

Os primeiros dias do novo ano foram abalados pela anulação das eleições dos Sindicatos dos Têxteis de São Paulo (o maior da América Latina, com cerca de 40 mil associados, representando uma categoria profissional de 120 mil tecelões) e das Carris do Rio de Janeiro, além da recente sustação da posse da Diretoria eleita pelos bancários carioca-

Não são conhecidos ainda os motivos que determinaram a anulação daqueles pleitos, porque nenhuma irregularidade houve que justificasse tal medida, tanto assim que os representantes do Ministério do Trabalho, que presidiram às apurações, proclamaram eleitos os candidatos sufragados pelo voto livre e consciente dos têxteis paulistas e dos condu-

tores, motorneiros e fiscais do Rio de Janeiro. No caso da Diretoria do Sindicato dos Bancários a posse foi impedida devido à existência de um requerimento impetrado por 13 associados, apontando irregularidades no pleito, requerimento esse inteiramente desconhecido da atual Diretoria, bem como da própria chapa derrotada — que seria a mais interessada em obter tal providência, se por acaso houvesse ocorrido efetivamente qualquer irregularidade, pois não passou pela Secretaria da entidade, como determina as Instruções n. 11, do próprio Ministério do Trabalho! Felizmente, a estranha e subreptícia tentativa de intervenção no tradicional Sindicato dos Bancários encontrou a resis-

## GRAVEMENTE FERIDA A LIBERDADE SINDICAL

tência unida e organizada da chapa vitoriosa, encabeçada pelo Sr. Humberto Menezes Pinheiro, como do seu próprio adversário e da atual Direto-

Orgão dos Aeronautas e Aeroaviários do Brasil

ANO IV — N. 24 — RIO, 18-1-1955

# A BUSSOLA

ria, presidida pelo Sr. Luiz Agostinho Perriraz.

Todos esses fatos repercutem mal, não só nas coletividades obreiras atingi-

das pelos atos ministeriais, mas também em todo o movimento sindical, porque a violência contra qualquer organismo é um grave precedente a ameaçar a liberdade de todos os órgãos de classe. Foi isto que os dirigentes sindicais cariocas fizeram ver, através de memorial, ao Sr. Ministro do Trabalho, quando da intervenção no Sindicato dos Ferroviários da Leopoldina — episódio que contribuiu bastante para a existência do ambiente de reservas que o atual Governo está encontrando entre as massas trabalhadoras.

Tantas arbitrariedades, cometidas uma atrás da outra, fazem pensar que talvez exista um verdadeiro "complot" contra o Sr. Alencastro Gui-

marães, organizado por elementos chegados a S. Excia. e visando incompatibilizá-lo definitivamente com as classes assalariadas — que em 1950 conferiram-lhe, com expressiva votação, o mandato de Senador.

Sómente inimigo ocultos do Sr. Ministro do Trabalho seriam capazes, não há dúvida, de inspirar medidas tão odiosas como as que têm atingido o sindicalismo. E que, afinal de contas, por maiores prejuízos que tragam aos Sindicatos, são inúteis, porque o proletariado nacional, nesta altura dos acontecimentos, não pode abrir mão de suas conquistas sociais e de suas prerrogativas constitucionais, regadas com o sangue generoso de seus filhos.

Quem viver, verá.

# GREVE DE PROTESTO Dos Pilotos da Panair

Mantida a Injusta Demissão do Comandante Lauro Roque — Coesos os Pilotos em Tórdo do Seu Sindicato, Que Assumiu a Defesa do Colega Atingido Pela Prepotência dos «Big Shots» da Panair

Os pilotos da Panair do Brasil resolveram, em reunião realizada em seu Sindicato, no dia 10 do corrente, criar uma comissão composta de cinco comandantes, a fim de estudar os seus problemas, e deflagrar greve "sine die", em face da demissão do comandante Raul Roque.

A comissão já entrou em contacto com a direção da empresa e as autoridades, com o objetivo de expor-lhes os motivos da decisão tomada e, se possível, conseguir o atendimento de suas reivindicações sem ser necessário o recurso da greve.

### CAUSAS

A idéia de greve foi aventada às primeiras horas do dia 10, na Panair, quando os pilotos souberam que o comandante Roque havia sido despedido, em virtude de haver reclamado contra o fato de lhe ter sido servido, em uma de suas viagens, um sanduiche, um bolo e um pedaço de galinha (estragado) para sete horas de voo.

A crise entre os pilotos agravou-se, porém, quando souberam que o chefe de operações da empresa havia afirmado ao comandante Roque que a diretoria esperava que outros antigos militantes sindicais tomassem atitude idêntica para possibilitar demissões dos elementos que se têm oposto à política patronal.

### PRAZO

Aproveitando-se do ocorrido, imediatamente os pilotos da Panair provocaram uma reu-

nião, no Sindicato dos Pilotos, onde debateram a situação. Nos debates travados, os pilotos demonstraram o desejo de dar um prazo à empresa para que a mesma dê uma solução ao caso. No entanto, o presidente da mesa, comandante Carneiro, ponderou que a comissão devia ser dada plena autoridade para deflagrar a greve quando julgar oportuno, uma vez que vai estudar a situação.

Deliberaram, ainda, os pilotos comunicar às autoridades,

sua pretensão de deflagrar greve e explicar os motivos desta decisão.

### A COMISSÃO

A comissão escolhida pelo plenário da assembleia do dia 10, ficou constituída pelos seguintes comandantes: Lefevre, Enzo, Arruda, Teles e Queiroz. Esta comissão entrará em ação imediatamente, e, diariamente, às 14 horas, no Sindicato dos Pilotos, comunicará aos seus colegas o desenvolvimento dos entendimentos e as medidas que devem ser tomadas.

# JÁ ENTROU EM VIGOR O aumento dos aeroaviários

Desde o dia 1 de janeiro está em vigor o acordo coletivo firmado pelos Sindicatos Nacional dos Aeroaviários e dos Aeroaviários de S. Paulo com o Sindicato Nacional

das Empresas Aeroaviárias e cujo texto estampamos ao lado.

Como se verifica, das reivindicações inicialmente apresentadas pela

classe aeroaviária apenas uma foi concretizada, a do reajustamento salarial e mesmo assim em bases inferiores aos 1.500 cruzeiros primitivamente pleiteados.

### HISTÓRICO

À primeira vista, para os observadores superficiais, pode parecer que não se trata de uma vitória dos aeroaviários. Mas somente à primeira vista. Por que? Porque desde o início dos entendimentos, e mesmo depois do dia 16 de novembro (data fixada pelo Sindicato patronal para entrar na discussão propriamente dita das reivindicações), as companhias declararam abertamente que não queriam de forma nenhuma conceder majoração de salários aos seus empregados.

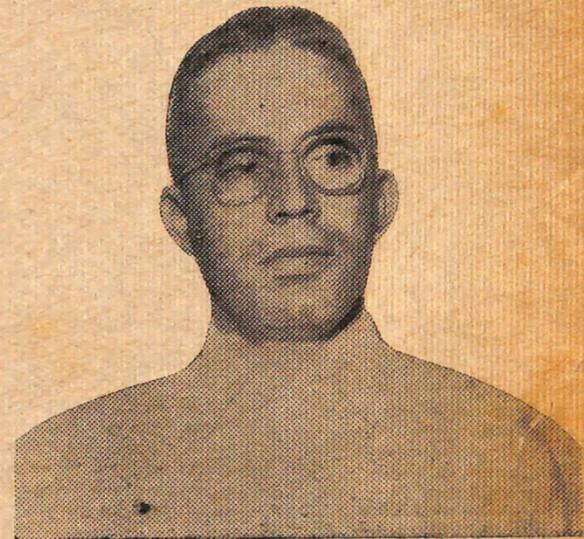
No entanto, agora graças à firmeza, unidade e serenidade das Diretorias dos Sindicatos e das respectivas categorias profissionais, o aumento foi conquistado na base mínima de 30% para os salários até Cr\$ 2.400,00 e na máxima de mil cruzeiros.

### CONGELAMENTO DE PREÇOS

Evidentemente, com essa elevação salarial, as dificuldades financeiras da classe não estarão afastadas. Para isso são necessários o atendimento das demais reivindicações e a aplicação imediata de medidas de interesse público, de todas as classes

(Conclui na 2ª pág.)

## OS CONSTRUTORES DA VITÓRIA



O presidente Orival de Carvalho foi o grande líder do movimento, que culminou com a vitória. Infatigável não poupou esforços para evitar a ruptura dos entendimentos com o Sindicato patronal, como era do desejo e do interesse das Companhias. Onde foi necessária a sua presença, no Ministério do Trabalho, na Ae-

ronáutica, na D.A.C., nas assembleias, lá estava ele, ocupando o seu posto e defendendo os interesses dos aeroaviários. Agiu com energia, às vezes até mesmo violentamente, quando foi preciso. Nunca, entretanto, perdeu a serenidade nem a confiança na vitória. Encerra o seu mandato, no Sindicato Nacional dos Aeroaviários, com chave de ouro.



José Vieira Guimarães foi um dos comandantes desta grande batalha vencida pelos aeroaviários. Bom orador, a sua atuação durante a campanha mostrou que a Diretoria afina por um só diapasão, com a única preocupação de defender, a todo o custo, os direitos dos aeroaviários. Veterano militante sindical, já tendo sido dirigente em outras associações de classe, Guimarães provou que os anos lhe deram grande experiência sindical, e uma inabalável confiança nas forças poderosas de que dispõem os trabalhadores.



Moacyr Palmeira, "secretário perpétuo" das assembleias gerais, foi outro arquiteto do triunfo aeroaviário. Inflamato quando do preciso, ponderado quando necessário, Palmeira falou nas reuniões no Sindicato, discutiu nas mesas redondas com os patrões, correu os locais de trabalho fazendo propaganda das assembleias, desenhou cartazes, redigiu boletins informativos e "slogans" alusivos ao movimento. Foi um bahuarte.



Auzier Fonseca Capiberibe é uma das vítimas das represálias patronais, pois, como castigo à sua atuação, foi, no início da campanha, deportado para o Paraguai. Durante o movimento fez tudo: cartazes, coletas de dinheiro, reco-



Mas quem decidiu da vitória realmente, porque os líderes sózinhos, por melhores que sejam, nada valem, foi a classe aeroaviária. Quando percebeu as protelações patronais, as manobras visando adiar indefinidamente a concessão do reajustamento salarial, os aeroaviários se mobilizaram e tomaram em suas mãos de aço a defesa de suas reivindicações. Foi aí que surgiram as concentrações no Ministério do Trabalho e as grandes assembleias, como as que vemos no clichê. Foi isto que quebrou a resistência das empresas e deixou evidente a coesão e a disposição de todos de conquistar o que pleiteavam, de qualquer jeito. Anônimos, cada um desses colegas, com a sua ativa participação, assestou o golpe decisivo nas pretensões daqueles que pensam ser possível negar-lhes o direito a uma vida decente.

## Já entrou em vigor...

(Conclusão da 1.ª página) sociais, como o congelamento de preços. Do contrário, os salários continuarão muito aquém do custo de vida.

### CLIMA HOSTIL

Mas é preciso levar em conta que o movimento reivindicatório dos aeroviários atingiu o seu auge em uma situação política pouco favorável, às classes obceiras, quando era maior o desesperto dos elementos interessados em perturbar a normalidade constitucional do país para impor a ditadura dos tubarões e demais forças interestessadas em liquidar o regime democrático e manter os trabalhadores sujeitos à fome e à miséria progressivas. Com efeito, ainda era bem recente o espetacular assalto à sede do Sindicato de Carris, onde 1.300 empregados foram presos e transportados para a polícia — numa reedição das «razias» que os nazistas praticavam contra os judeus e os reféns na Europa ocupada. A intervenção no Sindicato da Leopoldina também fôra na véspera. Em nossa própria coletividade ainda amargávamos os ressaibos da divisão do Sindicato dos Aeronautes.

entregues à deliberação da morosa Justiça do Trabalho através de dissídio coletivo suscitado «ex-officio». Entretanto, o dissídio não foi suscitado, embora o Decreto n. 9.070 estipule expressamente que findos 10 dias de entendimentos entre patrões e empregados, permanecendo o impasse, é obrigação da autoridade ministerial competente enviar o caso à Justiça Trabalhista para a instauração do dissídio.

Por que as ameaças não se concretizaram? Porque as concentrações no Ministério do Trabalho, durante as audiências com os empregadores, as assembleias no Sindicato e o ambiente nos aeroportos, oficinas de manutenção e escritórios traíram claramente a intenção da classe de conquistar as suas legítimas reivindicações a qualquer preço. Em torno do Sindicato e usando das franquias que a Constituição garante aos trabalhadores.

### VITÓRIA INDISCUTÍVEL

Na realidade, o acôrdio coletivo conquistado pelos aeroviários foi quem rompeu a camisa de força fascizante com que se vem pretendendo, a partir de 24 de agosto, escravizar as massas trabalhadoras brasileiras.

Os aeroviários, conscientes de que são fortes apenas quando unidos e organizados através dos seus sindicatos, abriram uma picada nos entulhos colocados no caminho do proletariado que será alargada consideravelmente, neste ano, pelas centenas de milhares de trabalhadores que se encontram em luta por aumento de salários, pelo congelamento de preços e em defesa das liberdades civis.

Foi uma grande vitória, repitamos, não apenas em cruzeiros, mas, sobretudo, política e moralmente falando e que beneficiou a todas as classes assalariadas e às instituições democráticas.

### NOVA DERROTA DO CADUCO 9 070

Os próprios aeroviários sentiram na sua carne o desrespeito à sua autonomia sindical com a acintosa presença de agentes da Ordem Política e Social em duas assembleias, fato que determinou o enérgico protesto público realizado pelo colega Orival de Carvalho. Mas não foi só. Durante todo o curso da campanha, quando já os aeroviários tinham dado tôdas as demonstrações possíveis do seu desejo de harmonia e concórdia e quando estava «na cara» que o impasse nas negociações era devido exclusivamente à intransigência patronal — sofreram ameaças veladas ed aplicação do Decreto n. 9.070. Ou seja, de ver as suas reivindicações

## Oficializada a fusão...

(Conclusão da 3.ª página)

sação dos processos da Carteira Predial. A concessão de financiamentos pela CAPSAT-C, pelo menos para os segurados sem padrinhos (que são a maioria), está interrompida, desde o dia em que foi assinada a unificação oficial. Ora, nada justifica semelhante medida, que está a exigir a atenção do Sr. Ministro do Trabalho. A fusão deve ser feita para prestar melhor assistência aos contribuintes. E não para piorar a atual, que já é tão deficiente.

### DESPREZADOS OS DIRIGENTES SINDICAIS

Por maiores que sejam as virtudes que a fusão traga, o defeito capital da sua execução, a nosso ver, foi o solene desprezo com que o Governo tratou os Sindicatos vinculados ao âmbito da Caixa única. Eles não foram consultados nem ouvidos sobre o projeto de unificação.

### COLEGAS

O Sindicato é a casa dos trabalhadores e a sua trincheira de lutas. Entrar no seu quadro, e apoiá-lo é um dever de honra.

la: Até Cr\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos cruzeiros) 30% (trinta por cento); de Cr\$ 2.401,00 (dois mil quatrocentos e um cruzeiros) até Cr\$ 2.999,00 (dois mil novecentos e noventa e nove cruzeiros), Cr\$ 750,00 (setecentos e cinquenta cruzeiros); de Cr\$ 3.000,00 (três mil cruzeiros) até ..... Cr\$ 3.499,00 (três mil quatrocentos e noventa e nove cruzeiros), Cr\$ 800,00 (oitocentos cruzeiros); de ..... Cr\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos cruzeiros) a ..... Cr\$ 3.999,00 (três mil novecentos e noventa e nove cruzeiros), Cr\$ 850,00 (oitocento e cinquenta cruzeiros); de Cr\$ 4.000,00 (quatro mil cruzeiros) a Cr\$ 4.499,00 (quatro mil quatrocentos e noventa e nove cruzeiros), Cr\$ 900,00 (novecentos cruzeiros); de Cr\$ 4.500,00 (quatro mil e quinhentos cruzeiros), a Cr\$ 4.999,00 (qua-

tro mil novecentos e noventa e nove cruzeiros), ..... Cr\$ 950,00 (novecentos e cinquenta cruzeiros); de ... Cr\$ 5.000,00 (cinco mil cruzeiros) em diante, ..... Cr\$ 1.000,00 (hum mil cruzeiros); **Cláusula Terceira** — Os empregados admitidos entre o dia dezesseis de novembro de mil novecentos e cinquenta e três e trinta de abril de mil novecentos e cinquenta e quatro, terão o aumento calculado sobre os salários de admissão; **Cláusula Quarta** — Os aumentos salariais ora acordado incidirão sobre os salários resultantes do último acôrdio — (1.º de novembro de mil novecentos e cinquenta e três); **Cláusula Quinta** — Serão compensados todos os aumentos ocorridos desde a vigência do último acôrdio (dezesseis de novembro de mil novecentos e cinquenta e três); **Cláusula Sexta** — Os aumentos salariais previstos neste acôrdio vigorarão a partir da data de aplicação das novas tarifas a serem autorizadas pelo poder concedente, a fim de atender às despesas decorrentes desses aumentos; **Cláusula Sétima** — O presente acôrdio, para os devidos efeitos, será submetido à homologação do Exmo. Sr. Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Em maio do corrente ano, por proposta desta Diretoria, a Assembleia Geral da classe criou a Caixa de Assistência do Sindicato Nacional dos Aeroviários, nos moldes de cooperativa de crédito, com as elevadas finalidades de conceder empréstimos para execução de serviços de prótese e aquisição de óculos, e com o produto dos respectivos juros pagar auxílio-funeral por morte de associado.

Algumas empresas, entretanto, não compreendendo o caráter humanitário do empreendimento, não têm prestado a sua colaboração, notadamente a Panair do Brasil, recusando-se a descontar em folha de pagamento, as consignações destinadas à amortização dos empréstimos contratados com a CASNA.

Nessas condições, torna-se impossível à Caixa de Assistência realizar plenamente as suas operações, pois, não conta com o indispensável e obrigatório desconto, determinado pelo Regulamento da CASNA. Assim, tendo em vista a necessidade de preservar o patrimônio da classe, a Diretoria do Sindicato, em sua última reunião, resolveu, usando dos poderes que lhe confere o artigo 15 do referido Regulamento, suspender, temporariamente, a concessão dos benefícios da CASNA, até que a Assembleia Geral a ser oportunamente convocada, delibere a respeito da melhor maneira de fazer com que a Caixa reinicie o seu funcionamento, cercada das garantias de que carece.

A Diretoria do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

## Operada Sem Resultado Pelo Médico da Caixa

Do colega Newton Lima, de Natal, recebemos a seguinte carta: «Sendo Rádio-operador da Panair, e fazendo parte há onze anos, do quadro social desse Sindicato (Aeroviários), sob matrícula número 506, e sendo um leitor assíduo de A BÚSSOLA, tive oportunidade de ler em seu número 23, de 21-11-54, o artigo «Ficou Deformado», o qual relata a «via crucis» que enfrentou o nosso colega e meu amigo particular, Sr. Isauro Pinto. Como se trata de enaltecer a «capacidade profissional» dos médicos credenciados pela CAPSATC (pelo menos aqui no Norte) e sendo pai de uma das vítimas dessas «sumidades médicas», achei oportuna essa ocasião de levar ao conhecimento dessa redação um fato ocorrido em um filho meu, que tem semelhança com o ocorrido ao nosso colega Isauro Pinto, pois se trata também de um fracasso médico-cirúrgico.

### PERDEU A PINÇA...

Em Novembro do ano passado, entrei em entendimento com o dr. Manoel Vilar, oftalmologista credenciado pela CAP aqui em Natal, a fim de operar minha filha menor Maria Lúcia, de um estrabismo no olho direito, operação esta que o aludido facultativo dizia ser muito simples. Obtida a autorização da CAP, a operação foi marcada para os primeiros dias de Dezembro. A véspera da operação, procurei o dr. Manoel Vilar, a fim de me fornecer a receita dos medicamentos pré-operatórios. Porém, uma desagradável surpresa me esperava: o médico me informou que, tendo perdido uma pinça, não lhe seria possível operar minha filha. Essa desculpa não me convenceu, e estou certo de que ele não operou por ser incapaz.

### FRACASSOU A OPERAÇÃO

Vendo a impossibilidade dessa operação ser feita em Natal, recorri à CAP no sentido da mesma ser feita no Recife, para o que não encontrei dificuldade por parte daquela. Seguimos para o Recife em Julho deste, e após os entendimentos preliminares e exames radiográficos (radiografias tiradas com radiologista particular) a menina foi operada no dia 5 de Julho, no Hospital Português, pelo dr. Humberto Beltrão, oftalmologista credenciado da CAP aqui no Norte.

rada, a menina passou cinco dias no Hospital com os olhos vendados; após esses cinco dias de angustiosa expectativa e de sofrimento da minha filha, é retirada da venda dos seus olhos para ser constatado o fracasso absoluto da operação, pois o estrabismo continuava no mesmo, como se não houvesse sido operado. O médico operador, porém, não se impressionou com o fato e procurou me convencer de que a correção do estrabismo iria se dando aos poucos, de conformidade com a cicatrização da operação, e que dentro de 40 dias, com a cicatrização total, poder-se-ia constatar o êxito da operação.

Para não ir muito longe com mínimos detalhes, são decorridos cinco meses e nenhum resultado positivo foi obtido até agora.

### RECEITOU LENTES ERRADAS

Quando eram decorridos cinquenta dias de operação, escrevi ao dr. Humberto Beltrão informando-lhe de que, contrariamente aos seus prognósticos, a operação havia cicatrizado, mas a menina continuava estrábica como antes, prova incontestada do absoluto fracasso operatório. Respondeu-me posteriormente esse facultativo, dizendo ainda não ter perdido as esperanças da menina ficar boa, e aconselhou-me dar umas vitaminas. Infelizmente não ficou só nisso: as lentes que ele receitou para Maria Lúcia usar, dois graus a mais do que ela vinha usando, também não lhe serviram, pois lhe faziam confusão nas imagens, à pequena distância.

### TAMBÉM PREJUIZOS FINANCEIROS

Como V. S. deve imaginar, essa minha viagem ao Recife com minha filha foi realizada com enorme sacrifício, e só me trouxe prejuízos. Além dos gastos com passagens aéreas Natal-Recife-Natal e hospedagem no Hospital como acompanhante, ainda tive o desconto integral de dez dias de licença que tirei na Panair, a fim de acompanhar minha filha nessa viagem.

Com mais este relato, V. S. poderá fazer uma idéia de quanto estamos mal servidos de assistência médica na CAP aqui no Norte.

## Ultima hora

Diante da má vontade da direção da Panair do Brasil, à meia-noite de sábado último os pilotos da empresa resolveram entrar em greve, visando obter a reconsideração da dispensa do comte. Lauro Roque e a melhoria da alimentação fornecida às tripulações.

O sucesso do movimento de protesto é negável. Das 15 viagens marcadas para sábado apenas 3 foram realizadas.

### «MINHOCAS»

O DC-3 que conseguiu levantar vôo ante-ontem estava dirigido pelo comandante Eber, que tinha como co-piloto o comte. Jucá. O comte. Safadi também furou a «parede», pilotando o «Constellation» habitualmente dirigido pelo comte. Fernando Arruda, que foi um dos primeiros a se recusar a voar, em obediência à deliberação da assembleia dos pilotos e que, mais uma vez, está aparecendo como o grande líder da classe. Ao lado do comte. Safadi, como co-piloto, a empresa colocou o sr. Danilo Moura, recém brevetado e que nenhuma experiência nem credenciais possui para pilotar «Constellation». O terceiro aparelho estava dirigido pelo comte. Mendonça em pessoa (piloto chefe da Panair) acompanhado do co-piloto Barroso, aprendiz até então em estágio no hangar da Panair e criminosamente utilizado pela companhia.

### PERDEU-SE

É interessante notar que o comte. Mendonça, habituado aos «Constellation», realizou sábado duas viagens para Belo Horizonte num DC-3, tipo de avião com o qual já se acha desabitado. Por isto, na segunda viagem, acabou sendo dado como desaparecido, tendo sido mais tarde localizado em Vitória, onde aterrissou em caráter de emergência.

### SOLIDARIOS OS AERONAUTAS

Os pilotos da Panair do Brasil, que estão se reunindo na sede do Sindicato dos Aeronautas, já contam com a integral solidariedade dos demais tripulantes, convocados para discutir a situação pelo presidente da Junta Governativa, senhor Edmundo Lisboa.

Assim foi que os aeronautas deliberaram não aceitar escala de vôo que seja realizada com pilotos e comandantes estranhos ao quadro da Panair do Brasil ou que não preencham os elevados requisitos técnicos e profissionais exigidos pelos regulamentos da companhia e da DAC. Ao mesmo tempo, visando solucionar o quanto antes as divergências, os aeronautas se prontificaram a servir de mediadores entre os pilotos e a direção da Panair.

### MOVIMENTO JUSTO E LEGAL

O protesto dos pilotos é um movimento justo e legal e do qual o Ministério do Trabalho não tomou conhecimento em tempo útil porque a comissão de pilotos que procurou o Sr. Ministro do Trabalho, para solicitar a sua mediação-intercessão não pôde avistar-se com Sua Excelência. O objetivo da entrevista com o sr. Alencastro Guimarães era solicitar a sua intercessão junto à Diretoria da empresa, já

que, além de Ministro, S. Excia. é também acionista da Panair.

Deste modo, é destituída de qualquer base legal as afirmações da companhia de que a manifestação dos pilotos contra a injustiça praticada contra o seu colega Lauro Roque não encontra amparo na lei. A greve é um direito constitucional que os pilotos estão utilizando como recurso para vencer a arrogância patronal.

### CONSTITUIÇÃO DA NOVA DIRETORIA DOS AERONAUTAS

Presidente — Osmar Avelino Ferreira; vice-presidente — Frederico Heerm; 1.º secretário — Ivan Alkmim; 2.º secretário — Waldir Grasso; tesoureiro — Danton Ribeiro Borges. Conselho Fiscal — Antônio Aluisio Gondim de Abreu, Christovam Colombo Carvalho Silva e Luiz Moreira. Suplentes da Diretoria — Manoel Fernandes Filho, Guilherme Pereira dos Santos, Estanagildo Caucêro de Abreu, Bárbara Elizabeth Ruth Iracema Ponge e Aristides Girólamo. Suplentes do Conselho Fiscal — Raimundo Emanuel de Alencar, Jaime Ferreira da Silva e Eli Cavedagne.

### PEDIDO O ADIAMENTO DAS ELEIÇÕES

Motivo: Guimarães e seus companheiros não querem concorrer em chapa única.

A reportagem de A BÚSSOLA ouviu os aeroviários encabeçadores da «Chapa Azul» solicitando dos mesmos os motivos que determinaram o pedido de adiamento, das eleições marcadas para o dia 7 de fevereiro vindouro, os quais informaram não desejarem concorrer em chapa única, embora não sejam culpados de que antagonistas não se tenham para disputar a preferência do eleitorado.

### FALA GUIMARAES

— Eu e meus companheiros de chapa — disse nos José Vieira Guimarães, — resolvemos num gesto democrático, escaldados que estamos com a má impressão causada pelas chapas únicas, que muitas vezes não representam de fato a maioria da classe, retirar provisoriamente a nossa chapa, dando assim mais uma oportunidade aos companheiros que desejem, por acaso, concorrer às eleições de nosso órgão

# Umas de Alguns

(D. C.)

## PÂNDEGOS

O Sr. Hoelck continuava irredutível na solução amigável do problema salarial, até que deu uma chegadoinha a janela do 12.º andar do prédio do Trabalho e verificou lá em baixo a massa compacta de aeroviários que se mantinham dispostos a resolver a situação sem mais delongas. Ai as coisas mudaram; Claudinho voltou para o gabinete do D.N.T. enxugando o rosto com o lenço. As suas germânicas atitudes passaram a choramingas, apelando para o patriotismo dos aeroviários, pôsto que a aviação não poderia parar e os seus lucros não eram nenhum.

Éles são assim. Sempre assim. Comem à tripa fôrra, gastam os dólares do Brasil com "Cadillacs", voam pra cima das boas, e tratam os empregados como não tratam os seus mínimos totós. Quando os que não fazem nada disso querem melhor preço para o trabalho honesto, éles aí saltam. Apenam para o patriotismo, e põem aquilo que não têm como escudo de defesa de seus lucros absurdos. São uns pândegos.

## ALGUNS ENTRE MUITOS

O Coronel Lucena, chefe das Oficinas do Lóide Aéreo, foi agraciado com uma singela lembrança dos operários de sua seção daquela empresa. Trata-se do presente de uma caneta-tinteiro, que foi adquirida por cota entre os operários do Lóide para oferecer ao nobre chefe.

É verdadeiramente assombroso que isso venha de acontecer no seio de uma companhia de aviação, e principalmente do Lóide Aéreo, onde reina a desconfiança entre empregados e chefes, mais por culpa destes, de que daqueles, salvando-se casos como estes, que somente por aberração acontecem. Garantia de antemão que o jovem e eficiente Coronel Lucena, pelo seu espírito de solidariedade humana, senso de equilíbrio, compreensão dos fatores sociais determinantes, e, sobretudo, pela sua capacidade de administração sem carrancismos de caserna, não se aguentará por muito tempo no cargo que ocupa no Lóide, e, fatalmente, cairá em desgraça com os seus colegas de chefia.

Entretanto, garanto também que isto pouco o preocupará porque ele está acima de tudo isto e saberá manter o seu prestígio perante aqueles que o distinguiram com sua admiração.

## PROLONGAMENTO DA RELAÇÃO

O Sr. Rubens Almeida, Chefê de Oficinas da Nacional, a primeira coisa que faz quando chega ao recinto de trabalho é colocar uma baita "pau de fogo" em cima da sua escrivaninha. E ali permanece a diabólica máquina de fazer cadáveres até o fim do expediente. Quem quiser tratar de qualquer assunto com o policial-aeroviário, terá que enfrentar as duas personalidades do homem: uma é o Chefe; outra é o "gangster" de vocação, com sua artilharia...

## O VERSEJADO DO MÊS

Este mês eu vou glosar,  
Do Cossermelli as façanhas,  
O homem que faz vingar  
Tôda a sorte de barganhas.

Ele é mesmo de doar,  
Na defesa do patrão  
Pois não gosta de perder  
Na pior situação.

O homenzinho não sai  
Da Justiça abanando  
E manda pro Paragua!  
Quem tiver incomodado.

Por isso não digo, não  
O meu nome, seu doutor  
Se não eu vou, de avião,  
Pra onde Deus não andou.

Segundo consta, pretende-se instituir a "investigação social" para os candidatos aos cargos públicos e aos mandatos sindicais. Tal prática equívale à ressurreição do "atestado de ideologia", documento inconstitucional, pois fere o princípio de que ninguém poderá ser perseguido ou privado de nenhum dos seus direitos por motivo de convicção política, filosófica ou religiosa. Foi por isto, aliás, que o Congresso Nacional votou uma lei ordinária, revogando o "atestado de ideologia", que se vinha exigindo inclusive para as eleições sindicais, numa prática que datava dos igno-

## SÃO TÃO BONZINHOS...

A empresa do bonitão (Nacional) colocou aviso no quadro informando que pleitearia um aumento adicional de tarifas, a fim de aumentar os empregados admitidos depois de abril e que não foram beneficiados pelo acôrdo do Sindicato, alegando ser injustiça não aumentar os empregados mais novos. Em síntese, a Nacional quer fazer uma das suas costumeadas intrigas no seio da classe, para dividi-la.

Perguntamos aos mentores do aviso por que éles resistiram tanto nas negociações e não permitiram que o acôrdo beneficiasse tanto aqueles empregados mais novos, como também os que foram atingidos pelo salário mínimo, fato este que provocou o impasse que quase resultou em greve.

Agora, vem o Sr. Cláudio, que foi quem mais lutou contra aquilo que o Sindicato defendia, com unhas e dentes, tachar de injusto o acôrdo pelo fato de não constar aquilo que éle próprio combatu ferozmente. Felizmente, a classe já os conhece de sobra e sabe perfeitamente o que éles pretendem com as suas manobrinhas.

O Capi já foi provado  
Lutando c'ô tal doutor  
Por isso foi deportado  
Pro Paraguai, sim sinhô

Mas Capi é brasileiro  
E vai ter de regressar  
Mesmo com todo o dinheiro  
Que o seu doutô vai ganhar.

Pois seu doutor vá sabendo  
Que o Capi tem de voltar,  
Se é que está querendo  
A classe pacificar.

Se não vai tudo acabar  
E bom trabalho vai ter  
Pois vai ter de deportar  
Aeroviários a valer!

## MEDIDA ANTI-DEMOCRÁTICA

miniosos tempos do Estado Novo.

Agora mudaram o nome da medida anti-democrática e ilegal, crismando-a como "investigação social". Nem por isso o seu efeito pernicioso será menor. Servirá de pretexto ao patronato ganancioso e aos reacionários empederados, para fazer chantagens contra os elementos que mais se destacaram na defesa das causas trabalhistas, que não poderão, todavia, pegar mais, porque já estamos calejados. Já sabemos

## ATIVA PARTICIPAÇÃO DOS COLEGAS MINEIROS

Os aeroviários mineiros apoiaram por todos os meios ao seu alcance o movimento reivindicatório liderado pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários, unidos e organizados em torno da Delegacia em Belo Horizonte, orientada pelo Sr. Odilon Miranda.

Uma dessas manifestações foi o memorial com 500 assinaturas, que a Delegacia Sindical da capital montanhense enviou à sede do Sindicato, no qual, entre outras coisas, destacaram a necessidade de que o reajustamento salarial beneficiasse também os empregados dos chamados "taxis aéreos", enquadradas no âmbito de transporte aéreo e que, em Minas Gerais, são explorados pelas empresas "Aerosita", Organização Mineira de Transportes Aéreos (OMTA), "Imperial" e "Aerominas Transportes Aéreos".

## SÉRIAS DIFICULDADES ENFRENTAM AS CIAS.

O "Plano Aranha" Prejudica a Importação de Peças

Em "Aviso aos Funcionários", a VARIG deu-lhes conhecimento das cláusulas e da tabela do acôrdo coletivo firmado entre os aeroviários e o Sindicato patronal.

Ao mesmo tempo, o seu Diretor-Presidente manifestou que previa para 1955 uma séria crise, "dadas as medidas de restrição do crédito que o Governo vem pondo em prática para conter a inflação, sendo em minha opinião contraproducente quaisquer aumentos maiores de tarifas, porque estas já estão tão caras que o volume do tráfego está paralisado desde fins do ano passado, em consequência dos aumentos sucessivos de tarifas durante os dois últimos anos".

## DIFICULDADES A IMPORTAÇÃO

O dirigente da companhia gaucha poderia ter citado

## EDITORIAL:

# ELEIÇÕES SINDICAIS

Quase que na mesma época, três dos sindicatos de trabalhadores na aviação comercial realizarão eleições para a escolha de seus novos dirigentes.

Embora ato normal, desde que os sindicatos foram libertados das mãos dos pelegos e da tutela ministerialista, que tanto desmoralizaram o sindicalismo brasileiro, as eleições constituem um importante acontecimento na vida das associações de classe dos trabalhadores. É o pleno exercício da democracia no sindicato.

E mais: é o instante em que fazemos a seleção dos companheiros mais capazes de assumir a honrosa posição de delegados da nossa vontade, de empunhar a bandeira sagrada das nossas reivindicações. E é também um julgamento das suas atividades anteriores, em relação aos interesses da classe.

Tanto para os candidatos como para o eleitorado existem sérias e

pesadas responsabilidades. Os primeiros tacitamente assumem o compromisso de lutar à frente das nossas categorias profissionais pelos seus legítimos interesses, compromisso que será avaliado na medida em que éles tenham se conduzido no período pré-eleitoral. Para os eleitores, é o dever de sopesar bem as qualidades e os programas das chapas, avaliar a sua sinceridade pelas atitudes anteriores dos seus componentes, vendo o que é demagógico e o que é realizável, etc., pois qualquer erro no seu julgamento, para ser corrigido, exigirá mais esforços e, por que não dizer, talvez tenha que esperar dois anos, até o mandato expirar...

No Sindicato dos Aeronautas, onde o pleito se realizou nos dias 5, 6 e 7 de Janeiro, apenas uma chapa concorreu, encabeçada pelos colegas Osmar Ferreira de Carvalho e Ivan Alkmin. Em vez de negar a democracia, a chapa única, aqui, representou uma demonstração cabal de que os comissários, aeromoças, mecânicos e radiotelegrafistas de bordo, de cuja independência e esclarecimento ninguém pode duvidar, rejeitam toda competição inútil, que vise exclusivamente a concorrência pela concorrência, preferindo reconduzir à direção da sua gloriosa Casa aqueles companheiros já provados em memoráveis embates.

Entre os Pilotos e os Aeroviários ainda não existem chapas registradas. Mas a aparição de diversas candidaturas será também uma prova inequívoca de que no nosso meio impera a mais ampla democracia, a mais autêntica liberdade sindical, a mais sadia concorrência, para a seleção dos valores, na escolha dos nossos dirigentes. E desde já fica excluída a intenção de enxergar nessa competição democrática o dedo do patrão, a influência do Ministério ou da polícia, a reação dos pelegos ou de tal ou qual corrente política. O que há é o pleno uso do direito que cabe a todos os associados de disputar os cargos de direção dos Sindicatos, desde que preencham os requisitos legais e estatutários.

Tanto quanto nos Aeronautas, onde já se obteve a unificação de propósitos e de realizadores, a competição entre os Pilotos e os Aeroviários provará apenas que a democracia e a pugna pelos direitos constitucionais e sociais dos

## REIVINDICAÇÕES PENDENTES

São as seguintes as reivindicações que ficaram dependendo de estudos, a ser feitos de comum acôrdo entre o Sindicato Nacional dos Aeroviários e as companhias de aviação, de «per si»:

- 1 — extensão da semana inglesa aos que ainda não a usufruem;
- 2 — aumentos trienais de 200 cruzeiros para os empregados das companhias que ainda não os concedem;
- 3 — anulação das representações.

O Sr. Orival de Carvalho, presidente do Sindicato, já oficiou ao Diretor do Departamento Nacional do Trabalho, comunicando que o órgão da classe será representado em tais estudos por uma comissão de três membros, presidida pelo Sr. Gilberto Afonso Machado, 1.º Secretário da entidade e integrada por dois colegas da empresa em causa, em condições de bem desempenhar a missão confiada.

O início dos seus trabalhos está apenas dependendo de comunicação do Ministério do Trabalho.

trabalhadores são os objetivos comuns das chapas que surgirem.

Por isto, a obrigação de aceitar o resultado das urnas é um compromisso inerente a essa democrática emulação. É de se esperar, assim, que se siga o exemplo do Sindicato dos Aeroviários de São Paulo, onde as duas chapas derrotadas nas últimas eleições ali realizadas deram a admirável demonstração de respeito à vontade dos seus companheiros, abstendo-se do espetáculo degradante de impugnar um pleito liso e honesto, presidido com isenção e imparcialidade pelo colega Eustachio Palma, integrante de uma das chapas derrotadas. Nada mais causa repugnância do que as impugnações apresentadas sem motivos, por pretextos ridículos, imorais, ilegais ou antidemocráticos como a que se tentou, para citar um caso concreto, contra a eleição, em 1953, da Diretoria encabeçada por Orival de Carvalho. Alegou-se nada mais nada menos do que o papel de côr da «Chapa Azul» de Orival! Felizmente o Ministério do Trabalho não tomou conhecimento dessa manifestação de despeito e de desacato ao pronunciamento consciente do eleitorado.

As urnas, portanto, companheiros, com entusiasmo, para cumprir um dever e um direito de trabalhadores e de democratas! Vamos escolher, com sabedoria, os novos dirigentes das nossas entidades de classe, que são as nossas trincheiras de lutas, as nossas escolas de solidariedade e de amor ao próximo, as nossas tribunas de reivindicações! A Casa e o instrumento indispensável à conquista de nossas esperanças de bem estar-social e de progresso para o Brasil!

# Oficializada a Fusão das Caixas Com a Ausência dos Sindicatos

Consumou-se, finalmente, a tão falada fusão das Caixas. Agora, oficialmente, existe apenas uma: a CAP dos Ferrovários e Empregados em Serviços Públicos do Brasil. Praticamente, no entanto, a unificação ainda está por fazer. Na realidade, cada qual continua funcionando isolada, com os respectivos acêrvos entregues a administradores nomeados pelo Ministério do Trabalho.

A fusão tem provocado reações diferentes. Há os que entendem ser a mesma contrária aos interesses dos segurados. Entre estes figuram centenas de aeroviários, que já se pronunciaram em memorial e que se mostram

dispostos a requerer mandado de segurança. Outros, são a favor.

## NA CAPSAT-C

Na CAPSAT-C, o mérito da unificação foi ter afastado o Sr. Jorge Aloisio Fontenele, que há 14 anos se encastelara na sua direção, largamente utilizada para a realização de escabrosas negociações. Apesar dos continuados protestos da nossa clas-

se, o Sr. Fontenele só largou a «bôca rica» da CAPSAT-C quando esta acabou...

Entretanto, o saldo do nosso patrimônio ainda não está a salvo. O Sr. Salustio Rosa, o braço direito de Fontenele, é o Administrador do Acêrvo da Caixa. Em outras palavras, a máquina de corrupção, o regime dos «gregórios» continua imperando.

## PARALISADOS OS PROCESSOS

Um dos defeitos da fusão é, por outro lado, a paralisar (Conclui na 2.ª pág.)

## ELEITOS OS NOVOS DIRIGENTES DOS AEROVIÁRIOS PAULISTAS

Realizou-se no dia 7 de Dezembro corrente as eleições para a escolha da nova Diretoria do Sindicato dos Aeroviários do Estado de S. Paulo.

Concorreram três chapas, tendo saído vitoriosa a encabeçada pelo colega Murilo Pinheiro, funcionário do consórcio Real-Aerovias.

A posse da nova Diretoria realizou-se dia 7 de Janeiro p.p. tendo-se feito representar a Diretoria do Sindicato Nacional dos Aeroviários nas pessoas dos nossos companheiros Orival de Carvalho, Moacyr Palmeiras, José V. Guimarães e Cícero G. Oliveira.



# AERONÁUTAS E PILOTOS REIVINDICAM O AUMENTO IMEDIATO DE SALÁRIOS

45% DE REAJUSTAMENTO SALARIAL. DESEJAM OS RADIO-OPERADORES E MECANICOS DE BORDO, AERO-MOÇAS E COMISSARIOS — MINIMO DE 40%, É A PRETENSÃO DOS PILOTOS — OUTROS DETALHES DAS IMPORTANTES ASSEMBLÉIAS DO DIA 10 ÚLTIMO

Dezenas de aeronautas, realizaram, na tarde do dia 10 do corrente, sob a presidência do rádio-operador Cphir Mendes, a mais concorrida assembleia desde a divisão do Sindicato. Nas reuniões anteriores a Comissão elegeu na última assembleia, realizou diversas reuniões sobre o problema salarial, apreciando as diversas sugestões recebidas. Nesta assembleia, após vários debates, ficou resolvido que o Sindicato deverá pleitear das empresas de transportes aéreos um aumento geral de 45% sobre os salários fixos.

## OUTRAS REIVINDICAÇÕES

Além disso, decidiram os aeronautas reivindicar idêntica percentagem de aumento sobre o salário variável, calculado sobre as 75 horas, devendo o produto desse aumento ser incorporado ao salário fixo. Resolveram também os comissários, mecânicos e rádio-operadores de vôo pleitear que sejam consideradas horas extras, na base de 20% de aumento sobre o valor das horas normais, todo o excedente de horas trabalhadas além das 75 horas-quilômetros mensais.

Outro item que figurará das reivindicações que serão apresentadas aos empregadores é a garantia de hospedagem e alimentação ou pagamento de uma ajuda de custo suficiente para cobrir as despesas do tripulante fora da base onde tem sua sede, uma vez que algumas empresas não agem dessa forma.

## ASSEMBLÉIA DOS PILOTOS

À mesma hora os comandantes e co-pilotos realiza-

vam mais uma assembleia, também muito concorrida, onde foi debatido o problema salarial, sendo apreciadas as diversas propostas de aumento apresentadas. Nessa assembleia, que foi presidida pelo comandante Braire e secretariada pelos comandantes Gastão e Niemeier, diversos pilotos debateram detalhadamente as propostas ventiladas.

Por fim, ficou decidido que o Sindicato dos Pilotos não deverá pleitear mais de 50%, nem menos de 40%.

## “Cavu” Para a Criação da Federação do Ar

Já Existem as Condições Legais Para a Fundação da Federação Dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, Velha Aspiração da Nossa Categoria Profissional

Um dos mais antigos sonhos dos trabalhadores da aviação comercial brasileira, tanto dos de terra como dos tripulantes, é a criação da sua Federação sindical.

H dois anos atrás o assunto foi objeto de debate nos Sindicatos dos Aeronautas, Nacional dos Aeroaviários e Aeroaviários de São Paulo,

tendo as respectivas assembleias decidido que os mesmos deveriam trabalhar pela concretização desse justo desejo da classe. A reivindicação, entretanto, esbarrou com uma dificuldade, que, na época, não foi possível superar: pela legislação trabalhista, para a criação de Federação, é necessária a existência, de,

## GOZAM DE IMUNIDADES OS DELEGADOS SINDICAIS

Anulada a Transferência de Clóvis de Lira Moura, Pela 1.ª Junta de Conciliação e Julgamento do Recife — A Cruzeiro Recorreu

Apreciando a reclamação apresentada pelo Sr. Clóvis de Lira Moura, Delegado, do Recife, do Sindicato Nacional dos Aeroaviários, a 1.ª Junta de Conciliação e Julgamento da capital pernambucana decidiu anular a transferência do mesmo para Pires do Rio (Goias), feita pela Cruzeiro do Sul.

Em sua sentença, a 1.ª Junta reconheceu que “sendo o Sindicato Nacional dos Aeroaviários de âmbito nacional e o reclamante seu delegado neste Estado, como se verifica do documento de fls. 21, longe de configurar o mesmo um simples intermediário entre a reclamada e aquele órgão de mandato do presidente, como pretende a empresa, representa na realidade o próprio Sindicato nos limites territoriais da sua delegacia, exercendo, nestas condições, inequivocamente, cargo de direção ou administração, como deixa certo o art. 523, da CLT; considerando que assim acon-

tecendo é portador de atribuições definidas em lei que são as mesmas dos diretores eleitos, “a representação e a defesa dos interesses da entidade perante os Poderes Públicos e as empresas”, como determina o art. 522, parágrafo 3.º, da CLT citada, não há como se negar ao reclamante as mesmas garantias e imunidades asseguradas a aqueles”.

## RECORREU A COMPANHIA

Dessa sentença, a Companhia recorreu para instância superior, o que impediu o retorno do colega Clóvis Lira Moura ao Recife. No entanto, é de se esperar que o Tribunal Superior confirme a decisão da 1.ª Junta, pois o contrário seria retirar aos Delegados Sindicais as garantias de que necessitam, para o bom desempenho das suas atribuições.

## Campanha de Solidariedade

O Sindicato Nacional dos Aeroaviários instituiu a Campanha da Solidariedade de Classe, movimento este que vem tomando vulto entre os trabalhadores aeroaviários, que receberam com entusiasmo a iniciativa do seu órgão de classe.

Sobre o assunto, recebemos do Sr. Moacir de Sá Palmeira, 2.º Secretário do Sindicato, na qualidade de encarregado da campanha, as informações abaixo, bem como um veemente apelo aos companheiros no sentido de prestarem ao máximo aquele movimento de ajuda aos aeroaviários, sacrificados pelos empregadores por lutarem por aumento de salários.

pregadores, em consequência da campanha salarial, nos meses de setembro a dezembro de 1954: Cr\$ 286,00.

Saído para o mês de janeiro de 1955: Cr\$ 795,00.

## HOMENAGEADO PELOS COLEGAS DA NACIONAL

No dia 1 do corrente, data em que completou dez anos de serviços à Viação Aérea Brasil (consórcio Nacional), o sr. José Vieira Guimarães, 1.º Tesoureiro do Sindicato Nacional dos Aeroaviários, foi alvo de singela, carinhosa e espontânea manifestação dos seus companheiros de trabalho.

A homenagem revestiu-se de grande importância para a classe, porque testemunhava o apreço e consideração que os aeroaviários dedicam a todos aqueles que não regateiam esforços para servir à coletividade, e porque, também, era prestada exatamente no instante em que a campanha reivindicatória atingia o seu ponto crítico, quando a intransigência patronal levava a crer que o seu objetivo era provocar um revide grevista dos aeroaviários. Ao mesmo tempo, o companheiro do consórcio Nacional-Viabrás saudavam no aniversário uma vitória dos próprios empregados, pois é muito difícil que alguém consiga atingir a estabilidade nos domínios do sr. Hilton Machado...

## RECEITA

Importância recebida durante o mês de setembro de diversos contribuintes, conforme documentos ns. de 1 a 7 em nosso poder: Cr\$ 2.380,00.

Em outubro e novembro não houve recebimentos.

Importância recebida durante o mês de dezembro de diversos contribuintes, conforme documentos numerados de 8 a 10 em nosso poder: Cr\$ 461,00.

Doação do Sindicato, conforme Assembleia, de 23-11-54: Cr\$ 5.000,00.

Coleta realizada na Assembleia de 29-11-54: Cr\$ 400,00.

Arrecadação, até a presente data, das rifas de um rádio “Zenith” e um relógio de pulso “Eterna”: Cr\$ 820,00. Total: Cr\$ 9.061,00.

## DESPESA

Pagamentos efetuados a aeroaviários demitidos pelos em-

## ACIDENTADO VALTER PINA

No dia 20 do corrente, no aeroporto de Caravelas, quando trabalhava no motor do avião, sentado sobre a asa do aparelho, o colega Walter Pina, da Panair do Brasil, escorregou e caiu ao chão, ferindo gravemente a cabeça.

Transportado para o Rio e internado na Casa de Saúde Santa Luzia, o estimado companheiro permaneceu ainda 24 horas fora de si, estando agora já restabelecido.

## LEMBRANÇA

Na ocasião, foi oferecido um mimo ao sr. José Vieira Guimarães, acompanhado da seguinte dedicatória, em versos, assinada por dezenas de funcionários dos escritórios da Nacional:

«A VOCE, GUIMARAES, DEZ ANOS

Soldado valeroso da Justiça, Brigrindo sempre o pavilhão da Liberdade

Em luta renhida pelos fracassos, Em prol da nobreza e da verdade

A turma não podendo olvidar, Teus dez anos de serviço e lida

Com a alma, e o coração a palpitar, Te oferece como um abraço esta lembrança

## NO RIO GRANDE DO SUL:

## 300 DEMISSÕES NA VARIG

Logo após a assinatura do acordo coletivo com o Sindicato das Empresas Aeroaviárias, a direção da VARIG demitiu cerca de trezentos empregados. Entre os demitidos, figura o colega José Ferreira Neto, Delegado do Sindicato Nacional dos Aeroaviários no Rio Grande do Sul.

A medida não tem nenhum cabimento e só pode ser encarada como represália, visando intimidar os aeroaviários gaúchos. Por que? Porque a própria Companhia do Sr. Bertha, em circular, afirma que os aumentos espontâneos concedidos a partir de novembro de 1953, e que devem ser com-

TAMBÉM DEMITIDO O DELEGADO DO SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS — OS FATOS DESMENTEM O PROPALADO “SOCIALISMO” DA COMPANHIA DO SR. BERTHA

pensados (à exceção dos de promoção ou por antiguidade), não alterará substancialmente a situação dos seus funcionários, diante do reajustamento coletivo agora obtido pelo Sindicato. Se a VARIG, espontaneamente, aumentou os salários dos seus trabalhadores quase tanto quanto o reajustamento geral agora conquistado, por que, então, a demissão em massa? Ou a empresa mente ou é represália mesmo a esta vitória da classe aeroaviária, que contou com bastante apoio dos companheiros gaúchos.

mo já recorreu à Justiça do Trabalho, para anular a sua arbitrária demissão, que tem todo o caráter de vinda à sua denodada atividade sindical, alegando as suas imunidades de Delegado do Sindicato Nacional dos Aeroaviários.

Depois, quando o Sindicato afirma que a sindicalização, direito inalienável dos trabalhadores, é perseguida pela diretoria da VARIG, a Companhia vem dizer que não, que ela é até socializada... Mas os fatos aí estão, a provar que não tem nada de socialista, nem de humanismo cristão, uma empresa onde 300 aeroaviários são demitidos da noite para o dia, de uma só fornada, como castigo à vitória conquistada pela classe!

## É A SOBREVIVÊNCIA DO SINDICATO

Caso a VARIG não volte atrás, nesse corte maciço e tão odioso, é de esperar que os aeroaviários por acaso esbulhados em seus direitos saibam se defender corajosamente, perante a Justiça do Trabalho. E apoiem tanto os demitidos como os que permanecem em seus lugares, a causa de José Ferreira Neto, que também já apelou para a justiça trabalhista, pois o que está em jogo é a sobrevivência do Sindicato no Rio Grande do Sul, representado pelo seu valoroso Delegado.

## BOA A SITUAÇÃO DA COMPANHIA

Além do mais, o próprio Sindicato patronal, nas mesmas rondas do Ministério do Trabalho, proclamou que apenas duas empresas estavam em condições de suportar bem o reajustamento de 1.500 cruzeiros pleiteado originalmente pelo Sindicato: a VARIG e a REAL. Quando os patrões confessam que podem pagar 1.500 cruzeiros é porque podem pagar o dobro!

## ATENTADO A LIBERDADE SINDICAL

Faltam-nos maiores detalhes sobre as dispensas feitas no Rio Grande do Sul. Quanto ao Sr. José Ferreira Neto, sabemos, entretanto, que o mes-

## PAGO OUTRO AUXILIO-FUNERAL

No dia 13 de Dezembro, vítima de pertinaz moléstia, faleceu o colega Achilles Coelho dos Santos, aeroaviário da Panair do Brasil e que se encontrava afastado do serviço há vários meses.

Tão logo tomou conhecimento do triste acontecimento, a Diretoria do Sindicato Nacional dos Aeroaviários tomou as devidas providências, para que a sua viúva comparecesse à sede social, a fim de receber o auxílio-funeral de Cr\$ 500,00 (mil e quinhentos cruzeiros), previsto no Regulamento da CASNA, o que foi feito no dia 28 de Dezembro. Foi este o último benefício pago pela Caixa de Assistência do Sindicato Nacional dos Aeroaviários em 1954.