

AS REIVINDICAÇÕES AEROVIÁRIAS

ESTÃO SENDO COZINHADAS EM "BANHO MARIA"

Apesar dos Compromissos Assumidos anteriormente, na Mesa Redonda do Dia 9, os Patrões Declararam que Ainda não haviam Discutido as Reivindicações que Levamos ao Seu Conhecimento em Agosto :- Novo Encontro a 19 Deste Mês

Realizou-se terça-feira, dia 9 do corrente, no Ministério do Trabalho, nova mesa redonda entre os representantes do Sindicato Nacional dos Aeroaviários e do Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, para discutir as reivindicações da classe aeroaviária.

Abrindo os debates, o Sr. Gilberto Chrockatt de Sá, Diretor do Departamento Nacional do Trabalho, afirmou que o Ministro do Trabalho estava vivamente empenhado em que as pretensões dos aeroaviários encontrassem uma solução satisfatória, o mais rapidamente possível.

Palpites para "Jogo do Bicho"

No Ministério do Trabalho, entre outros, existem os seguintes processos administrativos contra a administração do Sr. Jorge Aloisio Fontenele, presidente da CAPSAT-C:

56.904/52	132.444/54
29.550/54	200.734/54
31.132/54	129.517/54

Esses milhares aí ficam como palpites para os fãs do «jogo do bicho». Pode ser que dessas centenas dê algumas.

Eles, os processos, é que não darão nada. A confraria do Jôquei Clube, à qual pertence o presidente da C.A.P., é uma espécie de Poder Oculto, que tem a finalidade de proteger todos os seus agremiados, qualquer que seja o Governo — Getúlio, Dutra ou Café. A realidade, infelizmente para nós, que pugnamos pela moralidade pública e pelo respeito ao dinheiro do povo, a realidade é que é mais fácil tirar um Presidente da República do cargo que o voto popular lhe deu — do que retirar Fontenele da presidência da C.A.P., onde se mantém contra a vontade dos contribuintes.

Orgão dos Aeronautas e Aeroaviários do Brasil

ANO III — N. 23 — RIO, 12-11-1954

A BUSSOLA

Sindicalização no Rio Grande do Sul

A fim de desenvolver a campanha de sindicalização que está galvanizando os aeroaviários gaúchos, assembléa realizada no dia 4 do corrente, em Porto Alegre, deliberou promover uma grande festa no próximo dia 28.

O programa constará de um churrasco ao meio-dia e de uma "soirée dançante".

APOIO TOTAL

Por outro lado, decidiram os colegas gaúchos angariar também assinaturas em um memorial-monstro, para ser enviado à Diretoria do Sindicato Nacional dos Aeroaviários, mostrando que a coletividade, no Rio Grande do Sul, está em péso a favor das reivindicações que pleiteamos.

GRANDE SINDICALIZAÇÃO

É de salientar que o movimento pró-sindicalização, no Rio Grande do Sul, está bastante animado, graças, sobretudo, ao Sr. José Ferreira Neto, Delegado Sindical, que não tem poupado esforços para que os gaúchos participem da vida sindical aeroaviária com a flama e o espírito de luta característicos da terra farroupilha.

ADVOGADO

Um dos mais importantes

passos dados pela Delegacia Sindical em Porto Alegre foi a contratação do Dr. Germano Bonow Filho como responsável pelo Departamento Jurídico local. O advogado está atendendo aos aeroaviários à Rua Andrade Neves, 90, 4º andar, apto. 46 — Telefone 7567.

130% DE AUMENTO NO CUSTO DE VIDA DEPOIS DO ACÓRDO DE NOVEMBRO DE 53

Segundo informações constantes do "Boletim" n. 48, da Divisão de Estatística e Documentação Social da Prefeitura de São Paulo, o índice ponderado de custo de vida em novembro de 1953, quando entrou em vigor o acórdio salarial com as companhias de aviação, era de 269,9% — em relação ao ano-base de 1939 — 100%.

Oito meses depois, em agosto do corrente ano, a mesma (Conclui na pág. 4)

Novo Advogado para os Aeroaviários

Desde setembro último, conta o Sindicato Nacional dos Aeroaviários com mais um advogado no seu Departamento Jurídico. É o jovem e brilhante Dr. Cristóvão Piragibe Tostes Malta, que se encontra à disposição dos associados, no Sindicato, diariamente, das 9 às 10 horas da manhã.

HÁ TRÊS MESES Fontenele Faz em Segrêdo os Financiamentos da Caixa

VIOLANDO A LEI, O PRESIDENTE DA CAP SUSPENDEU CLANDESTINAMENTE O ENVIO DOS PROCESSOS DA CARTEIRA PREDIAL AO EXAME DO CONSELHO DELIBERATIVO — ESTRANHA MEDIDA TOMADA AO APAGAR DAS LUZES DO SEU CURTO ESPAÇO DE TEMPO QUE (GRAÇAS A DEUS) EXPIRA EM DEZEMBRO PRÓXIMO...

Desde o dia 27 de julho do corrente ano não vem o Sr. Jorge Aloisio Fontenele, presidente da CAPSAT-C, submetendo à apreciação do Conselho Deliberativo da Instituição os processos relativos às operações imobiliárias realizadas pela Carteira Predial. Em outras palavras, o Sr. presidente da Caixa está inteiramente livre, com sinal verde aberto, para manipular à vontade as verbas da C.A.P.,

autorizando a concessão de financiamentos a quem quiser, associado ou não da C.A.P., com ou sem garantias suficientes, passando por cima da organizada, etc. Nem mesmo ao Ministério do Trabalho tem ele de prestar contas, por causa de um artigo capcioso enartado no Decreto n. 34.828, que uniformiza as operações imobiliárias dos órgãos de Previdência Social e que exige a prévia aprovação do

D.N.P.S. apenas quando a aplicação de capital for superior a 1% da contribuição anual dos empregadores. Nenhum dispositivo legal, no entanto, autoriza a suspensão do envio dos processos imobiliários ao Conselho Deliberativo — que, nos termos da legislação em vigor, administra conjuntamente com o presidente os serviços e as atividades da C.A.P.

PORTA ABERTA AS NEGOCIATAS

Contra a medida protestou em ata o Sr. Orival de Carvalho, representante dos empregados no Conselho Deliberativo, que estranhou tal resolução ilegal do Sr. presidente haver sido posta em prática justamente ao apagar das luzes do seu mandato, que expira em dezembro próximo.

Tem razão no seu protesto o presidente do Sindicato Nacional dos Aeroaviários: furtivas transações imobiliárias ao julgamento do Conselho Deliberativo, exatamente às vésperas de largar a "boca rica" é uma medida de deixar o observador, principalmente o contribuinte, com a pulga atrás da orelha. O precedente da negociata do "Edifício Icaro", na Avenida Nove de Julho, na capital paulista, depõe seriamente contra a usura da administração Fontenele e autoriza os mais sombrios presságios a respeito dos objetivos que ditaram a estratégia clandestina e ilegal de decisão de impedir que o Conselho Deliberativo examine, como é de seu dever e da competência administrativa, os processos referentes aos Aeroaviários.

"O AERONAUTA" FAZ O JOGO DAS CIAS.

Este número já estava prestes a sair, quando tomamos conhecimento da última edição de «O Aeronauta», contendo um «relatório» que teria sido feito por um grupo de aeroaviários, velhos e já desmoralizados divisionistas, a respeito da situação da C.A.P.S.A.T.-C e do Sindicato Nacional dos Aeroaviários.

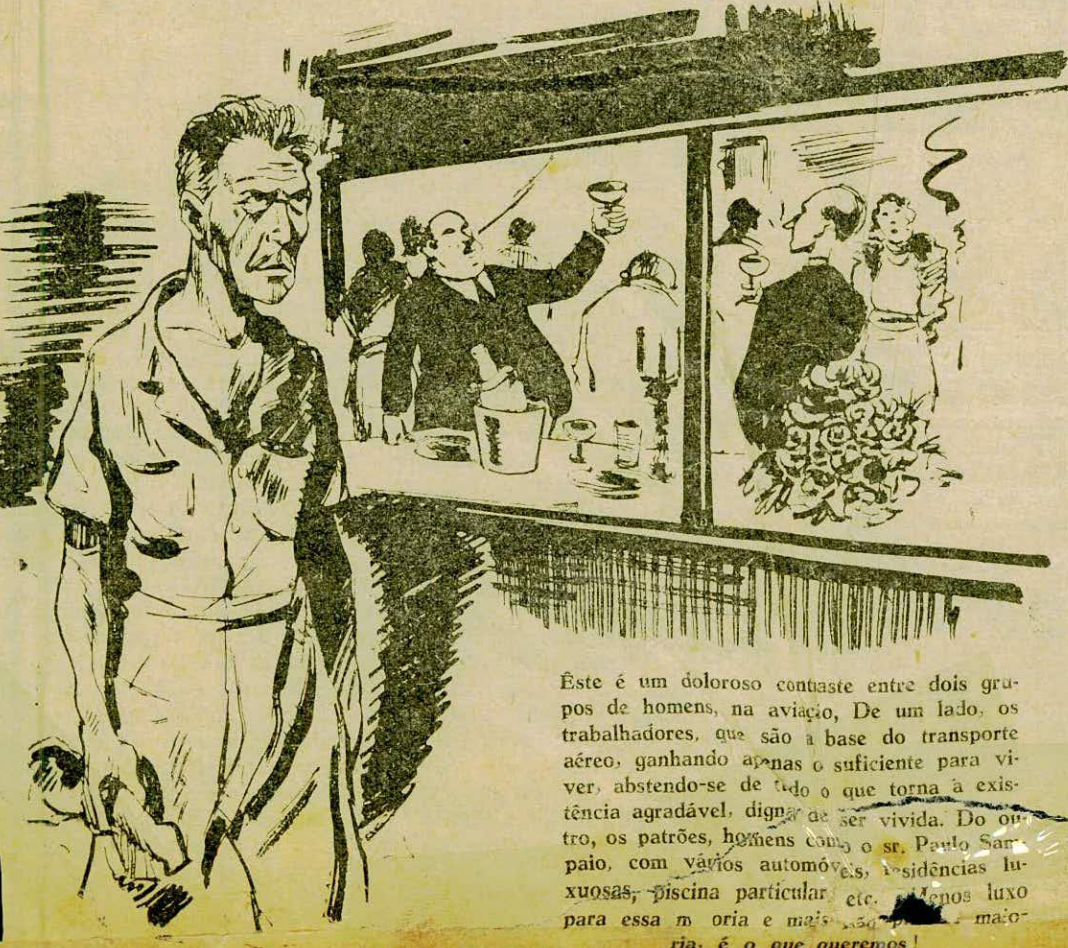
Do princípio ao fim, o tal catafau, que se fingiu de imparcial, é um libelo acusatório contra o S. N. dos Aeroaviários, particularmente contra o colega Orival de Carvalho, seu presidente.

Este, ao que sabemos, já se dirigiu em carta à direção de «O Aeronauta», pondo os pontos nos us.

Entretanto, mantendo a nossa carência de espírito, queremos assinalar, por nos-

sa conta e sem ter mandato de defesa confiado por quem quer que seja, que a matéria de «O Aeronauta» é um belo serviço prestado às companhias de aviação, porque destrata o Sindicato e procura separar a classe da Diretoria do Sindicato — unidade que tem tornado difícil às empresas deixar de atender às justas reivindicações formuladas por seus empregados. Nessa altura dos acontecimentos, quando a campanha pró-reajustamento, semana inglesa, etc. chega ao auge, a matéria de «O Aeronauta» é, portanto, um ótimo serviço de contra-propaganda das companhias — que deve ter rendido gordo jacobulê para um órgão que não despreza as «picaretagens» e que nunca se preocupou com os problemas dos trabalhadores da aviação.

OS AEROVIÁRIOS TRABALHAM... E OS TUBARÕES APROVEITAM



Este é um doloroso contraste entre dois grupos de homens, na aviação. De um lado, os trabalhadores, que são a base do transporte aéreo, ganhando apenas o suficiente para viver, abstenendo-se de tudo o que torna a existência agradável, digna de ser vivida. Do outro, os patrões, homens como o Sr. Paulo Sampaio, com vários automóveis, residências luxuosas, piscina particular, etc. Menos luxo para essa maioria e mais para a minoria, é o que queremos!

A DIVISÃO DO SIND. NACIONAL DOS AERONAUTAS

RAIO X DOS FATOS — HISTÓRICO DOS ACONTECIMENTOS — OS MENTORES DIVISIONISTAS — “CONSELHO TÉCNICO” — ASSEMBLÉIA GERAL DA CLASSE — A OFERTA DE DUZENTOS CONTOS FEITA PELO SR. LINEU GOMES — A PANAIR DISTRIBUI A PROPAGANDA DA “ASSOCIAÇÃO” — O DR. COSSERMELLI TRABALHA PELA DIVISÃO — CONTRADIÇÕES INEXPLICÁVEIS — UMA ASSEMBLÉIA SÓ DE PILOTOS

A história e a ciência nos ensinam que todos os movimentos têm a sua razão de ser; os rios que correm para os mares; o movimento das ondas e das marés; os pássaros e os peixes que emigram; a Revolução Francesa; a queda do Império Romano; a pedra que atirada para o alto vem ter fatalmente à terra; todos esses são movimentos que podem muito bem ser explicados por qualquer pessoa estudiosa.

E esse movimento que meia dúzia de pilotos e comandantes estão fazendo para dividir o Sindicato Nacional dos Aeronautas? Como poderá ser explicado?

Vamos historiar e esclarecer os fatos e deixar que os nossos leitores por si concluíam.

OS MENTORES

Comte. F. Escobar, da Panair do Brasil; Comte. Arthur Assis, da Cruzeiro; Comte. Dalvaro Ferreira Lima, da Aerovias; Comte. Fernando Corrêa Rocha, da Panair; Comte. Walter Neumayer, Diretor Técnico do Lóide.

HISTÓRICO

A idéia, a que parece, nasceu há cerca de um ano, na cabeça do Comte. Escobar. Naquella época ele falava na fundação de uma «Associação de Pilotos». Contra o parecer geral da classe que inclusive lhe mostrou o perigo daquilo se originar em alguma divisão no Sindicato, o Comte. Escobar se recolheu e parecia ter mesmo se convencido desse perigo.

Os argumentos usados se baseavam na necessidade de os pilotos terem um órgão estritamente técnico, que julgasse e se pronunciasse sobre as questões eminentemente técnicas da Aviação Comercial Brasileira. Indiscutivelmente, estas eram razões ponderáveis e que absolutamente não poderiam ser desprezadas. Portanto, cabia ao Sindicato agir.

“CONSELHO TÉCNICO”

Visando solucionar a questão, a Diretoria do Sindicato resolveu criar um «Conselho Técnico», o qual, composto de elementos altamente competentes, julgaria e se pronunciará sobre todos os problemas técnicos da nossa Aviação. Assim, então, esse «Conselho» decidiria — por exemplo — sobre

se os aviões C-46 poderiam continuar pousando e decolando no Aeroporto Santos Dumont; decidiria sobre as decolagens trimotor dos Constellations; decidiria sobre o peso operacional dos DC-3; daria a sua palavra sobre a eliminação do rádio-operador de voo; enfim, resolveria, após estudos, considerações diversas, etc., quaisquer as-

suntos técnicos, após o que, o Sindicato daria a palavra de ordem no sentido de que todos os aeronautas acatassem integralmente a decisão do seu «Conselho Técnico». É evidente que esse órgão, representando o nosso Sindicato, se ligaria com todas as autoridades brasileiras, aliás, francamente de acordo com o que reza a Legisla-

TRANSFORMAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO EM SINDICATO

Tendo em vista que o Ministro do Trabalho estava propenso a registrar essa Associação Profissional, o Sindicato resolveu no dia 17 de setembro convocar uma Assembléia Geral da classe para definir a situação e tomar posição frente ao caso.

O surpreendente foi que, paralelo à propaganda da Assembléia feita pelo Sindicato, também apareceram anúncios em que a Associação dos Pilotos pedia para os pilotos comparecerem a essa Assembléia, e naturalmente, nela, derrotarem o ponto de vista da Diretoria do Sindicato.

A afluência à Assembléia foi grande e, como não poderia deixar de ser, lá compareceram os Comtes. Escobar e Assis, fazendo-se acompanhar de um «estado-maior». A sessão foi presidida pelo Comte. Cerqueira Leite e foi das mais «quentes» que o Sindicato já tem realizado.

De início, o Comte. Escobar queria que na sala só permanecessem pilotos, mas o Comte. Cerqueira Leite lembrou que ali ainda era a Sêde do «Sindicato Nacional dos Aeronautas». Em seguida usou da palavra o Comte. Fernando Arruda, que então já estava ciente de que já não se tratava de discutir a fundação da Associação dos Pilotos e sim da fundação do «Sindicato dos Pilotos de Linhas Aéreas». O Comte. Arruda falou longamente sobre o assunto, mostrando detalhe por detalhe, face por face a inconveniência da fundação desse novo Sindicato. Disse da luta e do interesse que temos tido pela formação do Conselho Técnico, prosseguiu analisando o interesse pessoal que tem alguns dos mentores dessa divisão da classe. Logo de início Arruda declarou que, se fosse a sua pessoa, as suas atitudes, a sua maneira de agir, os motivos que estavam movendo a alguns pilotos desejarem a fundação de um novo Sindicato, que ele — Arruda — se demitiria imediatamente da Presidência do nosso órgão de classe. Prosseguindo, mostrou que esse novo Sindicato era algo tão inconveniente para a classe que os patrões o estavam apoiando integralmente.

APOIO PATRONAL

O Sr. Lineu Gomes, dono da Real-Aerovias oferecera duzentos contos para formação do mesmo; a propaganda desse «novo órgão» estava sendo feita pelo Departamento de Imprensa e Propaganda da Panair que encarregava de distribuir a todos os jornais fotografias, notas, notícias etc. desse «Sindicato». (Arruda apresentou comprovante desse pagamento da Panair). Por último, o advogado que estava tratando desse assunto no Ministério do Trabalho era o Dr. Eduardo Cossermelli, velho inimigo da classe, advogado do Sindicato das Empresas Aeroviárias, advogados da Cruzeiro do Sul e da Aerovias Brasil e estava trabalhando de traça para o Grupo «Escobar-Tutuca». Arruda lembrou que, embora irremediavelmente, o Ministério do Trabalho tinha interesse na divisão da classe, pois, o nosso Sindicato forte e unido como tem andado, dá um certo trabalho às autoridades e aos patrões. Além disso, o Sr. Alencastro Guimarães não é pessoa da confiança dos aeronautas, haja visto que, no projeto 01 — aquele que regula a profissão do aeronauta — o então Senador Alencastro Guimarães, apesar de nos ter prometido ao contrário, liquidou e arrasou com as nossas pretensões naquele projeto de lei aprovado pela Câmara.

FALA O COMTE. ROCHA

Procurando melhorar a posição do seu «lider» face à Assembléia, foi ao microfone o Comte. Rocha, para também defender a divisão da categoria dos aeronautas, isto é, a fundação do novo Sindicato. O Comte. Rocha falou longamente e foi sem dúvida bem mais feliz do que o seu «lider», pois, inclusive, falou em «pátria», «patriotismo», «história», «momento grave para o Brasil», etc., mas em que pesasse suas suas bonitas palavras, nós enfiávamos cem por cento a opinião do «Diário Carioca» quando, ao publicar a sua fotografia ao microfone, escreveu: «Comte. Rocha fez uma dissertação brilhante, firmando conceito de grande técnico, excelente expositor, TEÓRICO INFORMADO, ALHEIO AOS PROBLEMAS SINDICAIS (as máti-culas são nossas)».

OUTROS ORADORES

Usaram da palavra ainda vários oradores, todos opinando sobre o assunto, inclusive o ex-secretário do Sindicato, Ivan Alkmim, que em brilhante improvisação que arrancou

aplausos gerais, até mesmo do grupo que acompanhava o Comte. Escobar, apelou para a meditação e para manutenção da unidade da classe. Alkmim disse que, aquilo que estávamos assistindo naquela Assembléia, «discussão da divisão da classe» só podia ser fruto da incompreensão de alguns, e naturalmente a falta de um maior estudo do problema por parte de outros e um pouco de meditação de todos. Alkmim não opinou sobre a fundação do novo Sindicato propriamente dito, porquanto, isto era um problema que mais dizia aos pilotos, e ele, como rádio-operador se julgava suspeito para opinar, entretanto, apelava para que se ensarilhassem as armas e todos meditassem sobre esse magno assunto, cuja solução pacífica e certa, só não poderia interessar aqueles que desejassem o torpedeamento da unidade de nossa categoria profissional.

Contra a divisão da classe falaram também o Comte. Aluizio Ribeiro Júnior da Itá e o Comte. Lanuário Monteiro Filho, da Na-

Toda a oração do Comte. Arruda foi entrecortada de apertes e contra-apertes, ora a favor e ora contra.

Finalizando, o Presidente dos Aeronautas, analisou a entrevista que o Comte. Escobar dera ao «Correio da Manhã» sobre as razões da fundação desse novo Sindicato. A entrevista, disse Arruda, foi sem nenhuma substância ponderável e nela o entrevistado fez uma enorme confusão de coisas e mostrou-se até ignorante do conceito da palavra aeronauta.

Durante toda a sua falação o Comte. Arruda fixava-se numa pergunta: O que é que o Sindicato dos Pilotos se propõe a fazer e que não pode ser feito dentro do Sindicato Nacional dos Aeronautas?

FALA O COMTE. ESCOBAR

Usando da palavra, o Comte. Escobar tratou de rebater, ponto por ponto, toda a oração do Comte. Arruda e procurou se defender das acusações feitas a si e ao seu Grupo.

Disse que, quanto aos duzentos contos, nada havia a dizer, pois eles não haviam aceito essa oferta do Sr. Lineu Gomes. Quanto à propaganda da «Associação» distribuída oficialmente pela Panair, toda ela fora reembolsada à Panair com dinheiro do seu bolso, isto é, da «Associação». O Dr. Cossermelli, disse o Comte. Escobar, é um advogado como outro qualquer, e como tal, podia trabalhar para quem quisesse e também para a «Associação». Prosseguindo, o Comte. Escobar, sempre ajudado pelo Comte. Assis fez uma apologia da necessidade da separação das nossas categorias. Disse que não via porque, com a função do Sindicato dos Pilotos, a classe estaria dividida. A grande união, declarou aquele «líder», nós a faremos quando fundarmos uma «FEDERAÇÃO» que então abarcará toda a classe dos homens que voam. Sobrepondo uma «Legislação Trabalhista» — aquele «monumento» como ele dizia — O Comte. Escobar a todo momento ameaçava abri-la e fazia uma confusão tremenda de interpretação dizendo que, a «Federação» poderia se dirigir às autoridades mais altas, e o simples Sindicato não!

A ASSOCIAÇÃO É UM SOFISMA . . .

Prosseguiu o orador explicando as suas razões, às vezes auxiliado por membros do seu «estado maior» e às vezes contra-atacado por colegas seus que se manifestavam radicalmente contra as suas idéias.

Durante todo o discurso desse ilustre Comandante, por várias vezes o Presidente da Mesa teve de ameaçar suspender os trabalhos, tendo em vista os rumos de tumulto e alta tensão que a Assembléia tomava!

Quanto à entrevista que deitara no «Correio da Manhã», o Comte. Escobar declarou que, nela, ele usara de um certo «SOFISMA» para provocar discussão em torno do seu objetivo. A essa sua confissão, a Assembléia e o seu «estado maior» não pôde esconder um gesto de reprovação geral. Ora, como disse um dos presentes, como é que um assunto de tão magna e transcendental importância como esse, para atrair adeptos, já se inicia sob o signo de um sofisma!

Uma pergunta ficou no ar, pois, o Comte. Escobar, e nenhum dos seus acompanhantes foi capaz de responder: O que é que o Sindicato dos Pilotos se propõe a fazer e que não pode ser feito dentro do Sindicato Nacional dos Aeronautas?

RESOLUÇÕES DA ASSEMBLÉIA

Depois de tudo devidamente esclarecido e discutido, eis o que resolveu quase por unanimidade a Assembléia: Desapoiar toda e qualquer iniciativa que visasse desmembrar o Sindicato Nacional dos Aeronautas; Apoiar integralmente a própria Associação dos Pilotos, desde que ela funcione dentro do nosso Sindicato, funcionando inclusive, com a sua própria e atual Diretoria.

É preciso que se diga que na hora da votação dos assuntos, tendo em vista a fragorosa derrota que se desenhava no plenário, retiraram-se da sala o Comte. Escobar, Comte. Assis e o seu grupo.

CONTRADIÇÕES

Há algumas explicações que esses senhores «separatistas» devem à classe e que dividimos aqui, para que não se esqueçam um dia.

Por exemplo, qual a Assembléia que autorizou a transformar a Associação dos Pilotos em Sindicato dos Pilotos? Eles dizem que não

dêse Conselho, mas por absoluta falta de colaboração não pôde concluir. Por fim, eis que Rotta sucumbe fatalmente e nada mais se pôde fazer.

A Diretoria do Sindicato ainda apelou para três Assembléias, especialmente convocadas para isto. Todos achavam magnífica a idéia, mas ninguém se oferecia para trabalhar, esta que é a verdade!

NOVAMENTE ESCOBAR

Há cerca de quatro meses entra novamente em cena o Comte. Escobar, desta vez acompanhado do Comte. Rocha, do Comte. Assis (Tutuca) e mais uma meia dúzia de «conhecidos desconhecidos». Queriam e estavam dispostos a fundar a tal «Associação».

Os motivos que levavam muitos desses senhores a essa resolução são vários e de ordem exclusivamente pessoal. São vaidades feridas, são recalques, são desejos de aparecer e há mesmo os que objetivam unicamente o esfacelamento da classe.

Mas, como dissemos acima, não entraremos nesses detalhes, deixaremos que os leitores melhor concluam.

AS LISTAS DE ADESÕES

Possuídos dessas idéias, esses tais mentores saíram em campo à procura de seguidores, e, então, arranjaram uma listas contendo cerca de duzentas assinaturas aderindo à fundação da Associação de Pilotos. Entretanto, é preciso ficar claro, a grande maioria dos que assinaram

estas listas, nunca julgou que mais tarde as suas assinaturas também fossem servir para a fundação de um órgão que viesse torpedear e acabar com a nossa unidade sindical! Quando essas pessoas colocavam as suas assinaturas naquele papel, — estamos certos — é que julgavam talvez a Associação dos Pilotos pudesse resolver aquilo que o Conselho Técnico ainda não conseguia.

Ao encaminhar o pedido do registro inicialmente da Associação, os seus mentores diziam que ela já estava em pleno funcionamento e já oferecia aos seus «associados» assistência médica e jurídica!

NOTA OFICIAL DO SINDICATO

Tão logo a Diretoria diviso mais claramente qual o objetivo do Grupo «Escobar-Assis», expediu uma nota oficial, na qual, advertia os pilotos sobre os perigos de divisão que aquela Associação representava e rebatia os argumentos que o grupo usava, pretendendo angariar um grande número de assinaturas.

Nessa nota, mais uma vez, a Diretoria do Sindicato fazia ver aos pilotos que os seus problemas técnicos nunca foram desprezados pelo Sindicato, o que faltava era gente para integrar o Conselho Técnico. Por fim, a nota alertava a classe quanto aos nomes que estavam à testa desse movimento e que absolutamente não poderiam merecer nenhuma confiança da classe.

AUMENTOU O NÚMERO DE PASSAGEIROS

Em janeiro de 1953 o número de passageiros embarcados e desembarcados em Congonhas (S. Paulo) atingiu a 87.706 pessoas. Nos três primeiros meses de 1954 o movimento de embarque e desembarque de passageiros, ali, ascendeu a 310.949! — conforme mostram os dados recolhidos pela Prefeitura de São Paulo e publicados no «Boletim» n. 50, da sua Di-

visão de Estatística e Documentação Social.

Isto prova que a aviação comercial está em pleno florescimento. Logo, as empresas não pagam o reajustamento de 1.500 cruzeiros que os aeroviários reivindicam porque não querem, porque desejam amealhar maiores lucros à custa das nossas privações.

O Custo da Vida Antes e Depois de Acordo de 11/53

Em novembro de 1953, quando foi assinado o acordo coletivo com o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, era o abaixo transcrito, em síntese, o quadro dos preços dos gêneros alimentícios vigorantes em quatro dos principais centros aeroviários do país. Ignoramos quais os preços atuais, mas os do Distrito Federal, que reproduzimos, devem servir de base para os mesmos.

	1953	1954	1953	1953	1953
	Rio	Rio	São Paulo	Recife	Belém
Arroz	11,70	13,90	12,60	10,30	7,80
Açúcar	5,30	7,90	5,40	5,10	5,80
Banha	26,90	40,00	27,10	23,30	24,40
Carne de vaca	21,10	35,00	21,00	13,80	16,20
Batata	7,50	10,50	7,10	6,00	11,60
Café em pó	36,20	56,00	40,00	30,00	36,30
Charque	27,20	30,00	26,80	27,30	30,70

Aeronautas, eles achavam impossível, ou então silenciavam sobre o assunto. Entretanto, agora transformam a Associação em Sindicato e nós perguntamos: como poderão contornar o caso da filiação a organismos internacionais?

Não será da mesma maneira como poderia ser dentro do Sindicato dos Aeronautas?

O Comte. Escobar acha que devemos fundar vários Sindicatos dentro da mesma categoria e mais tarde fundarmos uma Federação que abrigasse todos os aeronautas.

Nós perguntamos: porque nos enveredarmos pelo perigoso terreno da divisão, com o objetivo de nos unirmos totalmente adiante sob um organismo reconhecido de cúpula como é uma Federação? Não seria melhor aproveitar que já estamos unidos e tratar de melhorarmos e estruturarmos essa união?

Além disso, essa tal «Federação» é uma saída à última hora, pois, antes, esses senhores nunca fala-

ram nesse assunto e está claro que o seu objetivo único e exclusivo é «sair do Sindicato», isto, eles deixam escapar nos «bate-papos».

ASSEMBLÉIA SÓ DE PILOTOS

Conforme o Comte. Arruda prometera, no dia 27 de Setembro, foi convocada uma Assembléia exclusivamente de pilotos para debaterem sozinho o assunto do novo Sindicato. A ela compareceram cerca de cento e sessenta pilotos e, depois das mesmas discussões da Assembléia Geral anterior, depois dos devidos esclarecimentos, depois dos debates, depois de exposta todas as opiniões etc., eis o que resolveu essa magna Assembléia: não aceitar a divisão da classe lutar pela continuação do Sindicato Nacional dos Aeronautas, congregando em torno de si todos os aeronautas do Brasil. (Pela divisão da classe votaram apenas quatorze pessoas). Nesse sentido, cava o Sindicato autorizado a marcar todas as providências necessárias.

(Conclui na 2ª)

FICOU DEFORMADO Por Desidia da Caixa

OS "MÉDICOS E MONSTROS" QUE MANCHAM O SERVIÇO MÉDICO DA
CAPSAT-C NÃO VIRAM TRÊS FRATURAS NO ROSTO DO MECÂNICO!... —
A DOLOROSA ODISSÉIA DO FUNCIONÁRIO DA AEROLINEAS ARGENTINA

Do colega Isauro Pinto, residente em Natal, o presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários recebeu uma carta onde narra a "via crucis" que enfrentou ao procurar socorros médicos na C.A.P. e que transcrevemos na íntegra, devido à sua objetividade.

"Como membro que sou, esse Sindicato — matrícula n. 9.577 — diz ele, — venho por este intermédio, apelar para o alto espírito de justiça de V. S. e ao mesmo tempo pedir a cooperação desse órgão, que tanto tem feito pela nossa classe, para o assunto que passo a relatar.

Sou mecânico de avião, nesta cidade, da Companhia Aerolíneas Argentinas — desde maio de 1949, portanto, contribuinte da famigerada Caixa de Aposentadoria e Pensões de Serviços Aéreos e Telecomunicações, cartão de matrícula n. 20.711.

FRATURAS NO ROSTO

No dia 22 de agosto, deste ano, em gozo de férias, sofri uma grave acidente de camião, quando regressava de um passeio perto desta cidade.

Sómente no dia 24 é que fui atendido pelo médico da Caixa, Dr. Assis Miranda e não parecendo o oculista da mesma, Dr. Manuel Vilar, compareci ao seu consultório, onde fui submetido a ligeiro exame.

Como poderá ser verificado pelas radiografias anexas, a parte atingida foi a do olho esquerdo.

Sómente no dia 28 é que eu examinando a região acidentada notei que deveria ter ocorrido sérias fraturas nos ossos da face esquerda.

O MÉDICO NÃO VIU
Imediatamente compareci à C.A.P., pedindo que fosse tirada uma chapa radiográfica local. Depois de 3 dias é que o Dr. José Maciel — radiologista da Caixa — fez-me entrega da chapa, sem o respectivo laudo médico. Após uma grande luta e já desesperado, é que recebi o laudo (documento anexo), dizendo

DÁRIO DE OLIVEIRA

A tesouraria do Sindicato Nacional dos Aeroviários está solicitando com urgência o comparecimento do Sr. Dário de Oliveira, do Lóide Aéreo Nacional, a fim de tratar de assuntos do seu interesse.

FALTA AGUA NO HANGAR DO LOIDE

É grande a estranheza dos operários do Lóide (Aeroporto) com respeito à falta d'água, que ali é permanente. A turma acaba o trabalho, com o corpo sujo de graxa, mas água, que é bom, não há. O jeito é ir pra casa suado, com o corpo sujo.

O Coronel Gibson, que se mostra tão exigente em relação a outras coisas, que prejudicam os trabalhadores, poderia ver se dá uma solução para as torneiras secas, tanto mais que os dois barracões vizinhos estão sempre com o precioso líquido.

NÃO EXISTE REFEITÓRIO

O espetáculo diário dos aeroviários da Cruzeiro do Sul (Base), comendo nas beiras de calçadas, depõe bastante contra a empresa do Sr. Benedito Ribeiro. É que ali não existe refeitório e nem sequer a lugar onde os nossos colegas possam esquentar suas

que não havia fraturas. Recebemos de conseqüências futuras e verificando que estava completamente desamparado de qualquer auxílio médico por parte da C.A.P. local, viajei doente, por minha conta, até Recife, em busca de alívio para os meus sofrimentos.

SUPLICIADO PELO DR. GALVÃO

Na capital pernambucana, dirigi-me ao SAMDU, tendo o Dr. Geraldo, médico dessa Instituição, tirado uma radiografia e constatado 3 fraturas! Posteriormente fui à C.A.P. de Recife (Agência), sendo atendido como um indigente pelo Dr. Galvão. Apesar de meu nariz estar ainda sangrando, não me autorizou esse médico minha ida a um especialista. O radiologista da Caixa em Recife aconselhou-me a fazer um estudo radiológico, o que também não foi atendido pelo Dr. Galvão. RECEITARAM "COLÍRIO"...

Verificando, mais uma vez, que estava ao abandono, fui, por minha conta a diversos especialistas, ficando todos eles admirados da minha resistência orgânica, pois, desde o dia do acidente, isto é, de 22 de agosto até 4 de setembro, depois de passar pelas mãos do Dr. Assis Miranda, Dr. Manuel Vilar, José Maciel e Galvão, médicos da C.A.P. em Natal e Recife, o único e exclusivo medicamento que me receitaram foi "Colírio Parafenol". E, pior, não tinham descoberto as fraturas!

E dizer-se que contribuo para a CAPSAT-C com quase 500 cruzeiros mensais!...

MONSTRUOSIDADE

Peço, por gentileza, Sr. Orival de Carvalho, apelando para o alto espírito de camaradagem aeroviária, demonstrado por V. S. em tão memoráveis campanhas no nosso Sindicato, que me escreva dizendo o que poderei fazer, nesta conjuntura, diante de tamanhas monstruosidades e indignidades profissionais!

É preciso notar que estive também em Recife com o Dr. Ventura — o maior oculista pernambucano — que me disse que eu deveria ter sido submetido a uma operação plástica logo após o acidente e não agora, quando as fraturas já se encontram em fase de solidificação.

DEFORMADO!

Venho mais uma vez, Sr. Orival, apelar e pedir carinho-

samente a V. S. informar se poderei mover uma Ação Judicial contra a Caixa de Aposentadoria, pois presentemente estou com a face esquerda do rosto com grave deformação e receio de futuras conseqüências.

Até o momento já gastei 5

PEDEM OS SEGURADOS a instalação de um posto da C.A.P. em Ilhéus

Há meses atrás, reiterando uma velha reivindicação sua, os aeroviários de Ilhéus enviaram ao presidente da CAPSAT-C um abaixo-assinado, solicitando a criação de um Gabinete Médico Dentário naquele importante porto da Bahia. Depois disso, inúmeros telegramas foram enviados, insistindo na urgência da instalação desse posto de assistência social.

Até hoje, no entanto, conforme informações que nos foram prestadas em carta pelo colega Gildasio Martins Lins, nenhuma resposta foi dada pelo Sr. Jorge Fontenele as justas pretensões dos segurados da C.A.P., radicados na "Princesa do Sul".

Os colegas de Ilhéus não vão desistir de obter o Posto Médico-Dentário somente e por causa dessa falta de consideração, que assume aspectos de verdadeiro desprezo, que tem sido a constante da administração Fontenele na Caixa. Mas entre eles vai se enraizando cada vez mais a convicção de milhares de contribuintes da CAPSAT-C: a Instituição só se integrará plenamente nas suas finalidades no dia em que a sua direção estiver confiada a autênticos re-

A divisão do Sind. Nac. ...

(Conclusão da 2.ª pág.)

rias, inclusive lançando mão de listas de consulta, etc.

IDÉIA FIXA

Depois de uma resolução dessa e tendo em vista a opinião da maioria, se o Comte. Escobar e Comte. Tutuca estivessem agindo com boas intenções, se recolheriam ou passariam a agir no sentido da unidade da classe. Mas não, continuam na sua macabra missão, pois estão possuídos da «idéia fixa»:

CONCLUSÃO

Amigos, é provável que o Sindicato Nacional dos Aeronautas esteja mal, é provável que a sua Diretoria não tenha correspondido à expectativa geral e não tenha cuidado devidamente dos interesses da nossa classe. É possível que tenhamos de substituir os homens que atualmente estão à sua testa. Quem sabe se lá não há gente fazendo política partidária da direita ou da esquerda? Quantos defeitos, quantas falhas ainda poderá ter o nosso órgão representativo de classe?

E daí? Não seria covardia abandoná-lo?

Não leitores, nunca, nós não podemos, não devemos nunca abandonar a nossa Casa de Lutas!

Nossa obrigação é aperfeiçoá-la, melhorá-la e pô-la no caminho certo e nunca reduzi-la a zero, anarquizando-a e destruindo-a totalmente.

Vamos chamar a atenção dos seus Diretores, primeiro particularmente, depois numa Assembléia, ou publicamente e por fim, vamos destituir esses Diretores ou essas pessoas que não tenham agido bem.

Mas, senhores, convenhamos: há uma diferença muito grande entre criticar acerbamente uma Diretoria e fazer um trabalho de aniquilamento do Sindicato em si mesmo.

Assim, só agem os inferiores, os invejosos, os incapazes, os descrentes, os ignorantes ou alguém que esteja imbuído da mais absoluta má fé!

presentantes dos segurados, mil cruzeiros em tratamento médico, chapas, remédios e etc. Desejaria saber se a C.A.P. está ou não na obrigação de pagar este prejuízo.

Muito agradecerá uma pronta resposta de V. S. ao assunto desta e caso aconselhe uma Ação Judicial, se o nosso Sindicato poderia patrocinar essa causa.

(a.) Isauro Pinto — Rua Joaquim Fabrício, 239 — Petrópolis, Natal — Rio Grande do Norte.

N. R. — Ao que apuramos, o S.N.A. aconselhou o missivista a abrir os processos acima referidos.

DESEJA A «VARIG» CRIAR NOVA LINHA PARA OS EE. UU.

O "Diário de Notícias" do Rio de Janeiro, em sua edição de 7 de outubro findo, publicou o seguinte telegrama:

"NOVA YORK, 6 (U. P.) — A companhia de aviação mais antiga do Brasil quer estabelecer uma nova linha entre o Brasil e os Estados Unidos.

A "Varig" (Viação Aérea Rio-Grandense) pediu autorização à Junta de Aeronáutica Civil dos Estados Unidos, para o estabelecimento de uma nova linha entre o Rio e Nova York.

Os aviões brasileiros fariam escala nos portos do Caribe e em Washington, no caso de ser concedida a autorização.

A "Varig" apresentou sua petição em conformidade com o Acórdão sobre Transportes Aéreo, firmado entre os Estados Unidos e o Brasil, em 1946".

O Governo brasileiro já concedeu à empresa, cujos aviões voam à Argentina e ao Uruguai, permissão para estabelecer a nova linha, à qual dedicará três aviões "Lockheed Super-Constellation".

Até o momento em que aprontávamos esta edição nenhuma resposta dos Estados Unidos fora conhecido ao justo desejo da empresa de aviação brasileira. Temos a esperança, no entanto, de que a propalada política de "boa vizinhança" funcione e a "Varig" obtenha dos norte-americanos a autorização para estender suas linhas até Nova York, via Caribe e Washington.

Que Raciocine o Aeronauta

Roberto Fritscher

Felizmente temos notado que diversos associados estão bastante preocupados com a tendência «colorista» deste Sindicato. Lamentamos, no entanto, que homens, ao se mostrarem tão atentos para salvaguardar o ideal da Democracia, se revelem soldados tão fracos na luta pela conservação do patrimônio democrático do Sindicato.

Na Medicina, o médico ataca e controla o mal de que é acometido seu paciente. Na Guerra, procura-se — com o sacrifício de muitas vidas — desmantelar um reduto de resistência ou aglomeração de tropas para uma futura ofensiva. Em nosso mais conhecido esporte, o futebol, quando o adversário possui um jogador de capacidade excepcional, tornam-se necessários até dois homens para marcá-lo, a fim de impedir seus ataques ainda na fase inicial, pois, uma vez articulados, quase certa é para ele a conquista de mais um tento para o seu clube.

A atitude, que ora condenamos, é exatamente a que daria maior oportunidade para que qualquer coletividade adquirisse esta ou aquela «coloração», para que, por exemplo, o cliente do médico falecesse, a guerra fosse perdida e, no futebol, seria uma derrota certa para o quadro que assim agisse.

Não é com a retirada dos seus defensores que se impõe a linha democrática dentro do Sindicato. Muito pelo contrário. Sem haver a menor oposição, estariam abertos os horizontes ao surgimento justamente da cor que se pretende combater.

Todos lutamos pela vida. É necessária a marcação de homem para homem, a fim de que os atos de eventuais elementos nocivos sejam desarticulados em sua base. Retirando-nos do campo de luta, seremos facilmente derrotados. Portanto, contraproducente seria, a nosso ver, abandonarmos este Sindicato deixando-o à mercê de influências extremistas: Julgamos imprescindível a presença de todos os homens de caráter bem formado para neutralizar, de pronto, toda e qualquer ideologia que venha a brotar e seja incompatível com o padrão democrático que defendemos. O homem de bem não se prostituirá caso tenha de frequentar um prostíbulo. Seria admitir que fiscais corromper-se-iam fiscalizando uma organização corrupta; seria admitir que o catequisador converter-se-ia à antropofagia; seria admitir que o professor, lecionando analfabetos, analfabetizasse-a.

Qual não seria a conseqüência, se Jesus Cristo não tivesse expulsado os vendilhões que profanavam o templo? Vemos esse homem, pacífico e apóstolo da Bondade, combater os que desvirtuavam os designios daquela Casa. Em vez de retirar-se e construir um outro templo, que da mesma forma seria conquistado pelos vendilhões, revoltou-se e de chicote na mão, conforme ensina a Sagrada Escritura, expulsou os que ali aviltavam a Casa de Deus.

O que assegurou ao grande conquistador mongol Gengis Kan o rôlo compressor de suas infalíveis vitórias? A retirada paulatina dos impérios ocidentais que não ofereciam a menor resistência, esquivando-se da luta e visando o seu conforto em detrimento dos seus ideais. Além disso, geravam o pânico total divulgando notícias assustadoras sobre as já em si desconhecidas forças das hordas mongólicas, que, de longe, já venciam pela implantação do pavor. Não fossem distúrbios intestinais na Ásia Central, estaríamos hoje sob a influência mongólica, uma vez que a psicologia de Gengis Kan não encontrou barreiras para detê-lo, e sim, a sua retirada do front ocidental arrefeceu o impulso conquistador e devastador de suas hostes, provando, mais uma vez, que a retirada enfraquece. Retirando-nos do Sindicato dos Aeronautas, enfraqueceremos o que tanto procuramos resguardar — a nossa ainda tão frágil Democracia.

Acusamos meia dúzia de indivíduos de extremistas. Não podemos admitir que meia dúzia de homens possa levar, de grito, ao pavor a quase um milhão de homens que julgamos esclarecidos.

Qual o fator da vitória no início dos combates da II Grande Guerra Mundial? Uma sirene adaptada ao bojo de uma aeronave que, muito embora fosse de performance modesta em velocidade, espalhava o pânico nas áreas sobrevoadas. O terror impede o raciocínio. Se não raciocinarmos, seremos conquistados, mais cedo ou mais tarde. Hoje dizemos que extremistas se articulam dentro de um Sindicato. Retirando-nos do Sindicato sem oferecer combate. Amanhã será uma classe. Mudaremos, pois, de profissão. Seguir-se-á que esta classe absorverá toda cidade e teremos de transferirmo-nos para outra localidade. Prosseguindo, será absorvido o País, mas, como não concordamos com a «coloração», iremos para um país vizinho. Os «colorados», porém, não encontrando oposição, absorverão todo Continente do Hemisfério Sul. Emigramos para o Continente no Hemisfério Norte, sempre apavorados. Este, por sua vez já bastante impressionado, assustado com o vulto das hordas coloristas que vão se infiltrando e conquistando facilmente como lava, sem encontrar resistência, será também agregado. Teremos de fugir das Américas e, no final se não houver uma saída para o espaço sideral, ou capitularemos, ou deixaremos esta Terra com o mesmo aspecto avermelhado de Marte, tingida unicamente graças ao nosso pavor ou comodismo.

É preciso ponderar que, se de tal pavor somos possuídos e não oferecermos combate ao primeiro sinal de articulação oposta que surja dentro do pretendido Sindicato de Pilotos, num futuro próximo estará se formando então o Sindicato dos Comandantes, logo após o de Comandantes Internacionais e, até, o de Pilotos de Olhos Castanhos e o de Olhos Azuis etc. Estaremos sempre fundando novos sindicatos e sempre recuando. Qual o cabedal de luta que podemos apresentar como fundadores do S.P.L.A. para garantir sua subsistência, se ao primeiro sinal de oposição nos retirarmos deixando o campo livre, sem dar combate e sem defender o que nos é sagrado?

Patenteia-se a imaturidade, automaticamente, pela atitude tomada uma vez que, se não conseguirmos defender e impor-nos como classe dentro de um sindicato, qual não seriam as conseqüências em representarmos ULM sindicato.

SOCIAIS

CASAMENTO

Contraiu matrimônio com a Srta. Francisca dos Santos, o Sr. Miguel Alves dos Santos, funcionários do Sindicato Nacional dos Aeronautas. O enlace ocorreu no dia 20 de outubro último, no Piauí, onde a noiva residia.

ANIVERSÁRIOS

Festou, no dia 27 de setembro passado, a sua data natalícia o Sr. Nelson da Silva, Delegado do S. N. dos Aeroviários na Panair do Brasil.

No dia 5 de outubro trans-

correu o do Sr. Orival de Carvalho, presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

No dia 28 de outubro, o Dr. Newton Marques Coelho e o Sr. José Vieira Guimarães, respectivamente, advogado e 1.º tesoureiro do Sindicato Nacional dos Aeroviários, comemoraram a passagem do seu natalício.

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

“Jubileu de Prata” da Panair Jornada de Triunfos Vencida pelos Trabalhadores da Aviação

NESES 25 ANOS OS BRASILEIROS MOSTRARAM QUE SÃO CAPAZES DE ASSIMILAR QUALQUER TÉCNICA, PONDO POR TERRA A FALSA TESE DA SUA INFERIORIDADE RACIAL — O TRATORISTA SETEMBRINO MORREU TUBERCULOSO, DEPOIS DE 12 ANOS DE TRABALHO — OS 9 FILHOS DE “MIQUIMBA” NEM SALGADINHO S GANHARAM, DURANTE AS FESTAS DO “JUBILEU” — ÊLES MORRERAM PARA QUE A PANAIR TRIUNFASSE E AMEALHASSE NOVAS DEZENAS DE MILHÕES DE CRUZEIROS

O “Jubileu de Prata” da Panair do Brasil é, sob todos os títulos, um acontecimento que enche de orgulho os brasileiros. É a comemoração de uma longa e vitoriosa jornada de progresso. São as bodas de prata da conquista dos céus do Brasil, pelo homem, epopéia que nos toca mais de perto quando nos lembramos que foi um brasileiro, Santos Dumont, o seu herói principal, com a descoberta da dirigibilidade e do primeiro voo no mais pesado que o ar. Não importa que se tente roubar a glória do Brasil, reivindicando-se para os irmãos Wright, a primazia do primeiro voo. O pioneirismo de Alberto Santos Dumont já foi consagrado pelo resto do mundo e é para ele que se voltaram milhares de pensamentos, agora nos festejos da “Semana da Asa”, realizados pelo Ministério da Aeronáutica.

TRIUNFO DOS TRABALHADORES

Tem bastante razão a Panair do Brasil em comemorar com tanta satisfação o “Jubileu de Prata” da companhia. Dos primitivos aparelhos de Santos Dumont aos possantes “Constellation” de hoje vai uma grande distância. Mas tudo isto só foi possível graças ao esforço dos trabalhadores. Dos trabalhadores brasileiros principalmente. De Norte a Sul do país, os caboclos brasileiros, de epiderme de cobre, de nítida ascendência indígena ou os filhos dos imigrantes europeus, na maioria dos casos, desprovidos de instrução primária completa, provaram o seu valor de trabalho, a sua dedicação. Assenhoreando-se dos mistérios da técnica da mais moderna das máquinas criadas pelo progresso do século XX, os filhos de Corumbá, Manaus, Recife, São Paulo, Porto Alegre e tantos outros lugares provaram que, dadas as condições de trabalho, ministrando-lhes conhecimentos, eles são capazes de se ombrear com qualquer outro povo! A aviação é o melhor campo de prova para demonstrar que é falsa a tese de que somos um povo atrasado por estigma racial, como condenação divina ou de que a incultura, a indolência e a aversão ao trabalho são inerentes aos brasileiros — como assealam alguns elementos pouco esclarecidos, influenciados por outros bastante sabidos, que visam com isto aproveitar-se das imensas possibilidades que o Brasil oferece.

sibilidades que o Brasil oferece.

UM ATESTADO INSUSPEITO

Atias, nenhum atestado melhor da capacidade dos trabalhadores da aviação do que este constante da reportagem distribuída pelo Serviço de Imprensa da Panair do Brasil, por ocasião das festas do “Jubileu” e publicados pelo “O Jornal” carioca:

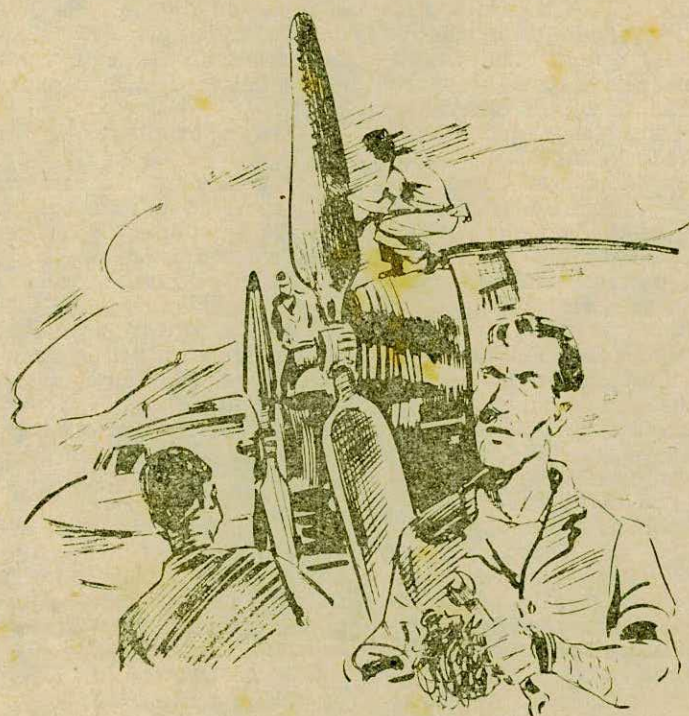
Um avião da Panair do Brasil pode atrasar sua partida, o que, humanamente, tem de acontecer de quando em vez, mas, o passageiro pode estar certo de que, ao levantar voo, sendo de que aeroporto for, tudo a bordo está cem por cento. O menor defeito, a menor indicação de que alguma coisa não está correndo bem, mesmo que não resulte em perigo, e logo o mal é reparado, o defeito é corrigido. Isto é uma norma invariável da companhia, um padrão de operação seguido à risca pelos seus comandantes. Dai o extraordinário conceito que goza a Panair, a confiança que inspira a todos aqueles que lhe dão preferência.

Diga-se que são os mais eficientes possíveis, os serviços de manutenção da empresa contando na sua infra-estrutura com o mais moderno aparelhamento, onde especialistas, selecionados por sua perícia e senso de responsabilidade, executam missão da mais alta importância. Tudo é cuidadosamente revisado: instrumentos de precisão que asseguram ao voo absoluta segurança; motores, equipamento elétrico, etc. Seja no aeroporto Santos Dumont, para revis-

são dos DC-3 e Catalinas, seja no Galeão, para os “Constellations”, os hangares e oficinas da Panair são perfeitamente equipados, nada faltando para se igualarem ao que existe de mais moderno no mundo sobre o assunto”.

HERÓIS ANÔNIMOS

Esses 25 anos da Panair do Brasil são frutos da abnegação, da competência e da dedicação de todos os seus comandantes, dos seus pilotos, comissários e radiotelegrafistas.



tas de bordo, dos milhares de aeroviários que labutam nos escritórios, agências de passagens e encomendas, nas oficinas de manutenção, nas estações de rádio, etc.

São os frutos, também, dos sacrifícios de dezenas e dezenas de companheiros — que estiveram ausentes dos festejos do “Jubileu”. E que nós não encontramos mais nos aeroportos ou a bordo dos aviões da companhia. É um produto do trabalho do tratorista Setembrino, manobreiro da Panair, que depois de 12 anos de casa não ficou rico, não virou Cauby nem Paulo Sampaio. Morreu tuberculoso. Melhor do que a sorte de Setembrino é a do “Miquimba”, também manobreiro, e que se acha surdo em virtude do ronco dos aparelhos, que ele atura há bastante tempo.

OS FILHOS DE “MIQUIMBA” “Miquimba” — quem não o conhece no aeroporto? — talvez esperasse a saída do reajustamento de salários durante a “Semana da Asa”, como parte das comemorações

do “jubileu”. Mas nada disso. Sairam apenas salgadinhos. Só os privilegiados é que ganharam alguma coisa. Os nove filhos de “Miquimba”, como os filhos de todos os aeroviários, só têm alguma coisa a esperar é da própria classe, da sua unidade, do seu espírito de luta, da sua vontade de obter as reivindicações de que necessita.

ÊLES NÃO VOARÃO MAIS

Esse “Jubileu”, dia a dia, hora a hora, em dias de chuva ou de sol, foi construído também, ao lado de outros, pelos comissários Neuza de Almeida, Joseph E. Mathews, Derosse Viot Pinheiro, pelos rádio-operadores Darcy de Barros, Luiz Dantas Costa, Francisco Origuella Júnior e Paulo Ramos, pelos pilotos e comandantes Armando de Souza Coelho, Agenor de Paula Du-

TRANSFERIDO DE BASE DE DELEGADO DO RECIFE

VIOLADAS AS IMUNIDADES SINDICAIS

C. Sr. Clóvis Lira Moura, funcionário da Cruzeiro do Sul, no Recife, foi transferido

O GESTO DE SANTOS DUMONT

Porter sido o primeiro a voar em dirigível e no mais pesado que o ar, rodeando a Torre Eiffel, em Paris, Santos Dumont recebeu um prêmio em dinheiro, bastante vultoso para a época.

O “Pai da Aviação”, no entanto, que entrara na navegação aérea movido pelo seu espírito idealista — idealismo que o levou ao suicídio quando verificou que a máquina que criara para incremento do progresso humano estava sendo utilizada, até no Brasil, como instrumento de terror e morte, como arma de guerra — não guardou para si o prêmio.

Preferiu distribuí-lo entre os operários que tinham trabalhado na fabricação da “Demoiselle”, nome do primeiro avião com que levantou voo. Era a recompensa que achou justa dar aos anônimos e abnegados homens que trabalharam e realizaram o seu projeto — e sem os quais Santos Dumont não poderia ter conquistado a glória.

Que diferença, nosso Deus, entre Santos Dumont e os tubarões da aviação comercial brasileira — sem glórias, sem idealismo e sem quererem compreender que um mínimo de decência para viver é um direito dos aeroviários, dos quais estes não abrem mão!

para Pires do Rio, em Goiânia por interesse aos serviços.

A transferência prejudicou bastante o nosso colega e líder assíduo de A BUSSOLA porque Clóvis estava matriculado na Faculdade de Medicina de Pernambuco, sem contar o fato de que os seus dois menores estavam cursando escolas na capital pernambucana.

Somente tais prejuízos seriam suficientes para mostrar o quão lesiva essa transferência foi, para o Sr. Clóvis Lira Moura.

REPRESÁLIA PATRONAL

Mas não é só. A verdade que o objetivo da Cruzeiro do Sul não foi atender às conveniências dos seus serviços. Mas, sim, afastar Clóvis Pernambuco, porque se trata do Delegado do Sindicato Estadual nordestino, cargo que de contribuiu bastante para o aumento do quadro social do Sindicato Nacional dos Aeroviários e para implantar a fundamente a consciência sindicalista entre os aeroviários pernambucanos.

Tal foi a sede de vingança da companhia, e o seu desejo de privar o Sindicato e os associados do Recife do concurso do Sr. Clóvis de Lira Moura, que desprezou a inamovibilidade que a legislação e jurisprudência trabalhistas seguraram aos portadores de mandatos sindicais.

Contra este novo atentado à liberdade sindical formulamos aqui o nosso mais veemente protesto.

Indeferido pelo Ministro Elevação dos Empréstimos

NEGADA A MAJORAÇÃO PARA 10 E 20 MIL CRUZEIROS DOS LIMITES DOS EMPRÉSTIMOS

— SIMPLES —

C. Sr. Napoleão de Alencastro Guimarães, Ministro do Trabalho, negou o pedido formulado pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários, visando a elevação para 10 e 20 mil cruzeiros, respectivamente, dos limites dos empréstimos simples concedidos pelas Caixas de Aposentadoria e Pensões — conforme despacho publicado no “Diário Oficial” de 22 de setembro último.

MEDIDA PRECIPITADA

Com a devida venia, cremos que o indeferimento foi precipitado. Em primeiro lugar, porque nem todas as Caixas estão em regime de déficit. Pelo menos a CAPSAT-C não está, apesar da administração Fontenele. O justo seria o relator ou os órgãos revisores do seu parecer terem tratado de colher elementos seguros, concedendo a majoração de fretos para aquelas instituições que se encontram

em condições de arcar com encargos — que é uma de suas sólidas fontes de renda. Diga-se, de passagem, colossais no mesmo saco, para negar a pretensão do S. dos Aeroviários é que não é justo.

AUMENTOU A RECEITA DAS CAIXAS

Em segundo lugar, o capital das Caixas aumentou, em julho para cá. Uma das causas foi a alteração verificada no salário-mínimo. A outra próprio desenvolvimento de diversos ramos da produção que entrega às entidades sempre crescente número de contribuintes.

O resultado é que continuam em vigor nas Caixas ridículos tetos de 4 e 8 mil cruzeiros para os empréstimos simples, respectivamente, fixados em 1946, quando as dificuldades de vida eram “manso lago azul”, comparadas com as de hoje.

130 % DE AUMENTO NO CUSTO DE VIDA . . .

(Conclusão da pág. 1)

repartição constatou que o custo de vida subira para 822,7. Isto quer dizer que desde que conquistamos o aumento geral de novembro de 1953, o custo de vida subiu em cerca de 129,8%, ou seja, cento e trinta por cento.

REDUZIRAM-SE OS SALÁRIOS

Em compensação, os salários permanecem os mesmos, numericamente falando. Na realidade, diminuíram, porque o

“Com Menos de Cr\$ 5.000,00 Uma Família não Vive Direito”

Rebatendo uma informação prestada pela Prefeitura de São Paulo, o conceituado órgão conservador paulista “A Gazeta” afirmou o seguinte (vide a revista “PN”, de 20-10-54, página 30):

“Muito feliz, a família desse tipo que consegue não morrer de fome e vestir-se, com Cr\$ 5.000,00. Muito feliz, porque, segundo o montante dos dispêndios, hoje, na verdade, aqui em São Paulo, a família de cinco pessoas que se quiser aguentar, deve pôr cinco mil cruzeiros nos gastos, ao contrário é a penúria, o sacrifício, a humilhação de não se poder mexer.”

No entretanto, a média dos salários no meio aeroviário está muito abaixo, muito longe dos cinco mil cruzeiros que o tradicional órgão paulistano entende, realisticamente, ser o mínimo para a sobrevivência de uma família de cinco pessoas! Mas não é apenas a média. A maioria absoluta da classe tem seus salários aquém dos Cr\$ 5.000,00.

Depois disto, somente com má vontade e avareza é que pode alguém negar a justiça do reajustamento pleiteado pelos aeroviários brasileiros.

NA AEROVIAS É ASSIM:

Pagamento de Indenizações Feito a Prestação...

Mais de 80 funcionários demitidos nos dois últimos meses Vitória dos aeroviários mineiros

Somente em setembro e outubro passados, o Sr. Lineu Gomes demitiu mais de 80 funcionários da Aerovias Brasil, baseados no Rio, Recife, Belo Horizonte, Belém e outras cidades.

Confirmando-se, assim infelizmente as denúncias de A BUSSOLA a respeito dos planos de liquidação da Aerovias, e de demissão em massa dos seus empregados, idealizados pelo Sr. Lineu Gomes.

PAGOS A PRESTAÇÃO

No Recife, embora o gerente, Sr. Jorge Reis, num gesto digno, tenha recusado aceitar o papel de degolador dos direitos dos aeroviários, o consórcio Real-Aerovias forçou-os a fazer acôrdo em que abriram mão de parte de suas indenizações. Mas ainda assim a direção do consórcio resolveu infligir novos vexames às suas vítimas. E pagou-lhes as reduzidas indenizações a prestação!

VITÓRIA DOS MINEIROS

Em Belo Horizonte, uma bela vitória foi obtida pelos

em conjunto, sob a orientação do Delegado Sindical e da Diretoria do Sindicato. É que os testas-de-ferro Décio Rocha (ex-agente da Aerovias) e Martinez resolveram voltar atrás em seus propósitos de nada pagar ou transferir para bases distantes os que não se submetessem à desistência dos respectivos direitos em troca de um emprego, com zero hora, na sua agência de passagens e encomendas. Desse modo, pagaram 50% das indenizações e computaram como de efetivo serviço o tempo, não pago, ficando a maioria dos funcionários como empregados de sua agência.

Outros quatro colegas, no entanto, Amarante Luciano Odilon Barbosa, Austen Silva e Valter Lopes preferiram bater às portas da Justiça do Trabalho, solicitando rescisão de contrato e o pagamento das indenizações integrais a que fazem jus.

A primeira audiência será realizada em Belo Horizonte, no próximo dia 10 de dezembro.