

Sorocabana participa da 1ª reunião de negociação ACT 2015/2016 com a CPTM

A primeira rodada aconteceu em 10 de fevereiro para alinhar o planejamento da negociação do Acordo Coletivo de Trabalho - ACT 2015/2016 com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) com data base de 1º de março.

Conforme as partes concordaram em ata da 1ª reunião, para facilitar o processo de negociação do ACT as

cláusulas estão estruturadas em cinco blocos:

1. Cláusulas preexistentes e consensadas;
2. Cláusulas preexistentes com ajuste de redação em decorrência de alteração da legislação ou normas vigentes;
3. Cláusulas preexistentes com pedido de alteração pelos Sindicatos;

4. Cláusulas com consenso parcial e cláusulas novas e;

5. Cláusulas econômicas.

Em relação a essa última, vale atenção redobrada para avanços importantes para a categoria neste ano, porque como os próprios sindicatos deixaram claro em ata a atual realidade inflacionária que o Brasil está vivendo vem corroendo de maneira avassaladora os salários dos trabalhadores. Portanto, este é o melhor momento para discutir e deliberar um novo Acordo para que haja aumento real significativo nas condições salariais dos trabalhadores. Outro ponto a ser considerado é sobre o aumento da tarifa da CPTM reajustada em mais de 16% este ano, o que significou acréscimo de receita de mais de R\$ 40 milhões por mês para a empresa segundo cálculos da unidade sindical. Sendo assim, justa a reivindicação para a categoria por melhores salários e providenciais ajustes e incrementos nos benefícios para os trabalhadores.

A reunião contou com representantes do Departamento de Segurança do Trabalho e Relações Sindicais da CPTM e também de representantes dos Sindicatos da Sorocabana, Empresas Ferroviárias de São Paulo, dos Engenheiros no Estado de São Paulo e Empresas Ferroviárias da Zona Central do Brasil. De acordo com o cronograma das reuniões, a próxima reunião ficou agendada para o dia 10 de março.



DOA A QUEM DOER



Izac de Almeida,
Presidente do Sindicato

Com a mesma necessidade que um organismo vivo se regenera e substitui suas células, principalmente aquelas debilitadas ou doentes, assim também um organismo institucional precisa de renovação.

Há mais de um ano os associados estão acompanhando as mudanças importantes que o Sindicato da Sorocabana vem realizando em sua estrutura interna. Um corajoso, mas necessário processo de aprimoramento e renovação, dolorosa para alguns e aterrorizador

para outros, mas de qualquer forma uma medida necessária para corrigir improbidades deixadas pela antiga gestão.

Assim, como num tecido humano, após a sangria que debilita o organismo, vem a cicatrização de maneira gradual e progressiva. A cicatrização está sendo feita na Sorocabana e mexer na ferida está acontecendo de maneira irreversível, literalmente doa a quem doer. Todo um processo de ajustes internos do capital humano vem acontecendo desde o primeiro dia em que fui nomeado e me deram o voto de confiança para presidir o sindicato. Uma remodelação de verdade vem sendo feita e continuará em curso em todo o nosso quadro administrativo e operacional. Isso vale inclusive para todas as sedes da Sorocabana que nos representam em suas respectivas regiões de atuação.

Foi, sim, preciso aplicar medidas severas para por um fim de uma vez por todas em fortalezas até então ocupadas por comodismos, ranços, vícios, privilégios e mordomias, que funcionavam como sustentáculos de um verdadeiro

castelo de vaidades e leviandades. Conosco, as coisas não funcionam assim. Agora, o que existe é um novo ciclo sustentado em comprometimento e muita vontade de trabalhar. Uma conduta cristalina sempre olhando olho no olho e tendo a devida confiança por parte de nossos associados, que nesta nova jornada estão testemunhando um novo tempo e um novo sindicato em franca construção.

Paralelamente, estamos enviando esforços no sentido de solucionar problemas crônicos, como processo conhecido como dos 2400. Temos mantido contatos com os escritórios que foram autorizados em assembleias a executar esse processo, fazendo cobranças, colhendo e dando sugestões, destruindo entraves que estamos encontrando pelo caminho. Nesse sentido, as mudanças estão acontecendo também de maneira gradual e progressiva, não no ritmo que gostaríamos, mas estão acontecendo e temos certeza que muito em breve nosso trabalho estará produzindo frutos.

Sorocabano

Veículo oficial de comunicação do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana (SINFER).

Presidente: Izac de Almeida. **Conselho Editorial:** Paschoal Fuoco Junior e Rogério Pinto dos Santos. **Edição:** Texto Comunicação Corporativa. **Jornalista Responsável:** Altair Albuquerque (MTb 17.291). **Redação:** Alexandre Franco. **Projeto Gráfico:** Rodrigo Bonaldo. **Periodicidade:** Mensal. **Tiragem:** 7.000 exemplares. **Contatos:** (11) 3682-9303, www.sinfer.org.br ou imprensa@sinfer.org.br. **Endereço:** Praça Padroeira do Brasil, 127 - Jardim Agu - Osasco /SP - CEP 06010-090.



Da expansão ao declínio das estradas de ferro e a crise de 1929

No começo do século XX, além da Companhia Paulista de Estrada de Ferro e da Companhia Mogyana, uma terceira empresa entrava em atividade para a continuidade do progresso ferroviário: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, para interligar o noroeste paulista com o Estado do Mato Grosso do Sul.

Ela também ficou conhecida como Araraquarense, por ter sido organizada por fazendeiros da cidade de Araraquara (SP), mas uma crise na lavoura no período acabou dificultando a construção de novos trechos, o que limitou seu alcance até São José do Rio Preto. A Araraquarense precisou ser encampada pelo Estado e, somente em 1930, foi possível estender suas linhas até o Mato Grosso do Sul no local denominado Porto do Taboado.

A entrada do novo século também foi marcada pela Escola de Aprendizes da Paulista, fundada em 1901 na cidade de Jundiá, para a qualificação de mão de obra para o trabalho ferroviário. Os alunos eram filhos de ferroviários e, por isso, a Escola de Aprendizes foi um dos recursos empregados para a constituição da chamada "família ferroviária".

Outro fator de influência foi a Primeira Guerra Mundial, em 1914, período que deixou as ferrovias brasileiras em uma situação de crise, causada pela retração das exportações do café.

Já em 1929, a Sorocabana entregava o trecho entre Mairingue e o Porto de Santos, quebrando o monopó-

lio da Cia. Inglesa São Paulo Railway na comunicação do litoral com o planalto e facilitando a interligação com as demais estradas do interior paulista por terem a mesma bitola. Nos anos de 1929 e 1930, a grande depressão econômica estendeu seus efeitos pelo Brasil com a desvalorização da moeda nacional, o que causou declínio importante na rentabilidade das ferrovias principalmente pela queda no escoamento do café e, conseqüentemente, os cortes de receitas onerando o custo operacional das estradas de ferro brasileiras.

Por isso, o primeiro período do governo de Getúlio Vargas (1930-1945) foi marcado por diminuição na construção de trilhos no país, setor que também carecia de uma nova política de modernização, haja vista que das 51 estradas de ferro em operação entre 1943 a 1947 apenas algumas delas tinham o equilíbrio entre receita e despesa; as demais em situação deficitária.

Assim, a década de 1940 ficou marcada por um período de grande estagnação da renda e pauperização ferroviária. O Estado, nessa conjun-

tura, encarregou-se da maior parte do ônus. Por exemplo, em 1949, os trilhos de ferro no Brasil cobriam uma extensão de 36.018 km, dos quais 58% pertenciam à esfera federal, 31% à estadual e apenas 13% às companhias particulares.

Apenas a lucratividade da Paulista e da Mogyana contrapunha-se à situação de precariedade das demais ferrovias brasileiras, mas ao final da década de 1940 a Mogyana já apontava como indispensáveis providências que deveriam ser tomadas por autoridades governamentais, o que não aconteceu, e, mergulhada em condições deficitárias como as demais companhias, foi encampada pelo Estado em 1948.

Quatro anos depois, o Ministério dos Transportes nomeava uma comissão responsável por desenvolver uma nova política ao setor com medidas para transformar as empresas ferroviárias em essencialmente capitalistas. E, nesse levantamento setorial, a comissão concluiu que entre alguns gargalos havia o demasiado excesso de pessoal, do transporte gratuito de malas postais e a deficiência das tarifas.



**Este conteúdo é dividido em capítulos e tem o objetivo de mostrar a importância dos ferroviários na formação do sindicalismo brasileiro e a valorosa contribuição e dedicação que estes saudosos trabalhadores tiveram ao longo de toda a história da atividade ferroviária ao dedicarem, sem medir esforços, suas vidas para organizar, impulsionar e consolidar o setor ferroviário nacional.*

Calendário Previdenciário 2015

Aposentados e pensionistas atencem para as datas para o pagamento da Previdência Social em 2015, divulgadas pelo INSS. Como nos anos anteriores, começam a receber primeiro os segurados que ganham o piso previdenciário. O pagamento será nos últimos cinco dias úteis do mês.

Já quem recebe acima do mínimo começa a receber nos primeiros dias úteis do mês seguinte. Caso a data do recebimento caia em dia de feriado ou fim de semana, o pagamento será transferido para o dia útil seguinte. Para saber o dia do seu pagamento, o

beneficiário deve observar o último número do cartão de benefícios, excluindo o dígito. Confira a tabela de 2015 da Previdência

Social aqui em seu informativo e disponível também pela internet pelo endereço eletrônico: www.previdencia.gov.br

Final	Dez/14	Jan/15	Fev/15	Mar/15	Abr/15	Mai/15	Jun/15	Jul/15	Ago/15	Set/15	Out/15	Nov/15	Dez/15
1	22/Dez	26/Jan	23/Fev	25/Mar	24/Abr	25/Mai	24/Jun	27/Jul	25/Ago	24/Set	26/Out	24/Nov	22/Dez
2	23/Dez	27/Jan	24/Fev	26/Mar	27/Abr	26/Mai	25/Jun	28/Jul	26/Ago	25/Set	27/Out	25/Nov	23/Dez
3	26/Dez	28/Jan	25/Fev	27/Mar	28/Abr	27/Mai	26/Jun	29/Jul	27/Ago	28/Set	28/Out	26/Nov	26/Dez
4	29/Dez	29/Jan	26/Fev	30/Mar	29/Abr	28/Mai	29/Jun	30/Jul	28/Ago	29/Set	29/Out	27/Nov	29/Dez
5	30/Dez	30/Jan	27/Fev	31/Mar	30/Abr	29/Mai	30/Jun	31/Jul	31/Ago	30/Set	30/Out	30/Nov	30/Dez
6	2/Jan	2/Fev	2/Mar	1/Abr	4/Mai	1/Jun	1/Jul	3/Ago	1/Set	1/Out	3/Nov	1/Dez	4/Jan
7	5/Jan	3/Fev	3/Mar	2/Abr	5/Mai	2/Jun	2/Jul	4/Ago	2/Set	2/Out	4/Nov	2/Dez	5/Jan
8	6/Jan	4/Fev	4/Mar	6/Abr	6/Mai	3/Jun	3/Jul	5/Ago	3/Set	5/Out	5/Nov	3/Dez	6/Jan
9	7/Jan	5/Fev	5/Mar	7/Abr	7/Mai	5/Jun	6/Jul	6/Ago	4/Set	6/Out	6/Nov	4/Dez	7/Jan
0	8/Jan	6/Fev	6/Mar	8/Abr	8/Mai	8/Jun	7/Jul	7/Ago	8/Set	7/Out	9/Nov	7/Dez	8/Jan

Para beneficiários acima de 1 salário mínimo.

Final	Dez/14	Jan/15	Fev/15	Mar/15	Abr/15	Mai/15	Jun/15	Jul/15	Ago/15	Set/15	Out/15	Nov/15	Dez/15
1 e 6	2/Jan	2/Fev	2/Mar	1/Abr	4/Mai	1/Jun	1/Jul	3/Ago	1/Set	1/Out	3/Nov	1/Dez	4/Jan
2 e 7	5/Jan	3/Fev	3/Mar	2/Abr	5/Mai	2/Jun	2/Jul	4/Ago	2/Set	2/Out	4/Nov	2/Dez	5/Jan
3 e 8	6/Jan	4/Fev	4/Mar	6/Abr	6/Mai	3/Jun	3/Jul	5/Ago	3/Set	5/Out	5/Nov	3/Dez	6/Jan
4 e 9	7/Jan	5/Fev	5/Mar	7/Abr	7/Mai	5/Jun	6/Jul	6/Ago	4/Set	6/Out	6/Nov	4/Dez	7/Jan
5 e 0	8/Jan	6/Fev	6/Mar	8/Abr	8/Mai	8/Jun	7/Jul	7/Ago	8/Set	7/Out	9/Nov	7/Dez	8/Jan

Prezado cidadão: não deixe que sua cidade vire um berçário de mosquito

Com a atual crise hídrica que o País está vivendo, colabore e faça a sua parte de maneira consciente. Ao armazenar água em recipientes em sua casa coloque sempre uma tampa ou uma tela de proteção sobre a borda do utensílio para que o mesmo não vire um criatório do mosquito da dengue ou da chikungunya.

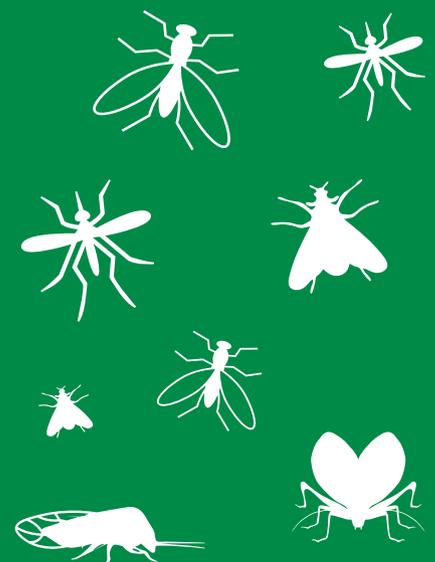
De acordo com o secretário adjunto da Saúde de São Paulo, Paulo Puccini, ações de prevenção e de controle estão sendo intensificadas como, por exemplo, a nebulização para combater o mosquito ainda na fase alada. Porém, o decisivo para o combate à dengue é fechar todos os recipientes com água e verificar se há vasos com algum residual de água parada. Outro problema é que muitas pessoas estão ativando poços de água e às vezes poços irregulares e com um armazenamento da água indevidamente. A cloração desta água preci-

sa ser feita para a potabilidade dela ou a pessoa ao consumi-la poderá ter uma série de outros problemas, como diarreias, doenças gastrointestinais e hepatite.

O vírus da dengue tem quatro tipos: 1, 2, 3 e 4. As ocorrências registradas em São Paulo até agora foram do tipo 1. Entre os sintomas que poderá identificar se a pessoa está com dengue estão a febre alta e intensa logo nos primeiros dias, a dor atrás do olho, mialgias muito intensas, dores articulares e musculares muito intensas. A febre Chikungunya é muito parecida com a dengue, causada pelo vírus CHIKV, da família Togaviridae. Seu modo de transmissão é pela picada do mosquito *Aedes aegypti* infectado e, menos comumente, pelo mosquito *Aedes albopictus*.

Seus sintomas são semelhantes aos da dengue: febre, mal-estar, dores pelo corpo, dor de cabeça, apatia e

cansaço. A grande diferença da febre chikungunya está no seu acometimento das articulações: o vírus avança nas juntas dos pacientes e causa inflamações com fortes dores acompanhadas de inchaço, vermelhidão e calor local.



CADE valida com restrições fusão entre ALL e RUMO

A fusão entre a ALL e a Rumo Logística finalmente teve desfecho por parte do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), responsável em avaliar quais os impactos e benefícios essa união traria para o setor ferroviário de cargas. Com restrição, o órgão carimbou a validação de incorporar as empresas, criando uma gigante do setor de transportes avaliada em R\$ 11 bilhões. A aprovação aconteceu no dia 11 de fevereiro. Entre as restrições destacadas no documento estão, por exemplo, a de que a Cosan terá um limite de uso da infraestrutura da ALL, em que deverá cumprir uma cota para o transporte de suas cargas, sendo que essa limitação de cota ainda não foi informada. A medida servirá para fluir a outra parte da cota para a operação de outras empresas.

Quando houver a ociosidade da malha ferroviária, essas empresas concorrentes terão a prioridade no uso. Caso não haja interesse, aí a própria Cosan, controladora da Rumo Logística, poderá escoar seus produtos.

O CADE também formulou um dispositivo para a fixação das tarifas de transporte ferroviário pela



malha da ALL/Rumo. Tal providência permitirá que os concorrentes identifiquem se estão sendo prejudicados por tarifas mais altas que as pagas pela Cosan. A nova empresa também terá que destinar para as concorrentes 40% do volume total de uso de dois de seus terminais no Porto de Santos. Outra ação considerada foi sobre a aplicação de multa e até redução da cota de transporte da Cosan, caso seja identificada a prática de discriminação ou fechamento de mercado aos concorrentes do grupo.

As obrigações comportamentais previstas no Acordo em Controle de Concentração (ACC) terá a validade de até sete anos e tem por objetivo assegurar o atendi-

mento isonômico aos usuários dos serviços de transporte ferroviário de cargas, principalmente por meio de reforço das regras de governança, adoção de mecanismos de transparência nos parâmetros de tarifação, controle de atendimento dos serviços e limitação do uso dos serviços de transporte ferroviário entre as partes envolvidas.

A transição do comando da ALL vem ocorrendo desde meados de 2014 com a nomeação do diretor Pelegrini. Como uma das primeiras consequências deste início de mudança, mais de 1.600 ferroviários foram demitidos nos últimos seis meses. Resta saber, com o aval do CADE, como será o novo modelo de gestão da ALL/Rumo.

Sorocabana poderá integrar CIST de Osasco e Região

O Conselho Intersindical de Saúde e Seguridade Social de Osasco e Região (CISSOR) vem fazendo ajustes em sua Comissão Intersetorial de Saúde do Trabalhador (CIST). A proposta é validar novos integrantes para atuarem nas frentes representativas quando

houver algum tipo de acidente no ambiente de trabalho e o profissional acidentado necessite de ações urgentes via Centro de Referência em Saúde do Trabalhador (CEREST).

Com o CIST, a expectativa é destravar burocracias ou gargalos operacionais

para que o trabalhador assistido receba o atendimento necessário e o mais correto e digno possível que lhe é por direito. O Sindicato da Sorocabana e outras entidades sindicais aguardam a confirmação da nomeação para esta importante comissão.

ALL é intimada a apresentar plano de recuperação para a ferrovia Santos-Cajati

A Justiça Federal determinou que num prazo de 90 dias (a partir do final de janeiro de 2015) a concessionária ALL, que administra o trecho ferroviário Santos-Cajati, apresente plano de recuperação da infraestrutura e da via permanente do ramal, de modo a colocar de volta a malha em condições similares às de quando foi transferida na concessão feita em 1998.

O pedido havia sido ajuizado em maio de 2014 pelo Ministério Público Federal em Santos e agora a liminar foi concedida pela Justiça Federal, que também determinou ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) que, em 30 dias, aponte eventuais pendências ambientais no plano de recuperação.

Atualmente o trecho encontra-se desativado e abandonado, numa situação de total descumprimento do contrato firmado pela ALL com a União, em que a concessionária havia assumido a responsabilidade de assegurar a adequada prestação de serviços de transporte ferroviário na região.

RISCOS ALL aumentam: Extrapolando limites

A possibilidade de acidentes no entorno das cidades onde a América Latina Logística (ALL) opera suas linhas férreas de transporte de cargas ainda persiste e aumentam mais as chances de risco social, risco operacional e risco de tragédias como já aconteceu em várias cidades, como Cubatão, Santos, São Vicente, São José do Rio Preto, Catanduva e, mais recentemente, no município de Matão.

Um trem da ALL com 70 vagões saiu de Votuporanga (SP) com destino a Santos, no litoral de São Paulo. Quando passava num trecho de zona rural da cidade de Matão, por volta das 12 horas, do dia 18 de janeiro úl-

A dilapidação do patrimônio começou quando estava sob o controle da Ferrobán, com os desvios dos vagões e locomotivas que ali operavam para outros fluxos, mesmo com carga suficiente para manter o trecho ativo. Em 2006, já sob a responsabilidade integral da ALL, o trecho passou a ser sucateado de maneira escandalosa, a ponto de ter os trilhos retirados deliberadamente para uso em outras ferrovias. A partir de então, os pátios foram erradicados, as talas e pregas dos trilhos foram extraídas em grande parte do trecho, o que culminou com o total abandono e destruição da unidade e o absoluto sucateamento.

Agora com a liminar expedida, a ALL terá que cumprir a determinação da Justiça Federal e em seu plano de recuperação do trecho todas as ações propostas terão que atender as normativas impostas pela Resolução 3.505/2008 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Para o acompanhamento processual de acesso público o número do documento é o: 0004435-28.2014.4.03.6104.

timo, ele acabou descarrilhando 30 vagões, espalhando no local parte da carga de açúcar que estava na composição, o que fez com que fosse acionada a equipe da concessionária para o serviço da limpeza da área e a retirada dos vagões. Felizmente não resultou em feridos, porém, o rolamento de um dos vagões se soltou e houve um princípio de incêndio. As chamas se espalharam pela mata, o que potencializou os riscos de danos ambientais, mas o fogo foi controlado. No entorno da região havia muitas glebas ocupadas por canaviais. Com isso, o descarrilamento poderia se transformar numa tragédia incendiária também.



ATOS DE CONSTRANGIMENTO

Não bastasse o desrespeito pela integridade física do trabalhador numa convivência irresponsável por parte da gerência da ALL, a empresa vem determinando que profissionais se arrisquem em nome da produção, com horas abusivas e excedente predador de trabalho. Agora, a bola da vez das arbitrariedades da empresa são os atos de constrangimento que vem sendo impostos aos funcionários.

Ato que deveria começar de cima, ou seja, partir primeiramente da diretoria, se prontificando a fazer exames toxicológicos que comprovem a isenção no uso de bebidas ou drogas, para depois então estender aos demais funcionários.

Mas não é isso que vem acontecendo na ALL. Muito pelo contrário. A imposição dos exames vem sendo praticada apenas para os funcionários do operacional, maquinistas, mecânicos, estação principalmente, e ainda por um critério pouco convincente, já que a escolha é pura e simplesmente apontar o dedo, sem qualquer critério ou prévia triagem, numa clara atitude de estar extrapolando os limites do bom senso e dos direitos conquistados na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Trabalhadores são assaltados em dormitórios por descaso na segurança da FCA-VLI

Um novo fato vergonhoso ocorreu na madrugada do dia 19 de fevereiro, com trabalhadores instalados em dormitório improvisado da FCA-VLI, de Embu Guaçu. Três elementos armados de revólveres e faca adentraram no dormitório da FCA, Casa 2, e renderam um maquinista da Baixada Santista, um maquinista de Paulínia, um maquinista que fazia bico de escalante, um mecânico e um inspetor. Além dos pertences dos funcionários que, é claro, não esboçaram nenhuma reação, o trio roubou equipamentos da FCA e agora resta saber se a empresa vai ressarcir os profissionais do que lhes foi tirado. Nada mais justo, pois a empresa colocou a vida de todos os trabalhadores em risco. Eis mais um exemplo recente e lamentável sobre a atual falta de segurança dos profissionais da FCA-VLI que a Sorocabana vem insistindo providências urgentes em todas as Assembleias da Negociação do ACT 2014/2016. O Sindicato manifestou sua preocupação quanto às instalações da FCA e, principalmente, sobre a localização do dormitório da empresa, na

periferia da cidade e a apenas uma quadra de um dos piores pontos de tráfico de drogas da cidade.

Um alerta que já havia sido feito antes quando a FCA-VLI decidiu pela retomada dos dormitórios em Embu Guaçu: alertamos que incorreriam novos riscos de assaltos, lembrando que a FCA já tem históricos dessa situação na mesma cidade.

Recentemente, outra empresa, a Prumo, que presta serviço à ALL, também com funcionários alojados em dormitórios, foi assaltada e todos os profissionais foram ameaçados por homens armados.

De nada adiantou as alegações do Sindicato. A empresa permanece alheia aos riscos que impôs aos seus profissionais, uma atitude repulsiva da FCA-VLI ao desconsiderar a segurança dos seus profissionais apenas por questão de minimizar custos.

Por isso, o Sindicato da Sorocabana ainda acredita que os gestores da FCA-VLI olhem seus profissionais como o maior patrimônio da empresa e façam rápido o que já deveriam ter feito: fechar os dormitórios de Embu Guaçu e acomodá-los em local

mais seguro e digno.

Devemos alertar a FCA-VLI que em face da gravidade dos fatos, caso a situação não seja corrigida com urgência, levaremos essa postura nefasta ao conhecimento das autoridades e públicas e buscaremos de todas as formas legais para fechar estes dormitórios, antes que alguém morra ou que a vida dos profissionais continue sendo colocada em risco.



DIREITOS TRABALHISTAS

Horas de Sobreaviso X Horas de Prontidão

As ferrovias podem ter empregados de sobreaviso e de prontidão para executarem serviços imprevistos ou para substituições de outros empregados que falem à escala organizada, artigo 244 "caput" da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho). Sobreaviso - É o plantão máximo de 24 horas em sua própria residência remunerado por 1/3 do salário, artigo 244, parágrafo 2º da CLT e Súmula 428 do TST. Prontidão - É o plantão máximo de 12 horas nas dependências

da estrada/empresa aguardando ordens, havendo facilidade de alimentação. Essas 12 horas de prontidão podem ser contínuas, caso contrário, depois de 6 horas de prontidão, haverá sempre um intervalo de 1 hora para cada refeição, por 2/3 do salário normal, artigo 244, parágrafos 3º e 4º da CLT.

Atente ao fato de que os empregados que estiverem de sobreaviso terão que ficar em suas residências aguardando o aviso para retornar ao serviço,

não podendo sair nem assumir outros compromissos e é necessária a comunicação ao empregado do estado de sobreaviso. O simples uso de celulares ou instrumentos telemáticos fornecidos pelo empregador não caracteriza o sobreaviso, Súmula 428, I do TST. Porém, se o uso desses equipamentos for em regime de plantão será sobreaviso, Súmula 428, II do TST. (Por: Dra. Márcia Gemaque - advogada trabalhista do Sindicato).

LUTAS POR DIREITOS TRABALHISTAS MARCARAM DESFECHOS HISTÓRICOS



Não é de hoje que o Dia Internacional da Mulher alimenta o imaginário popular. A data que é comemorada mundialmente em 8 de Março teria surgido a partir de um incêndio em uma fábrica têxtil de Nova York em 1911, quando cerca de 130 operárias morreram carbonizadas. Na verdade, o incidente aconteceu em 25 de março daquele ano e tal trajetória marcaria o start para as lutas feministas ao longo do século 20.

Bem anterior a isso, organizações femininas oriundas de movimentos operários já protestavam em vários países da Europa e nos Estados Unidos. Era o final do século 19, em que as mulheres eram submetidas a pesadas jornadas de trabalho que chegavam a 15 horas diárias e ainda sujeitas aos baixos salários, fatores que as levaram a se mobilizar em greves para reivindicar melhores condições de trabalho e o fim do trabalho infantil, comum nas fábricas durante o

período da Revolução Industrial.

O primeiro Dia Nacional da Mulher que se tem conhecimento foi celebrado em maio de 1908 nos Estados Unidos, quando cerca de 1.500 mulheres aderiram a uma manifestação em prol da igualdade econômica e política no país. Um ano depois, o Partido Socialista Norte-Americano oficializou a data como sendo 28 de fevereiro, com um protesto que concentrou mais de três mil pessoas no centro de Nova Iorque e culminou, em novembro de 1909, em uma longa greve têxtil que fechou quase 500 fábricas norte-americanas.

No Brasil, as movimentações em prol dos direitos da mulher surgiram no início do século 20. A luta feminina ganhou força com o movimento das sufragistas, nas décadas de 1920 e 30, que alcançaram o direito ao voto em 1932, na Constituição promulgada por Getúlio Vargas. E foi partir da

década de 1970 que passaram a emergir no País organizações, que incluíam a partir de então pautas reivindicatórias sobre a igualdade entre os gêneros, a sexualidade e a saúde da mulher.

Em 1945, a Organização das Nações Unidas (ONU) assinou um tratado global que afirmava princípios de igualdade entre homens e mulheres. Nos anos de 1960, o movimento feminista ganhou corpo; em 1975 comemorou-se oficialmente o Ano Internacional da Mulher e, somente em 1977, a ONU chancelou o reconhecimento do dia 8 de março como a data oficial ao Dia da Mulher.

É, portanto, uma data comemorativa que celebra um movimento histórico de mobilização sobre a conquista de direitos adquiridos para as mulheres e, também, para aqueles direitos que ainda estão para ser conquistados, sem que retrocessos ameacem o que já foi alcançado em âmbito global.

