a situação econômica da região.

2) — Somente esta Empresa obviamente, terá condições de absorver a mão-de-obra técnica e altamente especializada do Estado do Pará.

Aventa-se a hipótese do fechamento puro e simples da Paraense Transportes Aéreos S/A, redistribuindo-se as suas linhas com as demais congêneres, mantendo o compromisso de assumirem os seus encargos sociais.

Esta solução não condiz absolutamente com os interesses nacionais, pois estando situadas em outras regiões do território nacional, as demais empresas transfeririam para fora da Amazônia, as rendas ali captadas, fazendo o sentido inverso do que mais procura estimular o Governo Federal, que é exatamente o maior afluxo de recursos financeiros para dentro da Região Amazônica.

Além disto, não teriam estas Empresas capacidade de perpetuarem os compromissos sociais da Empresa pois que, vêm elas sistematicamente promovendo sucessivos cortes em seus quadros funcionais. Encontra-se arquivada no Sindicato Nacional dos Aeroviários, a relação de 1.126 dispensas homologadas somente no Rio de Janeiro. Está evidente ser esta solução, apenas um paliativo temporário e cujas consequências virão agravar mais ainda os efeitos perniciosos do desemprego advindo do fechamento da Empresa.

Tomamos conhecimento do trabalho apresentado pela direção da Paraense Transportes Aéreos S/A, ao Excelentíssimo Senhor Ministro da Educação e Cultura, Coronel Jarbas Passarinho. É um trabalho que consideramos da maior objetividade que evidencia pelo menos, as reais intenções de honestidade na solução do problema por parte da Empresa — a sua Diretoria, além de oferecer a renúncia voluntária, pede a intervenção do Governo, para a resolução da questão, procurando salvaguardar assim, os interesses dos funcionários. Várias soluções são ali apresentadas, enaltecendo a viabilidade de recuperação da Empresa.

A nós representantes classistas das categorias profissionais, preocupa e interessa apenas, o problema referente à situação adversa que poderá vir a reger os destinos do funcionalismo da Paraense Transportes Aéreos S/A e, assim, rogamos a Vossa Excelência que estude profundamente a questão, procurando encontrar um caminho que conduza ao bem-estar social dos empregados da Empresa e, em última análise, aos interesses dos usuários do transporte aéreo na região amazônica.

Certos de que encontraremos mais uma vez, o apoio e a boa vontade para com as nossas pretensões da parte de Vossa Excelência, apresentamos os nossos antecipados agradecimentos, colocando-nos à disposição da Presidência da República, para os esclarecimentos que forem julgados necessários. Aceite Vossa Excelência, os nossos respeitosos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Comandante Daniel Ariosto Pereira — Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos; Comandante Pedro Luiz Leão Veloso Ebert — Secretário-Geral do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Jonas de Oliveira — Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários; Comandante Nelson Caetano de Araújo — Representante dos Empregados da Paraense Transportes Aéreos S/A

Reflexões em torno do acidente da Paraense

Comte. Pedro Luiz L V Ebert

O doloroso acidente com a aeronave da Paraense Transportes Aéreos ocorrido na madrugada do dia 14 de março, na baía de Guajará, em Belém, e que ceifou tantas vidas preciosas, culminou finalmente com a drástica medida do Ministério da Aeronáutica, suspendendo as suas linhas regulares de transporte de passageiros, até o final da conclusão do inquérito competente e da apuração de sua real situação econômico-financeira. Não discutimos a exatidão da medida em função do propósito de se sanar os erros realçantes que vinham dominando a esfera administrativa da empresa e que a levou à situação calamitosa que vinha enfrentando ultimamente. Acharmos, apenas, que não poderá de maneira alguma deixar de ser levada em consideração a situação adversa do ponto de vista social, que será relegada ao seu funcionalismo — principalmente no Estado do Pará — caso advenha o encerramento das atividades da companhia.

Não se pode discutir o real interesse que representa para a região amazônica a existência de uma empresa de transporte aéreo ali fixada, colocando-a em ligação direta com os mais importantes centros do território nacional, cooperando assim com um dos mais importantes fatores de desenvolvimento. Será sempre um elemento fixador e catalizador de rendas, além de absorvente de mão-de-obra técnica especializada da região, e que vem de encontro à política do Governo Federal, que é a de levar às áreas da SUDENE e SUDAM maiores recursos financeiros e melhores condições de progresso.

Está fora de dúvida a necessidade representada em potencial de transporte de uma companhia idônea em termos de alto gabarito técnico e de oferecimento de um serviço adequado às condições econômicas da região. Sabemos perfeitamente que algo andou errado no sistema de engrenagem administrativo da Paraense, e que acabou por levá-la ao descalabro financeiro, com profundos reflexos na eficiência técnica de sua infraestrutura e de seus compromissos sociais; o que não podemos aceitar é que, ao final, venham a pagar por estes erros os que menos cooperaram para eles: os seus empregados. Acreditamos, sinceramente, na recuperação da empresa por intermédio de um saneamento administrativo, pois ninguém poderá contestar as possibilidades de receitas representadas pelas suas linhas regulares concedidas, se forem racionalmente planejadas a sua execução.

Não podemos confiar em uma solução que defina, para e simplesmente, a extinção da empresa e a conseqüente re-

distribuição de suas linhas com as demais congêneres. Sabemos, perfeitamente que as demais empresas de transporte aéreo não se propõem, absolutamente, a assumir os compromissos sociais da Paraense; são do conhecimento geral de classe os constantes cortes de funcionários levados a efeito pelas companhias aéreas, o que alcançou, em somente um ano, a cifra de 1.136 empregados aeroviários, apenas no Rio de Janeiro.

Queremos crer que as autoridades governamentais não permitirão a reedição de um segundo caso de calamidade social. Há de ser levada em conta a situação aflitiva em que poderão ficar os dependentes dos 680 funcionários da empresa, somente em Belém. Saberão reconhecer estas autoridades, e disto não temos dúvida, os valiosos serviços que poderão ser prestados à região amazônica pela companhia, se condignamente administrada, tanto no fornecimento de transporte aéreo mais condizente com sua situação econômica, quanto na dilatação de possibilidade de aplicação de uma mão-de-obra técnica tão especializada que não pode sofrer desperdício.

Confiamos, finalmente, em que será afastada definitivamente a sombra deste fantasma, que é a calamidade social do desemprego em massa.



Trabalhadores do Pará se pronunciam

A FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES DAS INDÚSTRIAS DO PARÁ, com seus 17 Sindicatos filiados, dirigiram-se pelo Ofício nº 019/70 ao Senhor Presidente da República, após reunião em que analisaram com profundidade o impasse que envolve a PARAENSE TRANSPORTES AEREOS S/A.

No documento, os órgãos do classe do Pará pondera sobre as conseqüências e implicações que poderão advir com o encerramento da mencionada empresa aérea e hipotecam integral solidariedade e apóio ao memorial enviado pelos Sindicatos e Federação dos Trabalhadores do Ar, tendo em vista a objetividade do mesmo.

SN

A

10

Salário-mínimo do Brasil**É mais baixo que o da
Tailândia!**

O médico Rinaldo Delamare viajou durante três meses pela África, Ásia e América, "para observar os cuidados à maternidade e à infância em todo o mundo", e voltou ao Brasil defendendo a necessidade de um salário-mínimo que dê maior poder aquisitivo aos trabalhadores.

Afirmou que o salário-mínimo em muitos países da Ásia, inclusive a Malásia e a Tailândia, é muito superior ao nosso. "De um modo geral, os salários nesses países permitem um grande mercado consumidor, que se reflete na melhor proteção à criança".

O pediatra brasileiro, que ontem retornou à Guanabara, enfatizou: "Insisto em afirmar que o maior problema que temos é o do salário. O Brasil será um grande País quando pudermos pagar à mão-de-obra um salário que permita um nível de vida digno, a fim de que os assalariados possam participar do mercado de consumo, fazendo circular a riqueza produzida no País".

(Dos jornais, de 24-04-70)

**INPS pretende
criar Remediobrás**

O Ministro do Trabalho e Previdência Social, atendendo a apêlos dos trabalhadores, resolveu criar, por intermédio do Instituto Nacional da Previdência Social, a distribuição de remédios para os segurados e seus dependentes.

Noticiário detalhado a respeito, está inserido na primeira página do Diário do Comércio de maio de 1960 no seguinte teor:

O Instituto Nacional de Previdência Social está apoiando firmemente a determinação do Presidente Garrastazu Médici para que sejam fabricados nos laboratórios do INPS, a maior parte dos produtos farmacêuticos consumidos por seus segurados. Na opinião do Presidente da entidade, sr. Luis Moura, a criação de uma indústria de remédios estatal — A Remediobrás — vai ampliar a faixa consumidora da população, que por ter baixo poder aquisitivo, não pode comprar os remédios que lhe são receitados.

Parece estranho, que além do objetivo primordial de facilitar a aquisição de remédios ao povo, o Governo Federal, vê na criação da indústria farmacêutica do INPS, uma possibilidade de provocar a vinda para o País, das indústrias de base fornecedoras de matéria-prima, o que representará uma considerável poupança de divisas para o País.

Os preparativos para a efetivação da Remediobrás já estão sendo cumpridos: a compra de aparelhagem completa da indústria farmacêutica do INPS já foi autorizada e até o próximo mês de julho, a entidade estará em condições de fornecer aos segurados, um mínimo de 35 medicamentos básicos. Diversas entidades médicas já se declararam plenamente favoráveis à criação da indústria do INPS e endossam a declaração do Presidente do Asso-

ciação Médica da Guanabara que afirmou que o Brasil achou o caminho certo para sua libertação de tutela estrangeira, com relação a um produto básico que serve para garantir a vida do próprio povo brasileiro.

A medida a ser inaugurada no INPS é das mais importantes e vai permitir que muitos segurados passem a ter assistência efetiva, já que, para a maioria, a receita pouco adianta, tendo em vista os preços proibitivos dos remédios e o seu baixo poder aquisitivo.

E o assunto é de tal relevância que dele também se ocupou, com muita propriedade, o "Diário da Tarde de Belo Horizonte, valendo transcrever os seguintes trechos do seu magnífico editorial INPS VAI FABRICAR E VENDER MEDICAMENTO:

"Ao lado da criação de farmácias, medida necessária mas paliativa, já que os grandes laboratórios estão em mãos de forte grupos econômicos, o Sr. Júlio Barata vai colocar em funcionamento unidades produtoras, como o Laboratório de Bonsucesso, na Guanabara, que deverá estar produzindo comprimidos e fortificantes líquidos em julho".

"Há assim 3 hipóteses: 1º — O INPS adotaria o sistema de distribuição de medicamentos unicamente no Rio de Janeiro; 2º — Nos demais Estados faria convênio com as farmácias para que o segurado compre seus remédios com desconto especial, importância que seria coberta pela Previdência; — 3º — Como o Ministro Júlio Barata quer passar a entregar os remédios a seus segurados de todo o Brasil, mesmo sem se importar com as pressões dos grupos econômicos."

**"Falta de dinheiro às vezes
faz segurado do INPS jogar
receita fora após consulta"**

Nos ambulatórios do INPS, no Rio, ninguém se surpreende quando, no final do dia, depois de todo o movimento de consultas, aparecem amassadas, espalhadas pelo chão, algu-

mas receitas médicas. O Instituto sabe que 50% de seus segurados não têm dinheiro para comprar remédio.

(J. Brasil, 19-04-70)

Transporte Aéreo

Qual o melhor sistema de exploração?

Em matéria publicada no jornal especializado "Aviação e Astronáutica", o Brigadeiro Oswaldo Pamplona, Diretor-Presidente da VASP, trouxe importante contribuição para o entendimento do que é o sistema de transporte aéreo em nosso país.

Ele propõe, então, nada menos que a fusão das empresas aéreas, alinhando alguns itens que justificam o seu ponto de vista, como a concorrência, a superposição de linhas, e diversidade de equipamentos etc.

Isto nos faz retroagir no tempo, pois há cerca de 15 anos, aeronautas e aeroviários deram à Nação, em diversos documentos, importantes esclarecimentos a respeito, propondo, reiteradamente, o estudo e reformulação do sistema de exploração do transporte aéreo. Além dos pontos, ora repetidos por aquele "capitão da indústria", era suscitado o problema de atendimento ao "hinterland" por um tipo adequado de aeronave, além da padronização progressiva da frota nacional, àquela época com cerca de 20 tipos, tendo ensejado, inclusive, a famosa e ridícula "guerra das letras".

A posição dos aeronautas e aeroviários era das mais justas e se explicava porquanto tinham a experiência das lutas por melhores salários e condições de trabalho, que lhes ensinaram que a cada ano teriam de repeti-las, de-

duzindo-se daí que os males de que padeciam nada mais eram que deficiências da própria estrutura dos serviços aéreos. Cabia, pois, modificá-la, não faltando os exemplos históricos da Europa, onde, em todos os países, o elevado número de empresas particulares que se entrededoravam, cedeu lugar ao bom senso, cabendo ao governo a incumbência de dirigir uma só e grande organização, representando, então sim, a bandeira do país, com a criação, por exemplo, da Air France, British European Airways e British Overseas Airways Corporation, KLM (Holanda), Alitalia, Swissair, SAS (Suécia, Noruega e Dinamarca), Ibéria, Lufthansa etc.

Posteriormente, as campanhas de segurança de vôo vieram confirmar que a concorrência se torna de fato ruínoza, impedindo um padrão técnico à altura da confiança dos usuários.

E a superposição de linhas entre os grandes centros, quando o Brasil a comportaria tão-somente no Rio—São Paulo — provocando o desgaste de todas as empresas, desviava a atenção do problema do interior, cada vez mais desassistido, em número de cidades servidas e em qualidade de equipamento, cuja substituição, siquer, jamais foi seriamente aventado. Sim, pois nenhum dos atuais turbo-hélices mé-

dios, como o Avro, YS-11, Dart ou Hirondele é, de fato, um substituto do DC-3, seja pelo alto "break-even point" em linhas curtas, o excesso de lugares ofertados em relação às cidades do interior, ou peso de operação em função das pistas. Apesar disso, tivemos nada menos de quatro pretensos "substitutos" do DC-3, todos de características semelhantes, e todos, igualmente, inadequados para a função a que se propõem.

Hoje, às vésperas da era supersônica, e já entrando na era dos "jumbos" de quase meio milhão de passageiros, é lícito perguntar: como ficará o Brasil nas linhas internacionais, diante do elevado custo de tais aeronaves? E quanto às linhas domésticas, em regime de exagerada competição nas linhas-tronco, mas sem um serviço aéreo de real integração, por falta, inclusive e inicialmente, do avião adequado, ao nível do poder aquisitivo da maioria do povo brasileiro, não existindo nem mesmo um plano de linhas de alimentação?

São duas questões que vêm muito a propósito, ressaltando a oportunidade maior da palavra do Brigadeiro Pamplona, que passamos a seguir ao conhecimento de nossos leitores, com o mérito de que ao reabrir o assunto, certamente se pronunciarão, franca e patrioticamente, despidos de outros interesses senão o de melhor servir ao nosso país, os demais estudiosos do assunto.

"PRESIDENTE DA VASP PREVÊ FUSÃO DE EMPRESAS AÉREAS"

(Transcrição da Revista Aviação e Astronáutica)

O brigadeiro Oswaldo Pamplona, presidente da VASP, ao falar na Fundação Getúlio Vargas, sobre o transporte aéreo nacional, apontou como principais problemas da aviação comercial brasileira: o excesso de competição para um tráfego insuficiente; política tarifária irreal e antiquada, que se baseia no número de motores do avião quando deveria levar em conta a categoria do serviço de bordo.

Com o critério adotado, disse, as empresas que operam com turbohélice nas rotas domésticas sofrem prejuízo com relação àquelas que utilizam aviões a jato; pois a tarifa brasileira é mais barata para o turbohélice do que para o jato.

— Um passageiro viaja de Fortaleza a São Paulo, em avião turbohélice, fazendo economia de 37% no seu dinheiro. Se a política de tarifas aéreas permitisse o uso de jatos na mesma categoria de preços de turbohélice, o mesmo passageiro chegaria mais depressa e sem despendar mais, como acontece atualmente. E isso é possível porque o custo operacional do jato é mais baixo que o do turbohélice.

O presidente da VASP é partidário de que o critério na fixação das tarifas deveria ser estabelecido em função da qualidade do serviço de bordo, nos moldes do que é feito nas linhas internacionais: classe de luxo e classe econômica.

Defende o brigadeiro Pamplona a simplificação do serviço de bordo, "inadequado às condições brasileiras", e o aumento do número de assentos em aviões economicamente rentáveis como os jatos.

— Enquanto essa medida não for tomada —

acentuou — o tráfego aéreo interno continuará estagnado, ao passo que o movimento internacional cresce de 15 a 18% ao ano. De outra parte a alta produtividade dos aviões modernos entra em choque com a falta de absorção das despesas de manutenção. A infra-estrutura exigida por eles é onerosa e pouco usada porque o número é pequeno.

A renovação da frota vai ao exatidão da competição.

Acho que a fusão das empresas é apenas uma questão de tempo.

No Brasil não há volume de tráfego suficiente para o sustento de cinco empresas, e pequena reflexão por parte destas e do governo levará, forçosamente, a essa solução.

FILE MIGNON

No que se refere a rotas o brigadeiro classifica a política governamental de "política do açougueiro", em que o melhor pedaço de carne (linhas de maior movimento) é compensado com um pedaço de osso (linhas deficitárias, como as da Rede de Integração Nacional, anteriormente subvencionadas pelo governo).

— Após a II Guerra Mundial o Brasil possuía uma das maiores frotas aéreas comerciais do mundo. A partir de 1954 o avião foi perdendo terreno às rodovias, pelo crescimento da rede de estradas asfaltadas. Hoje, a tarifa aérea brasileira custa 6 a 9 vezes a tarifa rodoviária. Nos Estados Unidos, por exemplo, há linhas aéreas cujos preços são competitivos aos dos ônibus e caminhões. A solução para nós, será equipar as frotas com aviões de menor capacidade, que possam fazer linhas longas,

Aviação Civil se debate

Em três anos, "a verdade tarifária" elevou em 500% as tarifas aéreas. O poder de compra não acompanhou a alta, e daí se originou o declínio. Com exceção da ponte aérea Rio-São Paulo, pode-se dizer que o brasileiro não usa aviões. Muitos dizem que adaptar as tarifas à verdade é um sofisma. A verdade diz respeito, isto sim, aos custos e não à capacidade potencial do passageiro. Num país com uma renda "per capita" equivalente a 1/10 da vigente nos EUA, o custo de uma passagem Washington-Nova Iorque (que corresponderia ao trajeto Rio-São Paulo) tem o mesmo valor. O custo é suplementado pela subvenção (que se quer extinguir). A expansão, porém, do custo de forma exagerada, levou à crise. A aviação, transporte mais caro, perde para o transporte rodoviário, que é subvencionado em 51,5%; ou para as ferrovias, que são subvencionadas em 63%. Para resolver o problema, altas patentes da Aeronáutica arquitetaram uma "Aerobrás". Os particulares não gostaram.

Fonte: BANAS — "Brasil Industrial" 68/69, pág. 76

Presidente e Secretário do Sindicato Nacional dos Aeroviários, representando o Brasil na 1.ª Conferência Latino-Americana de Trabalhadores de Aviação Civil, no México, trazem as

Importantes conclusões

Os delegados participantes, representando 27 entidades sindicais dos trabalhadores das distintas especialidades da indústria de aviação comercial, provenientes de 13 países latino-americanos, reunidos na cidade do México de 16 a 20-2-70 na 1.ª CONFERÊNCIA DE TRABALHADORES DE AERONÁUTICA CIVIL, adotaram a "DECLARAÇÃO DE PRINCÍPIOS" da 1.ª Conferência Interamericana de Trabalhadores de Aviação, realizada pela ITF, no México em 1937 e ratificam sua ação e solidariedade no âmbito latino-americano, para a defesa individual e coletiva dos direitos dos trabalhadores da indústria de aviação e a concretização de autênticas metas de benefícios sociais, salários justos, condições decentes de trabalho, segurança no trabalho e contribuição ao desenvolvimento de nosso povo.

Portanto, esta (DECLARAÇÃO DO MÉXICO) resume as atuais aspirações dos trabalhadores de aeronáutica comercial.

Sindicalização dos trabalhadores da aviação

Devido a rápida transformação da indústria aeronáutica comercial que está trazendo consigo uma série de problemas que afetam os trabalhadores e ante a resistência de algumas empresas à sindicalização de seu pessoal, assim como de autoridades de alguns países que se resistem a organização dos trabalhadores das linhas estatais, e importante e urgente a total sindicalização de todos os setores de trabalhadores vinculados direta ou indiretamente à indústria da aviação comercial, para enfrentar com êxito o desafio dos câmbios tecnológicos que se estão operando nesta indústria e a sistemática oposição das empresas e algumas autoridades à sindicalização dos trabalhadores.

Para lograr este objetivo faremos — conjuntamente com a ITF um máximo esforço desenvolvendo campanhas de organização e educação sindical para motivar e incutir a consciência sindical a nossos companheiros.

Defesa da liberdade sindical

Na Constituição de nossos países se garante o direito a organizar-se livremente em sindicatos; a Declaração Universal de Direitos Humanos, igualmente garante o direito de associação; a Organização Internacional do Trabalho (OIT), através do Convênio Internacional n.º 87, garante aos trabalhadores o direito de organização. Por este motivo rejeitamos energeticamente a intervenção arbitrária das empresas e de alguns governos que impedem a sindicalização dos trabalha-

dores de aviação. Repudiamos, também, a intervenção a entidades sindicais por parte de alguns dos governos.

Lutaremos com todos os recursos ao nosso alcance em defesa deste sagrado direito de LIBERDADE SINDICAL e faremos aos governos e empregadores para que respeitem este direito garantido pelas entidades antes indicadas.

Direito de greve

A defesa do direito da Liberdade Sindical implica também a defesa ao direito de greve. Sem embargo, fazemos ênfase em nossa determinação de defender este direito consagrado em determinação de defender este direito consagrado em declarações e convênios internacionais subscritos por nossos governos.

Nos últimos tempos temos observado em alguns países que empresas e governos estão atentando contra o direito de greve mediante regulamentações e outros atos arbitrários, inclusive com a repressão contrariando os acordos que os representantes dos governos assinam.

Esta situação é alarmante. Por isso, mobilizaremos nossa força e nossos recursos em uma ação conjunta para defender o direito à greve. Recorreremos aos órgãos internacionais para denunciar qualquer ato que pretenda impedir este direito.

Expressamos nossa confiança na compreensão de nossos governos na inteligência de que o desenvolvimento de nossos povos só será possível com a participação direta e efetiva da classe trabalhadora organizada que goza de todos seus direitos.

Livre contratação coletiva

A contratação coletiva é o instrumento formulador de direitos e obrigações para a Empresa e para os trabalhadores é o instrumento que equilibra as forças do Capital e o Trabalho para assegurar o bem estar dos trabalhadores e suas famílias e o progresso da empresa. A contratação coletiva regula as relações empregados-empregadores estabelecendo a paz social quando se negocia de boa fé e proporciona condições positivas para o desenvolvimento de nossos países.

Por isso pugnamos pela livre contratação coletiva entre Empresa e Sindicato sem a intervenção governamental, cuja participação deve limitar-se a dar-lhe valor legal ao contrato.

Lutaremos para que os sindicatos de trabalhadores negociem livremente com suas respectivas empresas seus contratos coletivos de trabalho, tal como o consagra o Convênio Internacional n.º 98 da OIT.



Aquelas entidades que ainda não contam com contrato coletivo receberão nosso apoio e solidariedade para que em curto prazo obtenha

Lutaremos para estabelecer na contratação coletiva, condições mínimas de trabalho em todos os sindicatos de trabalhadores de aviação da América Latina. Estas condições mínimas são:

- Estabilidade no Trabalho (emprego)
- Salário anual garantido.
- Semana máxima de 35 horas
- Abolição de serviços a terceiros como medida de garantir e estimular a fonte de trabalho.
- Outorgamento de passes ou descontos nas tarifas de passagens para dirigentes e membros das entidades sindicais que não pertencem diretamente às Clases de aviação porém que estão vinculadas a esta indústria. Este benefício deverá outorgar-se para o gozo de férias e para assistir a eventos sindicais.
- Treinamento e retreinamento auspiciados pelas empresas, com participação dos sindicatos, para a promoção e reivindicações dos trabalhadores.

— Gôzo de licenças para assistir a seminários de educação sindical, seminários técnicos, conferências, congressos e demais eventos de caráter sindical e profissional sem perda da acumulação de direitos e benefícios sociais.

— Férias pagas. A mais do salário normal, as empresas deverão pagar um salário extra equivalente aos dias calendário que o trabalhador estiver de férias.

Higiene industrial, segurança e medicina ocupacional

A saúde e o bem estar dos trabalhadores devem ser a preocupação fundamental das

empresas e entidades — particulares e estatais vinculadas à aviação comercial já que a capacidade e esforço dos trabalhadores garantem a segurança do passageiro e o desenvolvimento da indústria.

Higiene industrial e a prevenção de enfermidades profissionais em algumas empresas está concebida rudimentarmente e não de acordo com o adiantamento que está alcançado a aviação comercial. Por falta de uma eficiente política de higiene industrial e um plano de segurança ocorrem catástrofes, acidentes de trabalho e novas enfermidades profissionais minam a saúde dos trabalhadores.

Nosso esforço estará dirigido a estabelecer condições humanas e decentes de trabalho de acordo com as regras modernas da Segurança, Higiene Industrial e Medicina Ocupacional.

Participação nos planos nacionais de desenvolvimento

Desenvolveremos uma ação de coordenação com as entidades sindicais de outras indústrias para que nossos governos permitam e alimentem a participação da classe trabalhadora organizada nos planos de desenvolvimento para obter o estabelecimento de níveis ascendentes de produtividade e de uma verdadeira justiça social.

No que particularmente concerne à aviação, lutaremos também pelo estabelecimento da representação sindical na direção das Empresas estatais; nos órgãos nacionais de estudos e projetos técnicos aeronáuticos; nas entidades de prevenção e investigação de acidentes; e em quantos órgãos vinculados à aviação comercial existam, e na celebração de Convênios Bilaterais sobre aviação comercial.

Criação de uma seção de aeronáutica civil na OIT

Pugnaremos por todos os meios ao nosso alcance a criação de uma seção especializada em aviação comercial dentro da OIT, para estabelecer uma forma eficiente a regulamentação e proteção mais adequada para os trabalhadores desta indústria.

Creemos, também, que os trabalhadores de aviação tenham ganho por mérito próprio o direito a participar junto com os trabalhadores das demais indústrias, na discussão de todos os problemas concernentes ao setor de trabalho.

Solidariedade sindical internacional

Desde épocas remotas existe a solidariedade. Gestos nobres e significativos não demonstrado através do tempo a grandeza do homem e a positividade da ajuda mútua que é a solidariedade.

Na Indústria de Aviação gestos de solidariedade se não repetido nos últimos anos com singular êxito na solução de problemas de trabalho graves.

A solidariedade na classe trabalhadora do transporte é consiente. Por isto reiteramos que seguiremos praticando a solidariedade sindical internacional, seguros de nosso destino e com fé em que através dela alcancemos metas superiores de justiça social, libertação econômica, melhores condições de trabalho e bem-estar para nossas famílias.

A solução de nossos problemas através da solidariedade sindical significará também um propósito forte para o desenvolvimento de nossos povos alcançando melhor sorte.

INSALUBRIDADE

Vitória à vista

Edmundo Ribeiro Santos

Os companheiros sabem muito bem que que põe esta o problema da insalubridade. É evidente que muitos companheiros há que nem sequer sabem que essa luta se processa há muito tempo, com marchas e contra-marchas, cheias de vicissitudes e que só agora estamos chegando ao fim. Em fevereiro recém-fimido, um grupo de companheiros da CRUZEIRO DO SUL conseguiu, após muitas gestões infrutíferas, que comparecessem aos locais de trabalho pré-determinados, o setor de Divisão de Higiene e SEGURANÇA do Trabalho.

O levantamento pericial foi realizado no hangar de Manutenção da Cruzeiro do Sul tanto no Galeão, como no Santos Dumont.

O perito encontrou ali um ambiente de trabalho agradável em que cada companheiro não escondia seu otimismo e esperança no resultado, traduzindo nas fisionomias o sucesso de nossa missão que será fatalmente coroada de êxito. Estavam ali chefes de serviço, funcionários de várias categorias, todos firmados no mesmo propósito, confiantes na vitória final. Todos tiveram a oportunidade de ver de perto, ali mesmo, o elevado grau de insalubridade atestado pelo perito, que com instrumento apropriado, mediu o ruído provocado pelos martelões de rebitar chapas.

Participação sindical

Como aeroviário, também embarcado na mesma canoa, Diretor Sindical, não poderia ficar indiferente ao problema que, é um dos maiores, e conseqüentemente interessa à maior parte da família aeroviária. Consegui bibliografias atualizadas, para realizar, com relativo esforço, estudo profundo do problema, dando uma parca visão, porém instrutiva, do que seja insalubridade.

Ruído

Fiquei sabendo que o ouvido tem para o homem importância muito maior do que antes julgava. Sob o ponto de vista da função do órgão, do seu funcionamento, isto é, da fisiologia, o ruído intempestivo pode acarretar a surdez com amplas repercussões sobre a personalidade e o caráter do portador da anomalia. Outro ponto de vista sob o qual reflete o impacto do fenômeno acústico é sobre o comportamento humano, alterando completamente o psiquismo e a conceitualização dos valores da vida. Estamos aí no campo da psicologia, que é seu segundo aspecto e principalmente no da psicopatologia, onde os fenômenos de neurose de toda ordem se exarcebam.

Prosseguindo no estudo da acústica vamos à mente a primeira pergunta. Como se produzem os sons? Por vibrações regulares dos corpos elásticos. E os ruídos? Pelas mesmas vias, com a diferença de que as vibrações aí são irregulares. Se dois sons soam simultaneamente e suas frequências estão em relação simples 1:2:3:4 o resultado é uma sensação agradável, porque há harmonia. Mas se as frequências apenas são parecidas os sons produzidos se apresentam tumultuosos, desagradáveis ao ouvido, desarmônicos, turbulentos.

Limites do som

Os sons possuem várias propriedades, mas entre elas as que mais nos interessam são a frequência e a intensidade. A frequência se define e se mede pelo número de vibrações completas ou ciclos realizados num segundo. Já a intensidade expressa o poder, a magnitude do som e se mede pelas variações de pressão que causa, utilizando como



unidade de medida relativa o Bel, nome dado em homenagem a Graham Bel, inventor do telefone. O Bel é pois, uma unidade física que mede a intensidade do som. Expressa-se pelo logaritmo da relação entre duas intensidades do som: a do umbral auditivo humano e a do som que se quer medir. O decibel, que é a unidade usada, corresponde a 10 vezes esse logaritmo. Usa-se a escala logarítmica porque as intensidades extremas percebidas pelo ouvido humano se acham muito distantes. As medições são feitas com microfones ou com disco de Raleigh. A escala de máxima e mínima audibilidade se divide em 130 decibéis. Parece-me que, agora, os companheiros, ao ouvir falar em decibéis, já terão uma noção de sua origem. Este é o propósito a que me submeti e espero satisfazer a curiosidade da classe técnica e especializada das várias empresas. Convém saber que a intensidade mínima para que um som seja percebido pelo ouvido humano varia com o tom desse som. A sensibilidade maior corresponde a sons compreendidos entre 2.000 e 3.000 vibrações por segundo. Ultrapassado o umbral auditivo chegará um momento em que a sensação auditiva se torna uma nova sensação, que pode causar enjôo, se tem vibração baixa ou causar dores, se tem vibração alta.

Fadiga

Outra coisa interessante e que convém acrescentar para se tirar conclusões é o que acontece na fisiologia do ouvido que se traduz na breve e transitória fadigabilidade, apesar de continuar a receber estímulos exteriores sonoros. A duração da fadiga varia entre minutos e segundos, consoante a frequência de tom estimulante, correspondendo a duração maior aos tons agudos. Por exemplo: seja um som de intensidade 94db. Para um tom de 100 vibrações, durante 2 minutos, produz-se o fenômeno da fadiga que dura 20 segundos; entretanto, se o tom tiver um número de 4.000 vibrações por segundo a fadiga dura 6 minutos.

Os ruídos ou sons muito intensos, breves ou prolongados durante muito tempo, trazem lesões ao ouvido médio e ao caracol, muitas vezes irreparáveis. Esta é a origem de surdez muito comum em aeronautas e aerofólios que apresentam regularmente transtornos na audição, esses depois de 3.000 horas de voo e bem assim os que ficam expostos a explosões etc. Ademais os ruídos trazem modificações das funções gerais nos enfer-

mos e nas pessoas sãs. Diminuem o sono, aumentam o consumo de oxigênio até 25%, aumentam o trabalho do coração e o respiratório etc. Nas fábricas, a influência dos ruídos indesejáveis, diminui a eficiência dos operários em 50% e até 60%. Em experiência com ratos, com sons de frequência superior a 500 vibrações ou por ultrassom, se conseguem convulsões e coma.

Quando as vibrações sonoras se acham fora dos limites audíveis, a menos de 16 ou a mais de 20.000 vps, se chamam ultrasons. As reações animais aos ultrasons variam com as espécies. Os peixes e as rãs não resistem. Os glóbulos vermelhos se desintegram. Alguns micróbios resistem porque cavalam nas ondas formadas pelos ultrasons.

Dadas as considerações teóricas, estamos agora em condições de avaliar a magnitude da intensidade dos ruídos que uma grande parcela de empregados em aviação são obrigados a suportar.

No momento em que o Médico-Perito mediu o ruído provocado pelos chapeadores, mecânicos de outra empresa davam início ao teste nas turbinas de uma aeronave a reação. Neste momento o perito escolheu os pontos críticos e o resultado foi que o ponteiro do aparelho percorreu todo mostrador, marcando 125db. O ruído foi de tal ordem que nos escritórios de manutenção o aparelho chegou a registrar 90 e 110db. Este teste foi realizado no Galeão, na Cruzeiro do Sul. Já no Santos Dumont, o perito mediu o ruído dentro do hangar, militares da FAB faziam o mesmo e o resultado foi idêntico.

Insalubridade

Mas meus companheiros, infelizmente, no que tange à insalubridade, não são apenas os efeitos dos ruídos. Sujeitamo-nos à saúde aos eflúvios de substâncias tóxicas de que trata a Portaria n.º 491 de 16-8-63 cujo art. 1.º, não somente define insalubridade como enquadrada nele todos os casos possíveis, além de indicar, em quadro anexo, todos os agentes capazes de produzir doenças ou in-

Perícia

Em 27 de janeiro, foi realizada uma perícia na Motortece pelo Dr. René de Brito em que foi amplamente constatada a insalubridade.

Idêntica perícia já foi levada a efeito em Belém do Pará. Só nos resta agora aguardar a decisão ministerial.

Conclusão

O ideal seria a criação de meios técnicos capazes de impedir o impacto do ruído sobre o organismo humano ao invés de se pensar em termos de dinheiro em detrimento da saúde do trabalhador. O recebimento de dinheiro, ainda que em somas gordas, não compensa o risco ou a certeza de contrair moléstia grave, que o pobre trabalhador terá que suportar até o fim da vida, às vezes até com dores intermitentes. Acontece, entretanto, que estamos muito longe do dia em que se poderá chegar a esse estágio de desenvolvimento. Resta-nos, pois, apelar para o seguro, para a Previdência e a Previdência, porque o dinheiro apenas ajudará, precariamente a contrabalançar o desajuste. Será que o dinheiro não irá para aluguel de casa, arroz, feijão? Pior seria sem essa compensação. Continuar a sofrer miseravelmente os efeitos de agentes tão perturbadores sem uma recompensa é fadar o especialista à tortura forçada, à loucura, ao sofrimento anticristão. Basta! Basta! Basta!



Para os serviços de Previdência Social, o governo precisa de uma reforma urgente.

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos critica sistema previdenciário

Atendendo à solicitação feita pelo Ministério do Trabalho visando o aprimoramento do atual processo previdenciário no Brasil, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos, após ouvir as federações filiadas, traduziu suas opiniões sobre os itens que lhe foram apresentados pelo Grupo de Trabalho para Revisão nos Órgãos do INPS, em extenso documento, do qual podem ser enfatizados os principais pontos:

Item 1 — Exame crítico do sistema de Previdência atual

É altamente oportuna a criação de comissão instituída pelo ministro do Trabalho pois, apesar dos 40 anos de existência da Previdência Social brasileira, até hoje se espera a iniciativa de reforma adulta no sistema.

Os resultados até hoje colhidos no Brasil longe estão de corresponder aos reclamos e anseios, não só do trabalhador, como no próprio desenvolvimento do País.

É o INPS, atualmente, uma poderosa fonte de arrecadação que movimentando parcela apreciável dos recursos disponíveis no Brasil, ainda deixa a descoberto de sua proteção e amparo, cerca de 70% da população brasileira.

Num País de dimensões continentais como o nosso, verifica-se o atendimento apenas setorial, de zonas urbanas, pois a Previdência Rural é ainda a esperança de 17 milhões de trabalhadores rurais e seus 30 milhões de dependentes. Cabe, pois, ao trabalhador cidadão, sobre quem recai todo o peso da atenção previdenciária, pleitear, não apenas o seu aperfeiçoamento, mas sua extensão ao trabalhador do campo. É, pois, de sugerir-se, entre outras medidas, já que a falta de recursos é a geratriz de tal estado de coisas, a taxa da produção agro-pecuária de forma a fazê-la incidir sobre os intermediários e atravessadores. Tal taxa, aliada a outras medidas, dentre elas a que parece ser absolutamente necessária e rigorosamente moral: seja saldada a dívida da União para com a Previdência Social e sejam recolhidas, rigorosamente em dia, as contribuições devidas.

Verifica-se, de pronto, a necessidade de extensão do amparo da Previdência a todo e qualquer trabalhador brasileiro.

Item 2 — Crítica à contribuição de 8% por parte do empregado

A contribuição para a Previdência Social foi elevada nos últimos anos até atingir o percentual de 8%. Paralelamente observa-se o crescente deficit da instituição. Os motivos da quase insolvência progressiva, não cabem numa análise sucinta mas o que não é suportável é que a contribuição do segurado seja insuficiente ou causadora de deficit.

Primeiro porque 8% é uma taxa viciosa progressiva, não cabem numa análise sucinta mas o que não é de suportar é que a contribuição do segurado seja

elevada, considerada a sua baixa renda per capita e realçado o fato de que, recentes estudos demonstraram que cerca de 40% da renda de cada assalariado do nível médio no Brasil, destinam-se ao pagamento de taxa direta ou indireta. Depois da Suécia, o Brasil é o país em vias de desenvolvimento que paga os mais altos impostos do Mundo.

Item 3 — Falhas no sistema de prestação de serviços médicos

São inúmeras as falhas verificadas, embora seja a tônica predominante da nossa Previdência o Serviço Assistencial, eis que, a rigor, a previdência propriamente dita ainda não se pratica em nosso País. Apesar da insuficiência, quando muito se pratica a Terapia, mas não fazemos a profilaxia. Remediamos mas não prevenimos. E remediemos mal, pois não dispomos de infraestrutura hospitalar, ambulatorial e nem dispomos de profissionais na saúde para realizar esse grande trabalho.

Estudando as causas de todos os nossos insucessos nesse setor já não se torna tão difícil saber qual a direção a tomar. E já vimos que a diretriz é a tutela do Estado nos assuntos de Saúde. E assim, enfatizamos a idéia que se encontra no plano elaborado pelo Grupo de Altos Estudos Nacionais e que prevê a instituição de uma Fundação Nacional de Medicina e Assistência e a criação paralela de um Banco Nacional de Assistência.

Item 4 — Falhas no setor de benefícios

Nesse setor, infelizmente, são notórias e clamorosas as falhas da Previdência Social, notadamente duas: a primeira é a morosidade do andamento dos processos, especialmente os de aposentadoria, e a segunda, é a insuficiência básica desses benefícios, o que torna as concessões em flagrantes injustiças sociais. A viga mestra, geratriz do tumulto na concessão de benefícios, é sem dúvida, a pleora da legislação existente e muitas vezes conflitante, além das falhas estruturais, legais e administrativas. A partir da unificação dos Institutos, o processamento dos benefícios triplicou o tempo de sua tramitação e quanto ao mérito, há injustiças sérias e podemos tomar como exemplo problemas setoriais das categorias filiadas. E ainda como componente do complexo quadro do setor de benefícios há que chamar-se a atenção para o fato de não ser dado ao segurado sequer oportunidade para debater, via processual, quando o mesmo se julga com algum direito postergado.

Conclusão

A análise sucinta dos itens propostos, embora não haja esgotado a profundidade que o assunto requer, traduziu no entanto, o resultado da consulta a todos os órgãos de classe, tendo a utilidade de transmitir aquilo de que mais ressentem prioritariamente o trabalhador das áreas representadas.

Medicina e Aviação

Colaboração do Serviço Médico
do Sindicato Nacional dos Aeronautas

FUMO E SAÚDE

Quando o indivíduo fuma introduz em seu organismo duas substâncias nocivas: o monóxido de carbono e a nicotina.

Cerca de 1 a 2,5% do volume total da fumaça de um cigarro é constituído pelo monóxido de carbono, cuja ação tóxica se exerce sobre os glóbulos vermelhos do sangue ao formar a carboxiemoglobina, em vez de se formar a oxiemoglobina, isto é, a fixação do oxigênio do ar inspirado na hemoglobina dos capilares pulmonares. Pequenas concentrações de monóxido de carbono são capazes de suprimir a oxigenação de um grande número de hemáceas, com repercussão sobre a oxigenação dos tecidos, desde os mais simples até os mais nobres.

Coração

Segundo dados obtidos pelo Serviço de Saúde Pública dos EUA, o uso do fumo é correlato ao aumento da incidência do câncer pulmonar não havendo dúvidas quanto a participação da ação irritante dos derivados do alcatrão, existentes na fumaça, na eclosão do câncer do pulmão.

Averbach mostrou a existência de alterações anatomo-patológicas dos brônquios e dos alvéolos pulmonares nos fumantes e que o grau de modificações brônquias conduzem ao conceito clínico de que a obstrução bronquial se acentua com o tempo de exposição à fumaça do cigarro. As concentrações de monóxido de carbono no sangue dos fumantes foram, nitidamente, superiores a dos não-fumantes. Segundo o Zivny, num estudo completo sobre a ação do tabaco, a depuração do CO era muito mais lenta no fumante, por distúrbio na difusão através da membrana dos alvéolos pulmonares.

Câncer

O fumo tem, também, influência nociva sobre o coração e os vasos sanguíneos. O excesso de fumo está definitivamente, associado com a doença de Buergerou, trombo-angeite obliterante, que é uma doença em que as artérias e veias periféricas vão ficando obstruídas.

A absorção excessiva de nicotina determina o aparecimento de crises de angina do peito e é capaz, por sua exclusiva ação, de

alterar as ondas de repolarização do miocárdio, mostrando a diminuição da oxigenação do músculo cardíaco.

Colesterol

Experiências com cães, injetados com nicotina intramuscular, mostraram que ela causa elevação da taxa de colesterol do sangue.

Morrem 33% mais de fumantes entre portadores de doenças das coronárias do que entre os não-fumantes.

O cigarro, que o poeta chamou "um tomo de filosofia", traz para alguns fumantes uma sensação de "relax", de repouso ou afrouxamento de tensão. Há, contudo, e justamente, muitas vezes uma associação do estado de tensão e ansiedade e o consumo exagerado de cigarros, resultando em piora das condições de eficiência no trato do assunto ou das tarefas que estão determinando o estado de ansiedade e tensão.

Altitude e folga

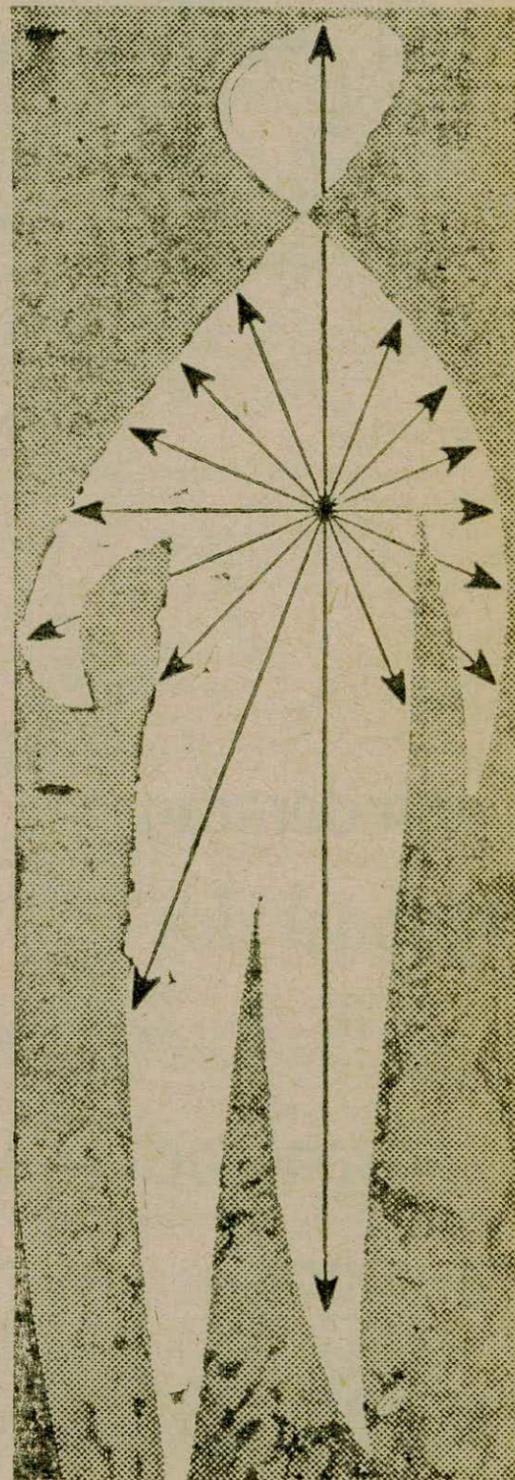
Estudos e relatórios indicam que há definida redução na tolerância à altitude resultante do uso do fumo durante o voo.

Devido à impregnação do sangue pelo monóxido de carbono, a tolerância à altitude pode ser reduzida de 5 mil pés. A hemoglobina dos glóbulos vermelhos do sangue tem uma afinidade natural pelo oxigênio. Entretanto, quando ambos, oxigênio e monóxido de carbono, estão presentes, esta afinidade é 250 vezes maior pelo monóxido de carbono do que pelo oxigênio.

Além da redução da tolerância à altitude tem esse impedimento à oxigenação, importância fisiológica se se tratar de alguma pessoa com afecção das coronárias não diagnosticada, ainda ou não suspeitada.

Formando carboxiemoglobina no sangue, o monóxido de carbono produz uma ação do tipo da hipóxia, asfíxica, podendo prejudicar a visão noturna e contribuir para a fadiga.

O uso excessivo do fumo é deletério para a saúde de qualquer pessoa, mas, sem dúvida, fumar abundantemente é mais nocivo para o aeronauta do que para qualquer outro profissional.



Proibida a propaganda de cigarros nos EUA

O presidente Nixon acaba de assinar lei proibindo a propaganda de cigarros na televisão e rádio, a partir de primeiro de janeiro de 1971. Medida mais que sadia e que revela o cuidado dos dirigentes com o seu povo, mesmo que tenham de enfrentar os grandes trusts. Que acontece, então? Sentindo-se mais ou menos expulsos dos Estados Unidos os trusts vão vender o seu veneno aos subdesenvolvidos

como o Brasil. Até aí, ainda se tolera. Agora, o que não se tolera é entregar a esse truste do veneno o dinheiro que deveria ser do Tesouro Nacional (estimulos fiscais) para ampliar a produção de fumos, como vem conseguindo a "Souza Cruz", que nada mais é que a "American Tobacco". Quando vai terminar esse absurdo? ("Tribuna da Imprensa").

Sindicato Nacional
dos Aeroaviários

A Diretoria do Sindicato vem agradecer a contribuição das 10% (dez por cento) que os companheiros descontaram a favor da Entidade, mostrando espírito de boa vontade e colaboração. Abaixo discriminamos a quantia arrecadada por empresa:

1. VIAÇÃO AÉREA RIOGRANDENSE — "VARIG" ..	NCr\$ 16.632,00
2. VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A — "VASP"	4.793,78
3. SERVIÇOS AÉREOS CRUZEIRO DO SUL S/A	12.046,21
4. PARAENSE TRANSPORTES AÉREOS	1.012,39
5. SÁDIA TRANSPORTES AÉREOS	636,82
TOTAL ARRECADADO	NCr\$ 35.121,20

Com essa verba, já compramos uma Camioneta de marca VOLKSWAGEN — PICK UP, que servirá para serviço para a Colônia de Férias, levando materiais para seu próprio uso; compramos uma enceradeira também para uso da Colônia, e pretendemos comprar um Equipamento Dentário para o Sindicato.

Pela Diretoria JONAS DE OLIVEIRA

PEDIDO DE PERÍCIA

Ainda com respeito à APOSENTADORIA ESPECIAL, mostramos o problema de um companheiro da SERVIÇOS AÉREOS CRUZEIRO DO SUL S.A. que está recorrendo ao DHST (Departamento de Higiene e Segurança do Trabalho), sobre a dita aposentadoria, cujo processo está tramitando naquele Departamento e que passamos a transcrever o ofício remetido: (NA INTEGRA)

DEPARTAMENTO DE HIGIENE E SEGURANÇA DO TRABALHO — MTPS

O SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS, órgão representativo da Classe Aeroaviária, com sede na Av. Pte. Wilson, 210 — 5.º andar, nesta cidade, por seu Diretor Vice-Presidente, abaixo assinado, vem requerer que se digne de mandar fazer sindicância — para se constatar se a atividade exercida, no local de trabalho — de nosso associado KARL ROBERT WENNERSTROM, é insalubre e que se enquadra no QUADRO DE SERVIÇOS DE ATIVIDADES INSALUBRES E PERIGOSAS, com setor de trabalho no SANTOS DUMONT (SERVIÇOS AÉREOS CRUZEIRO DO SUL S.A.), desempenhando a função de trabalhos em cabines de prova de motores de avião, conforme o quadro anexo ao Dec. 63.230, de 10 de setembro de 1968, para fins de aposentadoria, cujo processo n.º 46/6.185.252 está paralisado aguardando o cumprimento dessa exigência.

Pede Deferimento.

Rio de Janeiro, 31/março/1970
as.) JOSÉ ALVES LIMA — Vice-Pte.

Aerobita informa:

Atividades desenvolvidas

Prezados Companheiros:

É com grande satisfação que hoje podemos vir à presença de vocês, aeronautas, para dizer-lhes das vitórias alcançadas pela AEROBITA:

a) Compra dos terrenos da Ilha do Governador e de Jacarepaguá;

b) Projeto de construção de Jacarepaguá já aprovado e o da Ilha na fase final de aprovação;

c) Realizada em novembro de 1969 a primeira concorrência para a Ilha, que foi homologada em 25 de fevereiro de 1970 pelo BNH;

d) Realizada a primeira concorrência para Jacarepaguá no dia 25 de fevereiro de 1970, que será seguida ainda no mês de março deste ano de mais cinco concorrências para o término do programa.

Comunicamos a imperiosa necessidade dos associados da AEROBITA comparecerem a sua Sede (Rua México, 153, 6.º andar, sala 610), munidos dos seguintes documentos:

- a) Talões de cheques de poupança;
- b) Cartas-compromisso;
- c) Recibo de pagamento das quotas-partes;
- d) Título nominativo.

Conforme publicado no Diário Oficial da Guanabara de 27 de fevereiro de 1970 e 2 e 3 de março de 1970, foi feita a convocação para a Assembléia Ordinária, realizada no dia 28 de março de 1970, na Sede Náutica dos Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, situada na Praia de S. Bento, Galeão, conforme determinam os estatutos da Cooperativa.

Já estava sendo impressa A BÚSSOLA anterior quando desejávamos dar estas informações. Não obstante, continuaremos, no próximo número, a informar a todos os cooperativados o que está acontecendo no seio da Cooperativa, sempre, naturalmente, com novas e boas notícias para todos.

Compareçam à nossa Sede.
Cmte. C. PINTO
(Presidente)

Assembléia Geral e eleições

A Cooperativa Habitacional dos Aeronautas e Aeroviários — AEROBITA, vem de realizar uma Assembléia Geral Ordinária no dia 28 de março, cuja ordem do dia se compunha dos seguintes itens: 1 — Leitura e aprovação da Ata da Assembléia anterior; 2 — Leitura e aprovação do Relatório da Diretoria sobre o andamento dos negócios sociais no exercício de 1969 e os principais fatos administrativos; 3 — Leitura e aprovação do Balanço e da Conta de Sobras e Perdas referentes ao exercício de 1969; 4 — Leitura e aprovação do parecer do Conselho Fiscal; 5 — Eleição do Conselho de Administração.

A Assembléia se fez realizar na Sede Náutica do Clube dos Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica, no Galeão, Ilha do Governador, e contou com expressivo número de cooperativados. Os documentos submetidos à votação foram aprovados por unanimidade, o mesmo ocorrendo com a chapa inscrita para eleição, da qual fazem parte, principalmente, os atuais diretores, tendo sido aclamada por aplausos.

Após a Assembléia, o Sr. Antônio Amaral Ferreira, na qualidade de representante da Airant Construtora Ltda., assessora técnica da Cooperativa, fez ampla explanação sobre os projetos de construção e concorrências que estão a cargo daquela empresa, notificando, outrossim, que fôra assinado o contrato entre a Cooperativa, o BNH e a Sarte Engenharia S.A., vencedora da concorrência para a construção de 56 apartamentos na Ilha do Governador, com entrega prevista para dez meses. Noticiou ainda a realização de outra concorrência no dia 25 de fevereiro último, para 256 apartamentos em Jacarepaguá, cujo contrato será assinado após a homologação do Banco Nacional da Habitação.

Foi a seguinte a Chapa eleita para o biênio 1970-1971:

Conselho de Administração: Diretor Presidente — Carlos Oswaldo Ribeiro Pinto; Diretor Financeiro — Moacyr Paixão Castro Vianna; Diretor Administrativo — Sizenando Santos Lacerda; Conselheiros: Deusdeth Moreira e Arlindo de Figueiredo.

Suplentes do Conselho de Administração: Jomar Coutinho da Fonte e José Paulino de Souza.

Conselho Fiscal: Atila Gonçalves Tôrres — Raymundo Augusto de Vasconcelos e Abraham de Almeida Ali.

Suplentes do Conselho Fiscal: Victor Emanuel Bento Farla — Miroveu de Castro e Eudes Corrêa.

Reajuste para os aposentados injustiçados

Para uma entrevista com o Exmº Sr. Ministro Júlio Barata, esteve em Brasília, o nosso companheiro Antônio Aulizio Gondim de Abreu que tratou do caso dos aeronautas aposentados que desde de 1965 tiveram seus proventos rebaixados e que até a presente data votamos processo se arrasta no INPS procrastinando o direito líquido e certo dos que foram arbitrariamente lesados por aquele Instituto.

O Sr. Ministro mostrou-se indignado com tanta burocracia e disse que está empenhado em acabar de vez com tão maléfico sistema, para o que está bem apoiado e prestigiado pelo Exmº Sr. Presidente da República, Garretazu Médici.

Por ocasião da entrevista, entregou ao nosso companheiro Abreu para levá-la ao secretário, a seguinte nota: "Dr. Armando de Brito — Peço providenciar um telex para a Presidência do INPS sobre o assunto deste. Vamos vêr se, neste caso, liquidamos, em dias ou mesmo em horas, com a malfadada burocracia, de que este caso é triste exemplo. Brasília, em 19/3/70." Como se pode vêr, estamos de parabéns com o Ministro do Trabalho. É preciso no entanto que todos cooperem, levando ao conhecimento da Presidência do INPS tôdas devem permanecer por pouco tempo ainda, como guerra fria. Indicou ainda o Sr. Ministro que em caso de dificuldade, fôsse procurado o Capitão Kleber, que trabalha junto à Presidência do INPS. O companheiro Abreu já o procurou, pois começou a sentir a guerra fria às ordens do Ministro. O caso ainda está sendo "cozinhado", enquanto se encontra fora do País o Prof. Júlio Barata, Ministro do Trabalho.

Plano de Cursos da Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aeronáutica Civil (EAPAC)

Período de março a novembro de 1970

TURMAS	INÍCIO	PARA EXAME EM	TURMAS EM CURSO
Pilôto Privado	30-3	Julho	P.L.A. — Exame em maio
Pilôto Comercial	30-3	Julho	I.F.R. — Exame em maio
Mecânica Cat. II — Mot. Reação	30-3	Julho	D.O.V. — Exame em maio
Pilôto Privado	Julho	Novembro	
Pilôto Comercial	Julho	Novembro	
Mecânica Cat. II — Mot. Reação	Julho	Novembro	

Obs.: Para Pilôto de Linha Aérea, I.F.R. e Despachante de Operações de Vôo, não iniciaremos novas turmas no corrente ano.

Informações pelo telefone: 232-6518.

Aeroviários dirigem exposição de motivos ao senhor Ministro do Trabalho, revindicando a contagem, para efeito de aposentadoria, de todo o tempo de contribuições, quer sejam para o IPASE ou dos institutos estaduais.

Eis a íntegra do documento:
Excelência:

O Sindicato dos Aeroviários no Estado de São Paulo, pelo seu Presidente infra assinado, no ensejo da reformulação da Lei Orgânica da Previdência Social, dirige-se à presença de V. Excia., para expor o que segue, esperando poder contar com o apoio sempre lúcido e humano do ilustre Ministro, para o problema, que não só atinge um elevado número de Aeroviários bem como inúmeros trabalhadores de diversas categorias.

Como é de conhecimento de V. Excia., inúmeros trabalhadores hoje contribuintes da Previdência Social passaram longos anos servindo as Forças Armadas, como Militares ou Civis, onde não raras vezes adquiriram úteis conhecimentos, para o desempenho de suas profissões, hora exercendo-as na indústria, nos transportes ou no comércio e durante esse tempo de caserna ou de funcionários dos Ministérios Civis ou Militares sempre contribuíram para o IPASE.

No entanto, com a fusão dos Institutos, estes tempos de contribuição ao IPASE tão úteis às Forças Armadas, às inúmeras profissões e ao Brasil não foi considerado para efeito de Aposentadoria, ocasionando sérias dificuldades a inúmeros trabalhadores, que passam a ver a Previdência Social desumana, parcial e injusta, por não poderem contar como tempo de serviço períodos que realmente deram o melhor dos seus esforços e a sua juventude.

Desnecessário será exemplificar a V. Excia. as inúmeras tentativas de modificações da Lei Orgânica para ser incluído como tempo de serviço para fins de aposentadoria os períodos de contribuições ao IPASE.

No Congresso poderemos mencionar, aproximadamente, uma dezena de projetos de Lei nesse sentido, sendo que o último, com cunho realmente humano e justo, foi vetado pelo então Presidente da República, Arthur da Costa e Silva.

Posteriormente o mesmo Presidente sancionou o Decreto n.º 788, de 27 de agosto de 1969, e ainda muito recentemente os Ministros Militares sancionaram o Decreto n.º 1.041, de 21 de outubro de 1969.

No entanto, Sr. Ministro, tudo está por ser feito, e necessário se faz que uma autoridade com os conhecimentos de V. Excia. ponha de uma vez para sempre um ponto final no intrincado problema de contagem de tempo integral de todo o serviço militar, de humildes trabalhadores que serviram ao Brasil como funcionários civis, ou jovens idealistas que oriundos do interior tentaram carreira militar e por qualquer motivo não continuaram e hoje acham-se contribuindo para a Previdência Social e já estão com idade avançada e não podem gozar dos benefícios de uma velhice cuja juventude foi dada a serviço da Pátria em diversos setores.

Resumindo, Sr. Ministro, este Sindicato apela para que V. Excia. seja o arauto de uma vez para sempre de uma justa e humana Previdência Social, contando para efeito de Aposentadoria todo o tempo de contribuições, quer sejam elas do IPASE ou Institutos Estaduais, desde que realmente o contribuinte esteve sujeito a determinadas contribuições.

Esperando encontrar em V. Excia. o Ministro lúcido, humano e justo, os trabalhadores, não só aeroviários mas de inúmeras profissões, aguardam uma solução justa para o presente e esperam ver incluído na nova Lei Orgânica da Previdência Social um artigo que contida, de uma vez para sempre, os seus direitos

de trabalhadores deste ou daquele setor, porém sempre a serviço da Pátria.

E subscreva com elevada estima e distinta consideração.

São Paulo, 28 de março de 1970.

Pelo Sindicato dos Aeroviários

MURILLO PINHEIRO
Presidente

Boa defesa para uma ótima causa

"Aos Sindicatos, Federações e Confederações!"

Diz o Artigo 513 da C.L.T. — São prerrogativas dos Sindicatos: — a) Representar perante as Autoridades Administrativas e Judiciárias os interesses gerais da respectiva categoria... d) Colaborar com o Estado, como órgãos Técnicos e consultivos, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com a respectiva categoria... e outras.

Embora a C.L.T., tenha sofrido uma série de modificações, nos últimos anos, estas atribuições dos Sindicatos e seus órgãos de cúpulas, permanecem inalteradas.

Apenas os seus dirigentes, parecem tímidos, conformados, ou acomodados, pois que as próprias Confederações, a quem o Ministério do Trabalho, está constantemente pedindo colaboração, não tem se manifestado de maneira categórica, e muito especialmente tomando posições de cúpulas e isoladas das Federações e Sindicatos, suas reais bases, e justamente os que sofrem e veem os problemas dos trabalhadores mais de perto.

Porém vamos a causa a que chamamos as atenções dos órgãos Sindicais em tôdas as suas instâncias e influências no âmbito nacional.

É de conhecimento dos Sindicatos, que está em atividade no Ministério do Trabalho uma comissão técnica, inclusive com um representante dos Trabalhadores, para o estudo e reformulação da Lei Orgânica da Previdência Social.

Portanto justo se torna que essa comissão e muito especialmente o representante dos Trabalhadores, procurem um contato com os Sindicatos, para terem condições de uma reformulação mais justa e mais humana do referido diploma básico, por exemplo: não pode ser admitido, que determinada profissão seja insalubre, periculosa ou penosa e os seus executores tenham que permanecer nela até a idade de 50 (cinquenta anos), não raras vezes atingindo o limite de aposentadoria normal por tempo de serviço.

Vemos ainda a contagem do tempo de serviço, que é bastante confuso e injusto, pois que existe trabalhando nos diversos setores da Indústria, Transporte, e Comércio, contribuindo para a Previdência Social uma infinidade de técnicos oriundos das Forças Armadas e outros órgãos Ministeriais e Estaduais onde adquiriram conhecimentos, para hoje exercerem suas profissões nesses setores, bem como contribuíram para o IPASE durante, o tempo de Militar ou Civil, ser-

viado os diversos órgãos Federais ou Estaduais.

No entanto o que vemos feito desses longos anos de contribuições totalmente perdidos e o que é injusto e desumano, pois tudo não é Brasil, em qualquer atividade não está o Trabalhador dando a sua cota de colaboração? Cremos que sim.

Inúmeras tentativas, para que sejam contados esses tempos de contribuições ao IPASE, já foram tentados pelo Congresso, através de projetos de Lei, sendo que a última, que nos parecia completa e justa foi vetada, parcialmente pelo então Presidente Arthur da Costa e Silva, apenas por interferência do INPS.

Pouco antes da sua enfermidade o mesmo Presidente através do Decreto n.º 788, de 27 de Agosto de 1969, deixou transparecer que a injustiça cometida ao vetar a Lei anterior foi sanada com o referido decreto.

Posteriormente, os Ministros Militares no exercício da Presidência da República, através do Decreto n.º 1.041, de 21 de outubro de 1969, ratificaram o Decreto anterior, apenas acrescentando mais um artigo, por sinal muito justo.

Porém, o que vemos de tudo isto? Nada, nada, vírgula nada; como diz o sábio ditado popular: "Choveu no molhado". E realmente foi, pois tudo ficou como estava, pelo menos é esta a interpretação do INPS.

Ou quando nada os Interpretadores dos Decretos dentro do INPS deveriam estudar os regulamentos militares para melhor saberem distinguir e que vem a ser serviço militar obrigatório ou serviço militar voluntário.

Pois, a nosso ver, obrigatório trata-se do jovem convocado e, após um ano ou dois, dá baixa ou engaja.

É voluntário é todo aquele serviço prestado nas Forças Armadas, por livre e espontânea vontade do cidadão, pois um serviço militar foi obrigatório durante um ano, pode-se tornar voluntário quando o praça se engaja por mais anos.

Convém notar que o nosso pensamento quanto à contagem de tempo de contribuição é mais extensivo, pois advogamos que qualquer tempo de contribuição, seja ele dos militares, dos funcionários públicos, federais, estaduais e municipais, devem ser computados para efeito de aposentadoria no INPS.

Sabam os senhores legisladores que falamos tempo de contribuição e não tempo de serviço. Tenham cuidado os senhores legisladores para evitar que um mesmo período de serviço venha a beneficiar algum espartilhão com duas aposentadorias.

Afinal de contas, tenham cuidado os senhores legisladores para que a nova Lei Orgânica seja sancionada com um mínimo de dúvidas ou lapsos, pois já não é sem tempo, para se fazer uma coisa, quando não perfeita, pelo menos bem próxima da perfeição.

Senhores legisladores, estudem uma Lei Orgânica da Previdência Social sem pensarem num exército de homens para interpretá-la, façam-na o mais clara possível, porém justa, humana e exequível.

São Paulo, 8 de abril de 1970.

MURILLO PINHEIRO

SINDICATO VAI À PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA PELA REGULAMENTAÇÃO E APOSENTADORIA

Sindicato Nacional dos Aeronautas

Departamento Jurídico

ADVOGADOS

EM BELÉM:

— Dr. RAYMUNDO SERRAO DE CASTRO
SOBRINHO

Praça Felipe Patroni, 150 — Altos — Belém
— Pará

NO RIO: (de segunda a sexta-feira)

— Dr. RAUL PIMENTA — Trabalhista —
16 às 18 horas

— Dr. SIZENANDO SANTOS LACERDA —
Previdência — 16 às 17 horas

— Dr. AFONSO FLAVIO PEREIRA GOMES —
Cível — 17 às 18 horas

EM SÃO PAULO:

— Dr. BENEDITO LUIZ RIBEIRO —
10,30 às 11,30 horas

Delegacia do Sindicato Nacional dos Aeronau-
tas — Subsolo do Aeroporto de Congonhas —
S. Paulo.

Departamento Jurídico

Movimento da Sede

1970

RESUMO

Discriminação	Jan.	Fev.	Tot.
Consultas	73	76	149
Atendimentos	119	129	248
Procurações	8	15	23
Petições	7	18	25
Firmas reconhecidas	11	21	32
Entrada documentos — Exp. ...	9	7	16
Cartas expedidas	18	11	29
Memos. expedidos	2	4	6
Telegramas expedidos	5	5	10
Expediente — diversos	9	10	19
Atestado de desemprego	5	5	10
Xerox	21	38	59
Processos solucionados em 1970	21	38	59
Processos iniciados em 1970 ..	9	8	17

Interpretando as mais autênticas e justas reivindicações dos aeronautas, o sindicato enviou ao Ex^o Sr. general Garrastazu Médici, fundamentada exposição de motivos, na qual solicita seja reexaminada a Regulamentação e a Aposentadoria, que hoje, após a nova redação que tomaram com a promulgação dos decretos que derogaram as nossas leis, não atendem de modo algum às condições específicas de nosso trabalho.

Na exposição foram apontadas algumas das principais falhas da Regulamentação, com o abuso em que incorrem as empresas, colocando o tripulante à sua disposição por mais de 300 horas no mês, burlando a própria lei básica, a Consolidação das Leis do Trabalho, que prevê 200 horas mensais e 48 semanais. E isso, acrescentou o documento, agravado com a supressão de radioperador, tendo-se agora o trabalho de 3 homens realizado por 2, em prejuízo da segurança de voo, fato, aliás, que está determinando, nos EUA, clamor pela efetivação do 3^o homem nas tripulações, mesmo dos aviões de dois motores.

No tocante à aposentadoria — cujos quatro pontos básicos, o baixo teto salarial, o crucial problema da "reabilitação profissional", o tempo de serviço (hoje fixado em 30 anos) e, particularmente, o tratamento adequado à questão do tempo de serviço da aeronôça, estão a exigir reestudo urgente — enfatizou-se a necessidade de ser regulamentado o trabalho do aposentado, no sentido de evitar os males à classe, considerando-se todos os ângulos pelos quais pode ser abordado: "O poder de empresa", de livre escolha, o direito universal ao trabalho de quem quer que seja e o direito de acesso técnico e salarial do homem do quadro de carreira, portanto, três direitos inquestionáveis mas que, no caso, são conflitantes e, por isso, merecendo o mais profundo e cuidadoso estudo para uma solução equânime.

O SINDICATO, finalmente, convoca todos os companheiros aeronautas no sentido de continuarem apresentando as sugestões para o melhor encaminhamento dos dois grandes problemas em foco, salientando ser indispensável a participação junto às nossas comissões de trabalho.

Como o filho de um aeronauta o vê:

Para o melhor pai do mundo
O melhor piloto
O melhor comandante
Aquê que mais de uma vez
lutou para salvar o seu avião
Que não se intimidou nas horas de perigo
Sempre humilde, querendo apenas levar o seu avião
para o destino certo.
com quem de vez em quando eu brigo,
fico chateado, mas que eu sei
que é o meu melhor amigo
Um amigo que eu conto para todo
De quem eu muito gosto
Guarde esta fôlha
que não é de poeta,
mas sim de um filho
que quer ser igual
ao seu pai.

MILTON SANTIAGO GARCIA DE MATTOS

A luta do Sindicato Nacional dos Aeroviários pela aposentadoria dos 25 anos de serviço e 50 de idade

RAZÕES

"É antiga nossa luta com o INPS pela aposentadoria aos 25 anos de serviço e 50 anos de idade" — conta um aeroviário que por motivos óbvios não quis declinar seu nome.

— A profissão é insalubre, mas para que possamos usufruir das vantagens da Lei de Insalubridade, é indispensável o reconhecimento dessa nossa condição pelo Departamento de Higiene e Segurança do Trabalho do Ministério. É inegável o esforço do Ministério do Trabalho para inspecionar as oficinas e hangares — acentuou — mas como os locais de trabalho são muitos e espalhados por todo o Brasil, essa inspeção é morosa e vai levar anos até que seja concluída.

— Enquanto isso, vivemos tentando persuadir o INPS de que a Lei 798, de 27 de agosto de 1969, manda contar, para efeito de aposentadoria, todo o período do serviço militar: "Decreto-Lei n.º 798, de 27 de agosto de 1969, de acordo com o Ato Institucional n.º 5 — Art. 1.º. É computável, para fins de aposentadoria, o tempo de serviço militar prestado por segurado da Previdência Social.

Art. 2.º — O tempo de serviço militar voluntário ou obrigatório deve ser computado, para o fim de que trata o artigo anterior, mesmo que tenha sido prestado quando o segurado da Previdência Social ainda não possuía essa condição". É claro, disse, que essa Lei só beneficiaria pequeno número de aeroviários, mas seria uma forma humana e de justiça para resolver o problema de alguns colegas incapacitados no trabalho e para o trabalho.

Algumas profissões da aviação, como é compreensível, estão sujeitas a controles rígidos de saúde; então acontece como ao Eliezer da Silva Martins que, contando mais de 40 anos de idade, aeroviário há 23 anos, está com a saúde abalada e não preenche os limites mínimos de sanidade. Não se aposenta porque não tem idade (55 anos), nem tempo de serviço (30 anos). Mas também não trabalha, porque é incapaz fisicamente.

LEI DERROGADA

— A Lei 5.440-A, de 22-0-68 — declara

outro aeroviário —, determinava que quem completasse 25 anos de serviço poderia se aposentar sem limite de idade, entretanto o INPS, "mais realista que o rei", obtinava-se em não cumpri-la. Assim, causou muito prejuízo a quem desejava se aposentar. Agora essa Lei foi derogada pela de número 63.230, do dia 10 de setembro de 1968, e tudo continua no mesmo.

PROVA DA VERDADE

Seção de Galvanoplastia;
pintura;

limpeza de peças;
limpeza a jato de areia;
cabine de prova;
seção de inspeção;
seção de baterias;
soldagem;
célula;
entelagem e estrutura;

são alguns dos serviços que tornam a profissão do aeroviário capaz de desgastar-lhe a saúde e em pouco tempo, apesar dos cuidados, incapacitá-lo para o serviço ativo.

Na seção de galvanoplastia a emanção de diversas substâncias químicas, tais como ácido acético, ácido sulfúrico, ácido nítrico, amônia e outros são fatores prejudiciais à saúde. A seção de pintura utiliza substâncias à base de laca, intercelulose e redutores que evaporam causando insalubridade. O jato de areia empregado na limpeza forma poeira sílica, além do ruído, que são prejudiciais ao homem. A imersão de peças em querosene e "striplene" polui o ar do ambiente de trabalho e atentam contra a saúde, mesmo que o trabalhador esteja protegido de luvas e máscaras. O excesso de ruído dentro duma cabine de provas que chega a ultrapassar os 85 decibéis, estipulados em lei, constitui também uma permanente ameaça à saúde do aeroviário.

DOENÇAS COMUNS

Eis porque é muito comum a inaptidão do aeroviário para o trabalho por deficiência de vista, perturbações nervosas e outras doenças correlatas.



Trabalhador:
tu carregas
o mundo

A BÚSSOLA

Órgão Oficial dos
Aeronautas e Aeroviários

★

Diretor:

ARIOSTO PORTELA

★

Fundadores:

Eduardo Nilor de Souza
Mendes
Ernesto da Costa Fonseca
Ivan Alkmin
Osmar Avelino Ferreira
Orival de Carvalho

★

Redação:

Av. F. ROOSEVELT, 194/502
Fones: 232-5778 e 222-2246
Rio de Janeiro - Guanabara

★

Composto e Impresso
nas Oficinas da
TRIBUNA DA IMPRENSA
— Rua do Lavradio, 98 —
Rio de Janeiro - Guanabara

Sindicato Nacional dos Aeronautas

Av. Franklin Roosevelt, 194 — grs. 802/3
FONES: 222-2246 e 232-5778 — RIO DE JANEIRO

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES
EM TRANSPORTES AÉREOS

E

SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS
AV. PRESIDENTE WILSON, 210 — 5º ANDAR
FONE 252-4602 — RIO DE JANEIRO