

DIÁRIO DE BORDO

Publicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas - distribuição gratuita - nov/dez 2018 - www.aeronautas.org.br



Benefício previdenciário para aeronautas grávidas

Ação do SNA contra INSS volta a garantir concessão do auxílio-doença para as tripulantes gestantes

Nesta edição

Em Pauta

Os impactos da Reforma Trabalhista para os aeronautas

Diretor jurídico e advogada do SNA falam sobre Lei 13.467/17 que completou 1 ano em vigor. **Pág. 3**

Matéria de Capa

Mulheres aeronautas voltam a receber benefício previdenciário durante a gravidez

Após ação do SNA na Justiça, INSS está obrigado a conceder o auxílio-doença às tripulante. **Pág. 4 e 5**

Saúde do Aeronauta

Os perigos do sofrimento psicológico entre os tripulantes

Profissional alerta sobre a importância da conscientização na prevenção ao suicídio. **Pág. 6**

Acontece

Atendimento jurídico para associados via WhatsApp

Pág. 7

Votação da alteração do estatuto do SNA vai até o dia 20. Participe!

Pág. 7

Espaço da Leitura

Livro – Diário da Morte: a tragédia do Cessna 140

Pág. 7

Charge

Manual de sobrevivência do copiloto - Cap. 2

Pág. 7

Opinião

Aldo em memória

Filho do Aldo da Costa Pereira, um dos fundadores do SNA em 1942, relembra histórias do pai. **Pág. 8**

Cockpit

Novos desafios em 2019

No final de outubro tivemos uma importante conquista para a categoria após as diversas tentativas de solução ao longo de 2017 do caso das aeronautas grávidas. Em sentença proferida pela Justiça, agora o INSS é obrigado a conceder o auxílio-doença tão logo é constatada a gravidez da tripulante, como mostra a matéria de capa desta edição. Mais uma vez o SNA não mediu esforços para fazer valer um direito - garantido através de Convenção Coletiva de Trabalho.

Em 2018 também tivemos a experiência com a Reforma Trabalhista que ainda está sendo analisada em toda a sua amplitude desde que entrou em vigor no ano passado. Nossa assessoria jurídica está a postos para receber todas as dúvidas dos associados e comenta na matéria do Em Pauta alguns impactos trazidos com as mudanças.

Na seção de Saúde conversamos com uma especialista sobre a importância da conscientização e do tratamento precoce de doenças psicológicas que afetam o aeronauta e, conseqüentemente, a segurança de voo. Tema extremamente importante e que merece todos os cuidados.

Na última página, um texto cheio de memórias e referências. Tivemos a honra de receber aqui em nossa subsede o filho do Cmte. Aldo da Costa Pereira, um dos fundadores do SNA, no projeto em curso que está retomando a história do sindicato. Leonardo aceitou um segundo convite e escreveu sobre o pai e suas lembranças de infância ao lado dessa figura tão importante em nossa trajetória.

Seguimos fazendo o nosso trabalho e atentos aos novos desafios daqui para a frente.

Boa leitura!



Por **Cmte. Ondino Dutra**
Presidente do SNA



Sede: Rio de Janeiro/RJ

Av. Franklin Roosevelt, 194 - Salas 802/803 - Centro
CEP: 20021-120 - Tel.: (21) 3916-3800

Subsede: São Paulo/SP

Rua Barão de Goiânia, 76 - Congonhas
CEP: 04612-020 - Tel.: (11) 5090-5100

Escritórios regionais:

Belém/PA

Tel.: (91) 3254-8642

Belo Horizonte/MG

Tel.: (31) 3492-1902

Brasília/DF

Tel.: (61) 3964-3838

Campinas/SP

Tel.: (19) 3725-6579

Goiânia/GO

Tel.: (62) 3637-6131

Macaé/RJ

Tel.: (22) 2762-3654

Manaus/AM

Tel.: (92) 3343-5949

Porto Alegre/RS

Tel.: (51) 3094-6619

Expediente:

Presidente - Cmte. Ondino Dutra

Secretário Geral - Cmte. Tiago Rosa

Diretor de Comunicação - Cmte. Diego Schilling

Jornalista Responsável - Érica Fernandes - MTB 0005296/BA

redacao@aeronautas.org.br

Projeto Gráfico - Adriano Mathias Pereira

Produção Gráfica/Circulação - Felipe Vichiesse - marketing@aeronautas.org.br

www.aeronautas.org.br sindicato nacional dos aeronautas

Em pauta

Os impactos da Reforma Trabalhista para os aeronautas

Diretor jurídico e advogada do SNA falam sobre Lei 13.467/17 que completou 1 ano em vigor

A Lei 13.467/17 que entrou em vigor em novembro de 2017 mexeu em mais de 100 artigos da CLT e causou desconforto para a maioria dos trabalhadores brasileiros.

O diretor jurídico do SNA, Rodrigo Spader, acredita que em algum grau ela era necessária, mas da forma como foi feita trouxe mais prejuízos do que propriamente as atualizações de que a sociedade necessitava em relação a esse tema.

Para os aeronautas a situação inspira cuidado, mas o respaldo obtido com a Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017) no mesmo ano garante um certo alívio para a categoria no que diz respeito a terceirização, uma vez que o artigo 20 desta lei veda a terceirização irrestrita das atividades-fim e meio para a função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave.

No tocante ao contrato de trabalho intermitente, a própria CLT traz, expressamente em seu artigo 443, parágrafo 3º, a vedação para essa modalidade de contrato de trabalho aos aeronautas. Caso fosse possível aplicar essa modalidade, abriria a possibilidade de os tripulantes ficarem sem trabalho (e sem salário) na baixa temporada, além de não treinarem sua proficiência técnica, só possível com o trabalho regular – o que acabaria afetando a segurança das operações aéreas.

Com a categoria imune à terceirização e ao contrato de trabalho intermitente, pilotos e comissários estão protegidos destes danos que seriam desastrosos para a segurança de voo e de todos que utilizam o modal aéreo.

Apesar de serem respaldados por lei própria, a Nova Lei do Aeronauta não é a única a ser considerada dentro das normas para tratar do direito do aeronauta. Como afirma a advogada do SNA, Ivy Muniz, há que se considerar ainda a Constituição Federal, a CLT, os regulamentos brasileiros da aviação civil previstos pela Anac, as comissões e acordos coletivos, entre outras diretrizes.

As principais dúvidas dos aeronautas em relação às mudanças são aquelas que mexem no bolso, de acordo com a advogada.

“São os honorários, tanto os honorários sucumbenciais [pagos pelo vencedor ao vencedor, relativo às despesas que antecipou, além dos honorários advocatícios], e também os honorários periciais, caso a perícia seja negativa [contraprestação devida ao perito em razão do encargo cumprido em processo judicial no qual fora nomeado para atuar]. Estes valores podem ser



TRIPULANTES NÃO
ESTÃO SUJEITOS À
TERCEIRIZAÇÃO

cobrados mesmo que o autor seja beneficiário da justiça gratuita, o que para nós também é um problema porque, pela complexidade de cálculos das escalas do aeronauta, é sempre necessária uma perícia contábil. Então, por exemplo, se ele acha que o salário não está sendo pago corretamente, e a gente manda periciar, mas ele acaba perdendo no objeto da perícia, ele tem que pagar em juízo.”

O acordo e a convenção coletiva valem mais do que a Lei 13.467/17

Outra novidade que a reforma trabalhista trouxe foi a prevalência do negociado sobre o legislado, o que significa dizer que o acordo e a convenção coletiva valem mais do que a própria lei em diversos casos. O acordo coletivo serve para estabelecer diferenciações entre empresas, regiões e atividades. Por exemplo, entre a aviação agrícola e a regular. A lei para cada uma delas funciona de forma diferente, por isso devem ser regulamentadas de forma mais

específica, através dos acordos e convenções diretos com a empresa que exerce determinada atividade.

Outro ponto negativo da reforma foi o fim da homologação pelos sindicatos, fazendo com que eles percam o controle de quantas pessoas estão sendo dispensadas e quais os motivos. Na última convenção da aviação regular, porém, graças à atuação do SNA, a continuidade da homologação foi mantida para a categoria, com algumas regras específicas.

“Até hoje não conseguimos ter uma clareza de todas as mudanças que foram trazidas pela Reforma Trabalhista. Até porque muitos pontos conflitam com a Constituição Federal e estão em análise, tanto pelo STF [Supremo Tribunal Federal] quanto pelo TST [Tribunal Superior do Trabalho]. Agora nesse momento estamos acompanhando a discussão desses pontos e trabalhando também para que consigamos mitigar os danos trazidos por esta reforma aprovada sem a devida discussão”, informa Spader.

Matéria de capa

Mulheres aeronautas voltam a receber benefício previdenciário durante a gravidez

Após ação do SNA na Justiça, INSS está obrigado a conceder o auxílio-doença às tripulantes

Por **Érica Fernandes**

Na época em que a comissária de bordo da Latam Airlines, Karen Prass, 40, engravidou do seu primeiro filho, em setembro de 2017, a perícia médica que ela fez pela agência do INSS (Instituto Nacional da Seguridade Social) foi indeferida.

"Ouí do INSS que gravidez não era doença e que eu deveria resolver com a empresa. A companhia aérea dizia que eu já estava afastada e deveria resolver com o INSS", conta.

Até conseguir o auxílio-doença dois meses depois, quando refez a perícia em outra agência, Karen teve gastos com remédios e consultas e passou por um período de muita incerteza, pois sua gravidez era de risco e suas despesas só aumentavam.

De acordo com o regulamento nacional de aviação, as pilotos e comissárias gestantes devem se afastar do trabalho assim que a gravidez é constatada, já que perdem o atestado médico aeronáutico, imprescindível para as atividades a bordo.

Agora, graças ao esforço conjunto do SNA com as aeronautas ao longo de toda a disputa jurídica com o INSS, a 22ª Vara Federal do Distrito Federal proferiu no dia 19 de outubro deste ano uma sentença em favor das tripulantes gestantes.

Desde a concessão do benefício após a decisão da Justiça, o SNA não recebeu mais denúncia de indeferimentos. O INSS é obrigado a dar o auxílio-doença para todas as

aeronautas grávidas, embora ainda caiba recurso de apelação da decisão em segunda instância.

Entenda o caso

Isso aconteceu não só com a Karen, mas com várias outras aeronautas gestantes, porque em meados de 2017 houve uma alteração na regulamentação da perícia médica para concessão do benefício previdenciário. Após 30 anos sendo efetuada através de Junta Mista Especial de Saúde Aeronáutica (JMES) - formada por um perito do INSS e um médico da Aeronáutica -, esse acordo foi suspenso.

Uma instrução do Comando da Aeronáutica, que regulamentava a atuação da junta, revogou a concessão em 31 de maio de 2017.

A partir de então, a análise do auxílio-doença passou a ser feita apenas por um perito do INSS, que verificava os requisitos para concessão do benefício com base em critérios gerais, sem levar em consideração a situação especial das aeronautas gestantes.

Com a alegação de que gravidez não é doença e que o atendimento do benefício à aeronauta gestante deve observar os mesmos moldes dos demais segurados do Regime Geral de Previdência Social, o INSS passou, então, a indeferir reiterados pedidos de afastamento.



Karen Prass, com seu primeiro filho, Vicente, de 5 meses | Foto: Arquivo pessoal

Uma vez sinalizado o encerramento de qualquer possibilidade de solução amigável para o indeferimento de auxílio-doença pelo INSS, a assessoria jurídica do SNA analisou as medidas judiciais possíveis, e a que se mostrou mais célere foi o ajuizamento do mandado de segurança coletivo.

Assim, o SNA ingressou com a ação contra a autarquia, demonstrando as normas específicas que regem a profissão dos aeronautas, incluindo a impossibilidade de exercer as atividades a bordo de aeronaves após a confirmação da gravidez.

Além da questão de risco de saúde para a mãe e o feto, havia também a questão jurídica da perda de um direito concedido por mais de 30 anos e retirado de uma hora para a outra.

Em agosto de 2017 a Justiça intimou o INSS e concedeu liminar para que ele voltasse com o benefício às aeronautas gestantes.

“Importante salientar que o mandado de segurança foi instruído com documentos pessoais das aeronautas que nos procuraram e com as decisões administrativas proferidas pelo INSS, imprescindíveis para o resultado obtido”, afirma a assessoria jurídica do SNA.

Um mês depois, o INSS começou a entrar com vários recursos para tentar revogar essa liminar, arrastando o impasse até hoje.

Atualmente a autarquia já interpôs o recurso de apelação, que aguarda decisão de admissibilidade pelo Juízo da 22ª Vara Federal de Brasília. Após decisão do julgamento dessa apelação, é cabível recurso especial ou extraordinário, dependendo da matéria do recurso.

Não há prazo estipulado para o julgamento nos tribunais, e o recurso pode chegar em última instância até o STF (Supremo Tribunal Federal).

Por que a aeronauta não deve voar grávida

Três normas vigentes que regulamentam o exercício da profissão de aeronauta foram descumpridas com os indeferimentos das perícias do INSS.

A Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular 2017/2018 reconhece a necessidade de afastamento assim que constatada a gravidez, conforme o item 3.3.2 (Afastamento da escala de aeronautas grávidas).

A Instrução Técnica das Inspeções de Saúde na Aeronáutica (ICA nº 160-6) tem um tópico sobre os exames ginecológicos e afirma: “A gravidez é um estado fisiológico temporário incompatível com a atividade aérea, com excessivo esforço físico e situações de insalubridade constatada através de laudo técnico ambiental”.

O RBAC (Regulamento Brasileiro da Aviação Civil) nº 67, editado pela Anac, afirma que “a gravidez, durante seu curso, é motivo de incapacidade para exercício da atividade aérea, ficando automaticamente cancelada a validade do CCF (Certificado de Capacidade Física)”.

Essa limitação, segundo a médica Cristiane Lima, Diretora Técnica Médica do Instituto Pegasus e chefe da divisão de ensino e pesquisa do Hospital de Força Aérea de São Paulo, ocorre porque a aeronauta gestante, além de ser responsável pela segurança de voo, pode sofrer algum trauma abdominal durante uma turbulência inesperada ou por passar em um corredor estreito. Além disso, ao cumprir as escalas de jornadas de trabalho, inclusive em horários noturnos, o ritmo circadiano da futura mãe é alterado, provocando mais cansaço físico e alterações metabólicas.

“De todos, o fator mais dramático é a chance de ocorrer uma intercorrência durante o voo, sem a chance de [a gestante] ser levada rapidamente para atendimento médico hospitalar. Como voaria muitas vezes, o risco de acontecer isso aumenta muito”, avalia a médica.

A exposição prolongada à radiação ionizante em altitude também pode ser um risco e já é estudado pelo grupo de trabalho criado pela CNEN (Comissão Nacional de Energia Nuclear), que vem trabalhando para desenvolver propostas e argumentações científicas para minimizar os riscos à saúde de todos os aeronautas, não só as gestantes.

“A gravidez é um estado fisiológico temporário incompatível com a atividade aérea, com excessivo esforço físico e situações de insalubridade constatada através de laudo técnico ambiental”

Saúde do aeronauta

Os perigos do sofrimento psicológico entre os tripulantes

Profissional da Clínica Voe (SP) alerta sobre a importância da conscientização na prevenção ao suicídio



Atualmente, a campanha de prevenção ao suicídio, liderada no Brasil pelo Centro de Valorização da Vida, trabalha para conscientizar e mobilizar a população sobre a questão, usando o argumento de que “falar é a melhor solução”.

Para a psicóloga Priscila Chicarelli, responsável pela avaliação psicológica dos tripulantes na Clínica Voe, em São Paulo, a sociedade ainda tem muita dificuldade em falar sobre o suicídio porque as questões psicológicas que o antecedem são subvalorizadas e vistas por muitos como bobagem, frescura ou preguiça.

O tabu em torno de doenças como esquizofrenia, depressão e síndrome do estresse pós-traumático pode adiar o tratamento psicológico e agravar o estado de saúde do indivíduo.

“Precisamos nos conscientizar de que as doenças mentais e o sofrimento psicológico existem, que não se deve ter vergonha de falar e que isso pode acontecer com qualquer pessoa. É preciso falar mais disso nas companhias aéreas e tentar mostrar um outro lado, e não achar que quem toma medicação ou tem alguma questão psicológica não tem capacidade, não vai ter como continuar com a carreira. Isso precisa ser desmistificado”, diz.

Sinais de alerta

Alguns indícios como isolamento, tristeza profunda, negligência com a aparência e higiene ou até mesmo a prontidão em resolver questões que estavam pendentes chamam a atenção e inspiram cuidado. Quem quer se matar nem sempre guarda isso para si e, muitas vezes, verbaliza essa vontade. “Se a pessoa

está falando alguma coisa relacionada a isso é porque algum sofrimento tem. Então esses são indícios que podem fazer a gente levantar a hipótese de uma ideia suicida”, explica Priscila.

Ambiente de trabalho

No caso dos tripulantes, o ambiente de trabalho é um dos fatores de risco porque eles lidam com situações que geram muita ansiedade. Ficar muito tempo fora de casa e longe da família, ter privação de sono, não conseguir fazer as refeições nos horários certos, estar em vários locais com alteração de fuso horário, tudo isso influencia e pode desencadear uma psicopatologia, de acordo com a médica.

Além disso muitos aeronautas fazem automedicação e relatam problemas de insônia, o que pode afetar futuramente a saúde e até a segurança de voo.

“A pessoa precisa estar com uma questão emocional muito importante para tentar tirar a própria vida. Mas aquelas que fazem uso abusivo de álcool ou drogas, em geral, já têm uma predisposição ou uma questão também emocional, e aí vai buscar recurso nisso, porque se sente melhor fazendo uso dessas substâncias. A raiz acaba sendo sempre alguma questão emocional”, conta.

Medo da morte

Mesmo o avião sendo um dos meios de transporte mais seguros que existem, a qualquer momento pode existir um acidente ou incidente durante o voo. Lidar o tempo inteiro com o medo da morte pode provocar outros tipos de turbulências, internas, como estresse, ansiedade, depressão e, em última instância, o suicídio, como explica a psicóloga.

“As pesquisas mostram que a ideia suicida nos comissários é maior.

Acredita-se que é porque os pilotos têm um treinamento mais específico, e os comissários são os que estão ali o tempo inteiro em contato com o público, o que muitas vezes é desgastante. Em contrapartida o piloto também fica sozinho ali na cabine, às vezes só com um copiloto, e todas essas pessoas que escolheram essa profissão acabam tendo muita dificuldade de participar de questões familiares, e elas lidam o tempo inteiro com o medo da morte”, diz.

“As questões psicológicas que antecedem o suicídio são subvalorizadas e vistas por muitos como bobagem, frescura ou preguiça”

Não existe um meio específico de se medir um comportamento suicida.

“Acho que justamente por isso as questões psicológicas ainda não são levadas em consideração. Porque não tem um exame que você faça, é totalmente um diagnóstico clínico. Você vai levantar sintomas comportamentais e a partir deles e de como a pessoa vive e faz as coisas dela é que você vai ter uma ideia se esses comportamentos podem ser comportamentos suicidas ou não”, analisa.



Dra. Priscila Chicarelli, psicóloga

Acontece

Atendimento jurídico para associados via WhatsApp



Desde outubro o SNA está fazendo seu atendimento jurídico também pelo WhatsApp, através do número (11) 95375-0095.

Ainda em fase de teste, o serviço está sendo executado exclusivamente das 10h às 17h, de segunda a sexta-feira. Basta adicionar o número aos seus contatos, enviar a mensagem e informar no início o nome completo e CPF para identificação do aeronauta no sistema.

A mensagem deve ser encaminhada por escrito e/ou áudio de até 1 minuto. Dúvidas,

solicitação de orientação e todos os assuntos de baixa complexidade são respondidos de imediato.

Denúncias e atendimentos previdenciários devem ser encaminhados por e-mail, assim como documentos para consulta (escalas, etc.).

O atendimento do departamento jurídico continuará sendo feito de forma presencial nos escritórios do SNA, pelo e-mail juridico@aeronautas.org.br e pelo telefone (11) 5090-5100.

Votação da alteração do estatuto do SNA vai até o dia 20. Participe!

O Sindicato Nacional dos Aeronautas está em fase de alteração do seu estatuto, vigente desde 2001, que estabelece as regras de condução de suas atividades.

Três propostas foram recebidas e, agora, elas estão sendo votadas, por meio de escrutínio secreto, nos locais listados em nosso site (aeronautas.org.br). A votação começou no dia 6 de dezembro e vai até o dia 20.

Para que o pleito tenha validade, é necessário quórum de 51% dos associados na votação – cerca de 4.700 votantes. Sem esse quórum mínimo, o estatuto não mudará.

O objetivo dessa atualização é modernizar a estrutura e os procedimentos do sindicato para melhor atender à categoria, já que o atual estatuto tem 17 anos e necessita de mudanças.

Conheça as propostas, informe-se e participe!



Espaço da leitura

Diário da Morte: a tragédia do Cessna 140

Sinopse: Notório acidente aéreo protagonizado pelo piloto brasileiro Milton

Verdi e seu cunhado, no território boliviano, em 1960. Após um pouso de emergência numa clareira na selva, Milton passou mais de dois meses sobrevivendo à fome, sede e frio, mas faleceu de inanição, deixando anotações sobre seus últimos dias no verso de mapas e revistas.

“É uma história que, apesar de trágica, traz preciosos ensinamentos sobre o valor da vida e das coisas ao nosso redor, como este trecho retirado do diário: ‘como se acabam as ilusões de um homem. Hoje para mim, um litro d’água que é a coisa mais barata que nós temos, vale mais que todo o dinheiro do mundo e um prato de arroz com feijão não tem dinheiro que pague. Se Deus nos der nova chance, temos planos de ser os homens mais humildes do mundo, querendo apenas ter nossa

comida, água em abundância e o carinho das esposas, filhos e familiares.”



Rodrigo Spader,
diretor jurídico do SNA

Charge

MANUAL DE SOBREVIVÊNCIA DO COPILOTO - CAPÍTULO 2



Opinião

Aldo em memória

Filho do Aldo da Costa Pereira, um dos fundadores do SNA em 1942, relembra histórias do pai

Eu sou Leonardo Henrique da Costa Pereira, o mais velho de 4 irmãos, filhos de Da. Annita, uma das primeiras aeromoças no Brasil, e de Aldo da Costa Pereira, piloto comercial, os dois da Cruzeiro do Sul.

Aldo começou sua história na aviação comercial brasileira através da aviação militar do Exército. Ele foi um dos desbravadores do centro-oeste, atuando como sargento aviador do CAM (Correio Aéreo Militar).

Com a expulsão dos alemães do Sindicato Condor, foi um dos pilotos a quem foi oferecido dar baixa e pilotar os Junkers F-13, 24, 52 e Fock Wulf 200, daquela que mais tarde seria a Cruzeiro do Sul. Voou ainda em DC-3/C-47 estalando de novos e nos vários modelos de Convair que a empresa possuiu (240/340/440).

Aposentou-se em 1961, mas enquanto não lhe cortaram as asas após 1964, foi diretor da aviação do Paraná, na época do governador Lupion e, mais tarde, realizou trabalhos freelancers.

Até sua “parada” total quase não tive contato com meu pai, pois eram épocas em que, como piloto comercial, chegava em casa extremamente cansado, e o que ele queria mesmo era dormir. Fui ter, por isto mesmo, maior contato com ele na última fase de sua vida de piloto. Com a chegada dos primeiros netos, se transformou de piloto em avô.

A par da profissão, sua maior luta e conquista, sem falsa modéstia, foi o SNA. Meu pai foi um dos fundadores e um de seus maiores batalhadores. Conseguia isto com uma palavra amiga aos colegas, sempre os defendendo, mesmo que colocasse seu emprego em risco, o que o fez por várias vezes. Além disso, era dono de uma personalidade forte e de grande honestidade para com tudo e todos.



Acervo pessoal da família, com Aldo na escada do avião da Cruzeiro do Sul (à esquerda), Leonardo e os pais (centro) e a visita de Leonardo ao cockpit durante a infância.

Assisti à assembleia de abril de 1954¹ com 6 anos, na sede do Rio, quando meu pai colocou 100% das garças no chão. Ele estava lutando pelo voo noturno, que era exigido de maneira mais que imoral pelas empresas, principalmente a Real e a Varig, além do pagamento destas horas de voo. Meio dormindo, após conseguir a aprovação geral, me chamou e disse: “Vamos rápido para a maternidade, que seu irmão nasceu!” E realmente lá estava o 3º da lista, o Eduardo.

Este era o Aldo, um olho na vida, outro na família. E assim foi até o fim. Ainda acamado, no final de seus dias, já com 84 anos, recebia a visita do Cmte. Collares, presidente do SNA, para “ensinar” ao guri.

Defensor da história do sindicato, batalhou até quando os filhos o proibiram aos 82 anos sair de casa em Niterói para ir ao Rio, sozinho... trabalhar no SNA!

Logo após o seu passamento, Cmte. Collares fundou a Biblioteca do SNA, que leva o nome do Aldo, que para minha tristeza, soube que fora encaixotada. Mas, com estas últimas administrações, tenho recebido belas notícias de sua revitalização. Muito bom isto. Um povo, um sindicato sem sua história, não consegue base para seu futuro, pois o futuro precisa da sua história, do seu passado, para existir.

Teria muito mais a contar, mas o espaço é pequeno. Afinal não estamos escrevendo um livro. Ainda.



Leonardo, 70, não seguiu os passos do pai, foi agente de viagens, dentre inúmeras outras atividades e, atualmente, mora em Blumenau/SC.

1- Em 19 de abril de 1954 teve início a greve de 11 dias do grupo de voo da Cruzeiro do Sul.

NOVIDADE
ATENDIMENTO JURÍDICO POR
WHATSAPP PARA ASSOCIADOS



Envie suas dúvidas ou denúncias para o número:
👉 11 95375-0095

Horário de atendimento:
seg. a sex. das 10h às 17h