

O
S P A C

Por
EGÍDIO LOPES

EDIÇÃO DO SPAC

Edição do SPAC

Revisto pela Direcção (Anjos)

Lisboa, 17 de Maio de 1989

Proibidas transcrições do todo ou em parte que não indiquem a origem

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
FORMAÇÃO DO SNPVAC	5
MOVIMENTO SINDICAL PORTUGUÊS	7
COMISSÃO DIRECTIVAS	8
EVOLUÇÃO	10
ÓRGÃOS DIRECTIVOS ATÉ 1975	11
FORMAÇÃO DO SPAC	13
ANTECEDENTES ATÉ 1974	15
APÓS 25 DE ABRIL 1974	15
AMBIENTE POLÍTICO-SOCIAL	15
AMBIENTE EMPRESARIAL	16
SPAC	19
SINDICATO OU ASSOCIAÇÃO	20
COMISSÃO ORGANIZADORA	21
ACTIVIDADE DO SNPVAC (1974/1976)	22
DIRECÇÃO	22
BOLETIM INFORMATIVO	23
ASSEMBLEIAS GERAIS	24
COMISSÃO SINDICAL DA EMPRESA	26
NÚCLEOS DE PARTIDOS POLÍTICOS	27
ASSEMBLEIA CONSTITUINTE DO SPAC	28
COMISSÃO ADMINISTRATIVA DO SPAC	28
PRIMEIRA ASSEMBLEIA ELEITORAL DO SPAC	29
ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS DE PILOTOS	31
IFALPA	33
OIP	35
EUROPILOTE	36
RELAÇÕES INTERNACIONAIS	37
CONFLITOS LABORAIS	39
COMENTÁRIOS FINAIS	43
CORPOS GERENTES, ASSESSORES, FUNCIONÁRIOS DO SPAC	45
ANEXOS (1 A 14)	47

INTRODUÇÃO

A hipótese de se editar um Livro Branco sobre a fundação e primeiros anos do SPAC, foi várias vezes ventilada por alguns pilotos mais ligados à Comissão Administrativa, eleita para proceder à sua formação, em 1976.

O tempo foi passando e o tipo de profissão que exercemos, aliado a um certo desprendimento por determinadas realizações colectivas, tem dificultado essa concretização.

Para compensar esta falta propus, há cerca de um ano e através de um "Working Paper" (nº 1) que a reestruturação administrativa acabava de introduzir, a concepção de um video sobre a formação e evolução do SPAC e das restantes organizações subjacentes nascidas com o apoio do Sindicato: APPLA (1979), COOPAC (1986), ASPAC (1987) e CORSEL (1987).

Este video passaria a fazer parte do processo de admissão no SPAC e ficaria à disposição de todos os associados, designadamente dos que desconhecem as origens destas organizações de pilotos.

Seria a maneira mais prática de dar a conhecer aos associados mais recentes, as dificuldades de vária ordem que motivaram a classe a unir-se em torno de um projecto comum, que assegurasse a defesa dos interesses dos pilotos da Aviação Civil e que passou pela demissão da grande maioria dos pilotos do SNPAC (Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil) que, até 1976, englobava tripulantes técnicos e comerciais.

A falta de arquivo de documentos da época e o desaparecimento posterior de outros ou a sua difícil localização actual pelas origens diversas, tornam cada vez mais difícil, no âmbito do SPAC, a reconstituição factual da sua formação e do ambiente que a rodeou.

Com o trágico desaparecimento do associado Francisco Durão, elemento catalizador do movimento de pilotos e da Comissão Administrativa contra as tentativas hegemónicas sindicais pós 25 de Abril de 1974, perdeu-se também um contributo importante para a história dessa luta audaz e inédita, nesse conturbado período de euforia revolucionária, denominado de PREC (Processo Revolucionário em Curso).

A partir da eleição da primeira Direcção Sindical, em Maio de 1977, será mais fácil historiar a evolução do SPAC com base em toda a documentação arquivada, complementada, se necessário, pelos depoimentos das várias Direcções.

Senti, por isso, quase que uma obrigação e um imperativo de ordem profissional e sindical, como membro activo das Comissões Organizadora e Administrativa do SPAC, tentar reconstruir um pouco dessa história.

É, pois, com base em diversa documentação dessa época que ainda conservo em meu poder, em documentos facilitados por outros pilotos, nos comunicados das Comissões Organizadora e Administrativa do SPAC, em documentos divulgados pelo SNPVAC, pelas Comissões Sindical e de Trabalhadores da Empresa, por núcleos empresariais de partidos políticos, bem como de depoimentos de alguns pilotos, que este trabalho foi realizado, sem descuidar uma aturada busca e consulta aos arquivos do SNPVAC e SPAC.

Haveria testemunhos de outros pilotos cujo empenho não pode ser subestimado, mas a natureza sindical e os objectivos pretendidos limitaram, necessariamente, a recolha de outros elementos.

A descrição de alguns factos, aparentemente desligados da formação do SPAC, ajudará a compreender melhor o ambiente vivido, a complexidade de interesses em jogo e a indefinição de objectivos empresariais na época em causa.

Não poderá constituir surpresa a frequente alusão à TAP e aos pilotos desta Empresa na medida em que, nesse período, não havia outras Companhias de Aviação Civil (transporte) no continente e os problemas laborais da SATA surgiram mais tarde.

Situação diferente é a que agora se vive, mas que não é abrangida por esta publicação.

Não deixará de se resumir também a acertada decisão da imediata adesão às diferentes Organizações Internacionais de Pilotos (IFALPA, OIP e, mais tarde, EUROPILOTE), como reflexo da independência sindical assumida a nível nacional e pela necessidade de reforçar a posição dos pilotos.

Optei, também, pela anexação no final de vários documentos significativos, alguns dos quais referenciados ao longo do texto.

As referências feitas e a leitura completa desses documentos, ajudarão os novos associados a formular, de uma maneira mais isenta e realista, o seu próprio juízo de valor sobre essa luta oportuna que os pilotos se viram obrigados a desenvolver e que continuou ao longo dos tempos, com saliência para os anos de 1977 e 1980, em que a classe teve de recorrer às greves que tanta tinta fizeram correr a nível nacional.

Aproveitando uma exposição feita na altura, na OIP, abordar-se-á também, muito resumidamente, o período de 1977.

Tentou-se seguir uma metodologia histórica consentânea com os acontecimentos e a objectividade possível. Todavia, a abordagem feita dificilmente estará isenta da subjectividade que os autores não deixam de imprimir à suas narrativas.

Finalmente, a colectânea de todos estes dados é oferecida ao SPAC, como homenagem aos pilotos que não se deixaram intimidar, em momentos difíceis, por reacções e atitudes contrárias às suas legítimas aspirações.

Tenho esperança que esta leitura provoque também a motivação dos novos associados, entusiasmando-os a assumir gradualmente a defesa dos interesses e da dignificação da classe a que pertencem.

Egídio Lopes

FORMAÇÃO DO SNPVAC

Como a formação do SPAC, em 1976, resultou da cisão da grande maioria ⁽¹⁾ dos pilotos que pertenciam ao SNPVAC - Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil -, julga-se pertinente resumir-se também as origens e evolução deste Sindicato e o seu enquadramento no Movimento Sindical Português.

MOVIMENTO SINDICAL PORTUGUÊS (2)

Durante a 1ª Revolução Industrial e com as alterações provocadas pelo aparecimento do maquinismo nas relações laborais, surgem os primeiros sindicatos ainda sem ideologia política.

As diferentes formas de Sindicalismo (Revolucionário: anarquista e marxista, Comunista, Reformista, Bem-Estar ou de Aceitação, Cristão, Nacionalista) desenvolvem-se após esse período e como consequência das lutas laborais durante o sec. XIX.

Em Portugal, nos tempos da 1ª República, a ideologia sindical predominante foi o Sindicalismo revolucionário, embora o sindicalismo de orientação socialista reformista remonte aos tempos da Monarquia Constitucional e o de influência Comunista comece na segunda fase da 1ª República.

Assim, nos anos vinte, os sindicatos portugueses balançavam entre duas tendências: anarco-sindicalista e do recente Partido Comunista Português.

A criação, em 1923, do Comité Executivo da Internacional Sindical Vermelha e a influência do PCP em alguns Sindicatos, fizeram surgir uma onda de contestação contra a orientação da Confederação Geral do Trabalho, pró-anarquista, fundada em 1919.

Em 1925, os militantes comunistas e os sindicatos influenciados pelo seu partido abandonam o IV Congresso Operário Nacional.

A partir de 1926, com a implantação da Ditadura Militar, de cariz nacionalista, os Sindicatos começaram a ser combatidos e, em 1927, assiste-se à dissolução de muitos deles e da própria Confederação Geral do Trabalho.

(1) - Optaram por ficar no SNPVAC apenas 13 pilotos.

(2) - Sindicatos Nacionais - a ficção e realidade (José Carlos Valente), Sindicalismo (José Furtado Fernandes), Decretos-Leis.

A entrada em vigor da Constituição de 1933 e a instauração de uma nova ordem social com a regulamentação do Estatuto Nacional do Trabalho, dos Grémios, Casas do Povo, Sindicatos, etc., fizeram aparecer sindicatos corporativos completamente espartilhados pelas normas decretadas, decalcando modelos adoptados por Mussolini. Basta dizer que competia ao Governo a aprovação ou não dos Órgãos Directivos eleitos e a dissolução dos sindicatos a seu bel-prazer, estando proibidas quaisquer greves ou suspensões de trabalho.

Mesmo assim, e no imediato, ficaram célebres, a revolta operária da Marinha Grande protestando contra o controlo governamental dos Sindicatos e a tentativa da CGT em promover uma greve geral. Alguns sindicatos continuaram a apresentar as suas reivindicações e, na década de quarenta, assiste-se a uma movimentação grevista com a agudização das lutas operárias, não obstante as acções da PIDE e da Legião Portuguesa contra as "infiltrações comunistas".

No início dos anos cinquenta, o regime assume a existência desse clima de contestação e a introdução do I Plano de Fomento (1953) origina uma "reorganização" dos sindicatos, ditos nacionais, permitindo-lhes maiores "iniciativas".

COMISSÃO DIRECTIVA

É neste contexto que os pilotos se começam a movimentar para criar o seu próprio sindicato. Sendo ainda poucos (67) e necessitando, por lei, de 100 membros, recorrem aos restantes tripulantes.

A circular nº 1, de 28/1/58, da Comissão Directiva do SNPVAC, assinado pelo respectivo presidente, Augusto Machado Louro (piloto) começava assim: "Caros consócios: Deliberou a Comissão Directiva deste Sindicato, na sua primeira reunião em 26 de Dezembro p.p. enviar uma circular a todos os sócios, dando conta, não só dos factos que se estão a passar, como dos actos e diligências que antecederam e deram origem à fundação do Sindicato.

O nosso Sindicato fundou-se em 10 de Dezembro p.p. por alvará de S.Exa. o Ministro das Corporações e Previdência Social. Por despacho de S.Exa., de 23 do mesmo mês, foi nomeada a primeira Comissão Directiva, conforme determina a legislação corporativa que prevê a sua nomeação pelo Ministro até à realização de eleições em primeira Assembleia Geral.

Esta primeira Comissão Directiva substitui, para os devidos efeitos, os órgãos administrativos do Sindicato - Mesa da Assembleia Geral e Direcção. ...

A fim de historiar a criação do Sindicato, juntamos cópia da exposição entregue pela Comissão Organizadora. ..."

Nesse "Resumo dos principais actos e diligências que antecederam e deram origem à fundação do Sindicato", poderia ler-se: "Apesar de já em 1952, 1953 e princípios de 1954 se terem esboçado as primeiras tentativas para a organização profissional do pessoal de voo da aviação civil, tendo-se mesmo estudado e elaborado um contrato de trabalho base e feito diligências para a solução dum ou outro aspecto da nossa actividade profissional ..., só em 16 de Novembro de 1954 se iniciaram as primeiras diligências oficiais. Nesse dia e em representação dum numeroso grupo de pilotos dos Transportes Aéreos Portugueses, teve o piloto Joaquim Maia de Barros Prata os primeiros contactos com o Ministério das Corporações ...

Em resultado deste e doutros contactos que se seguiram, formou-se uma Comissão com representantes de cada grupo interessado. Ficou assim constituída: Pilotos e Navegadores: PRATA e NORONHA, Mecânicos (voo e terra): PALHA e OLIVEIRA, Radiotelegrafistas: BAIRRÃO e SERPA, Despachantes de Operações: BOAVISTA e PIMENTA, Despachantes de Tráfego: GRAÇA, Comissários e Assistentes: LOPES e JARDIM (PAA), Operadores de Link Trainer: LEITE DE CASTRO.

Ficaram a orientar e representar a Comissão, os representantes dos Pilotos e Navegadores.

A formação desta Comissão teve carácter particular e teve como fim principal a elaboração de uma exposição a apresentar ao Ministério das Corporações. ..."

Segue-se o historial da actividade desta Comissão até 1957, de que destacamos o protesto formalizado junto do superintendente de Operações da TAP, Comandante Roger de Avelar, em 11 de Maio de 1955, por estar a ser elaborado um Regulamento de Pessoal Navegante "sem ser ouvido o pessoal interessado".

O Ministério das Corporações somente se considerou suficientemente esclarecido quanto à pretensão dos tripulantes em Julho de 1955, tendo sido autorizada a criação do Sindicato em Agosto. Todos estes assuntos foram tratados pelos pilotos Botelho Noronha e Barros Prata, a que se juntou, nessa altura, o navegador Maia de Loureiro, para se formar a Comissão de Estudo das Bases para a Formação do Sindicato.

Posteriormente foi nomeada uma Comissão Organizadora, a que se seguiu uma Comissão Directiva, de apenas cinco membros por imposição Ministerial, a saber: Augusto Machado Louro (piloto), Joaquim Barros Prata (piloto), José Sequeira Marcelino (piloto), Eduardo Sousa Veloso (navegador) e Álvaro Colaço (mecânico).

Foi também designada uma futura Comissão de Estudos que incluía o piloto Noronha e mais 12 elementos representativos dos restantes tripulantes.

A 23 de Dezembro de 1957, o Ministro das Corporações, "que tinha mostrado o desejo de evidenciar a fundação do Sindicato com uma cerimónia", entregou pessoalmente à Comissão, o alvará e os Estatutos.

A acta nº 1 da Comissão Directiva remonta a 26/12/57.

A acta nº 1 da 1ª Assembleia Geral é de 26/4/58.

EVOLUÇÃO

A consulta destes primeiros documentos e das diversas Actas e Relatórios de Actividades até 1975, dão uma ideia das dificuldades encontradas, da pesada burocracia do regime e das realizações conseguidas ao longo desses anos, bem como das actividades das Direcções e dos grupos ligados às Comissões de Estudos, Técnica de Segurança de Voo, Mista. Organizações Internacionais: IFALPA, IANC, FEIA, FSF, etc., Alteração de Estatutos, Reformas, Alargamento do SNPVAC ao Ultramar (em fase de execução em 1974), ACT-TAP, SAPEC e SATA, além de cursos de formação, palestras, etc..

(O primeiro ACT teve homologação oficial em 1/1/71, depois de aprovado, por aclamação, numa A.G. em 1970 e na sequência do desenvolvimento do Regulamento Interno da TAP. O Regulamento de Tempos de Voo e Repouso do P.N. entra em vigor em 1/4/71 - Dec.407/71),etc.

Também se constata que as pseudo-alterações políticas (primavera marcelista) e as movimentações sociais (estudantis e operárias) que tiveram lugar nos finais da década sessenta, princípio dos anos setenta, foram acompanhadas pela Direcção eleita em 1971, em que o SNPVAC adere, por exemplo, à Intersindical. São, aliás, sintomáticas algumas considerações iniciais do Relatório de Actividades da Direcção de 1973 abrangendo comentários aos últimos três anos: "... a estrutura sócio/económica/política em que estamos integrados e que consideramos do mais puro e pouco esclarecido, para não dizermos, desumano capitalismo. ... Com a legislação do trabalho que entretanto foi promulgada se assistiu a um aumento de monolitismo. ... Nada de novo temos em nossa frente em que possamos basear uma posição optimista quanto a uma evolução futura para um esquema democrático. ...Será por pressão de interesses económicos? Será por incompetência?" ...

Por sua vez, a leitura das Actas e do Relatório de Actividades (de 1/5 a 31/12 - período pós 25 de Abril) da Direcção eleita em 29/04/1974 dão já uma ideia "... das profundas alterações na vida política ..., do desabrochar das novas liverdades ..., do despertar colectivo das massas trabalhadoras ..., da onda de reivindicações ..., da proliferação de ideias, movimentos, "leaders" ..., e também, como não poderia deixar de acontecer, os demagogos e os oportunistas". Lembra, também, "... a união das lutas dos trabalhadores e o fortalecimento de unidade das massas trabalhadoras e o MFA (Movimento das Forças Armadas) ..., o não descurar a nossa participação na União dos Sindicatos do Sul e na Intersindical. ...", etc.

ORGÃOS DIRECTIVOS ATÉ 1975

Pelos sucessivos Livros de Posse conclui-se que os lugares de Presidente da Direcção e da Assembleia Geral do SNPVAC até 1975, foram sempre ocupados por pilotos.

PRESIDENTES DAS DIRECCÕES

14/01/1957 - Augusto Machado Louro
(Comissão Directiva)
04/05/1959 - António Botelho Noronha
09/08/1962 - Roque Braz de Oliveira
28/10/1965 - João Anselmo Ribeiro
19/09/1968 - Carlos Luís Carmona
13/01/1971 - José Duarte Soares
29/04/1974 - Amadeu Ferreira

Face às alterações políticas havidas a Direcção assumiu-se como Comissão Directiva até nova A.G..

09/05/1974 - A.G. ratifica Orgãos Directivos.
10/03/1975 - Amadeu Ferreira - pede demissão,
por carta.

16/04/1975

- Lida a carta em A.G. . Estala forte polémica com o 1º Secretário - Pedro Maya (piloto)
- Preside A.G.: Sousa Monteiro (piloto)
- Nomeia-se Comissão de Inquérito.

24/04/1975

- Propostas: Suspensão imediata da Direcção.
Nomeação de Comissão Administrativa.

01/05/1975

- Nomeação de Comissão Administrativa.
- Presidente: Isabel Beltrão (não piloto)
- Representando pilotos: Vogais - Padrão e Vieira da Silva (pilotos)

04/09/1975 - Manuel Santos (C/B)
(1º Presidente eleito - não piloto)
- Vice-Presidente - Quaresma (piloto)

PRESIDENTES DAS A.G's

António Rodrigues Mano

" " "

" " "

Augusto José Louro
Roque Braz Oliveira
João Anselmo Ribeiro
José Duarte Soares

António Carvalho

O período 1974-76 é coberto nos capítulos seguintes.

FORMAÇÃO DO SPAC

ANTECEDENTES, ATÉ 1974

Ainda no âmbito do SNPVAC, em Setembro de 1972, foi elaborada uma carta com a intenção de ser enviada ao Ministro das Corporações e com um abaixo assinado de 93 pilotos, 5 mecânicos e 2 navegadores, transmitindo a “vontade de separação do actual SNPVAC em dois sindicatos distintos, Técnico e Comercial”.

Entre as várias razões, salientava-se:

“... Em 1957, para ser criado o SNPVAC, havia inscritos 67 tripulantes técnicos.... Em 1972 aqueles grupos aumentaram para 394 (PNT) e 508 (PNC), prevendo-se para 1973, respectivamente cerca de 500 e 750...”

“Havendo características cada vez mais diferenciadas, quer na formação exigida inicialmente no recrutamento, quer nas próprias funções no trabalho entre pessoal técnico e comercial e havendo uma hierarquia definida no trabalho entre aquelas 2 classes, não se pode aceitar, pela ética em que nos movemos que, dentro do Sindicato haja o predomínio da massa menos hierárquica, visto que dentro dele todos os associados estão nivelados em igualdade absoluta ...”, o que faz com “... que nas Assembleias Gerais a sua vontade seja soberana ...”

APÓS 25 DE ABRIL DE 1974

AMBIENTE POLÍTICO-SOCIAL

O golpe político-militar de 25 de Abril 1974, rapidamente apelidado e transformado em “golpe revolucionário”, criou uma natural instabilidade política e social, com profundas e radicais alterações na sociedade portuguesa.

Foram bastante complexos os anos que se seguiram e são inúmeras as publicações e testemunhos públicos que, sob os mais variados aspectos e matizes, tentam interpretar todas essas convulsões militares, políticas, sociais, económicas, culturais, sindicais, etc., cujos reflexos continuam a marcar a vivência actual.

A nível sindical, os trabalhadores adquiriam, finalmente, os instrumentos necessários que lhes permitiam negociar livremente as condições de trabalho e salariais.

As forças políticas e partidárias mais organizadas ou com maior ímpeto revolucionário, tentaram controlar os movimentos e organizações sindicais ou similares já existentes e outras que foram rapidamente despontando. (Já em 1946, no 2º Congresso, ilegal, do PCP, se preconizava a “conquista dos sindicatos fascistas”).

Viveram-se, todavia, situações aberrantes e injustas designadamente quando pequenas minorias, que não as “revolucionárias”, viram a sua independência e liberdades reduzidas e até coartadas e sujeitas à vontade de maiorias, como se aquelas não tivessem direito de sobreviverem e de defenderem os seus interesses.

Este pequeno resumo, ajudará a compreender o ambiente em que se processou a saída dos pilotos do SNPvac para formarem o seu próprio Sindicato.

AMBIENTE EMPRESARIAL

De uma maneira geral e por todo o país rebentou uma autêntica rebelião contra as estruturas montadas, pondo-se em causa, um tanto indiscriminadamente, as hierarquias e a autoridade a diversos níveis, desde as forças militares ou paramilitares, passando pelas empresas e até aos locais de trabalho.

Na TAP, cedo se começaram a desenhar acções dirigidas contra os pilotos por parte de alguns trabalhadores e oportunistas de ocasião, tentando criar um ambiente hostil à classe.

Numa reacção inicial, quase instintiva, os pilotos souberam, desde logo, salvaguardar os principais aspectos de ordem operacional e de segurança de voo.

Vários exemplos poderiam ser dados. Referir-se-ão apenas dois, suficientemente elucidativos:

CASO EGEA - Logo em meados de Junho de 1974, o Cte. Egea recusou um avião B-707 na cidade da Beira, Moçambique, por razões técnicas previstas na LEM (Lista de Equipamento Mínimo) e avalisadas pelas chefias e viu-se obrigado a seguir para Lisboa em voo “ferry” (sem passageiros).

Da mesma opinião não foi o Chefe de Mecânicos da Beira, que enviou vários telex para a Manutenção em Lisboa, por achar que o Comandante devia voar o avião! No dia 19 de Junho, à chegada a Lisboa, o Cte. Egea viu-se encurralado num “comité de recepção” de algumas dezenas de trabalhadores, empunhando cartazes. Cuspiram-lhe na cara, tiraram-lhe o boné e atiraram-no ao chão, rasgaram-lhe a farda tentando arrancar os galões, ao mesmo tempo que era ameaçado fisicamente.

A Direcção do SNPvac reagiu de imediato e o Cte. Morbey, na A.G. de 10/07/74,

apresentou uma extensa e incisiva proposta de “solidariedade ao agredido”, “solicitando que a Direcção acompanhasse a Comissão de Inquérito nomeada pela Comunicação nº 14 da Comissão Administrativa da TAP”. Nessa proposta lembra que “novo acto de bravura se preparava contra outro piloto”, mas somente o “espírito esclarecido de um indivíduo”, é que evitou outro “acto de coragem desses heróis pós 25 de Abril”.

Oficialmente, não se chegou a apurar quem foram os responsáveis da Manutenção que permitiram a divulgação dos telex, com o intuito de acicatar os ânimos e o despeito de alguns trabalhadores. Com o passar do tempo e a constante dança de administradores, o processo acabou por ser arquivado, de nada valendo os protestos formulados, ainda que na A.G. de 07/03/75, o “membro da Direcção Pedro Maya”, tenha dito que “se o processo estava parado era porque o interessado não voltara a contactar a Direcção”.

Dois factos curiosos ligados a este lamentável incidente:

Um dos participantes nesse Comité acabou por tirar o Curso de Técnico de Voo e concorrer, ultimamente, ao curso “ab initio” de pilotos, destinado a operadores de sistemas!

O chefe de mecânicos da Beira acabou, pouco tempo depois, por fugir para a África do Sul, por ser acusado de graves irregularidades e fraudes com a venda de bilhetes num processo que envolvia também uma funcionária de terra.

“ROUBO DE AVIÕES” - Os plenários da TAP, convocados pelas Comissões Sindical ou de Trabalhadores, eram o termómetro do ambiente, caracterizando com bastante rigor o relacionamento e comportamento de grupos e de indivíduos.

A par duma actuação positiva em prol da melhoria das condições de trabalho, também se ouviram e viram intervenções oportunistas e demagógicas contra as “classes burguesas”, etc., em que os pilotos eram o principal alvo dentro da empresa. E foi num desses plenários que se formulou uma acusação contra os Comandantes Durão e Ferreira. Afirmou-se que estariam a planear fugir com dois aviões, levando outros pilotos consigo.

No plenário seguinte, o Cte. Durão teve a oportunidade de enfrentar os trabalhadores presentes, esclarecendo que se encontrava ausente no dia dessas irresponsáveis acusações e que os voos programados, somente com tripulantes técnicos, se destinavam a instrução de voo, prática usual nas operações de voo. Depois da sua convincente resposta e de ter afirmado que qualquer Comandante podia fugir com um avião quando bem o entendesse, bastando-lhe apenas seguir para um destino à sua escolha, não nos surpreenderam as palmas ouvidas, a comprovar que, afinal, uma parte dos presentes não embarcava em todas as “performances” demagógicas de consagrados activistas de serviço!

VENDA DE AVIÕES TAP - Um outro aspecto que não tinha a ver com esse clima de hostilidade, mas, sim, com a instabilidade e o futuro da Empresa e que evidenciava a inexistência de uma política de transporte aéreo nacional, prendia-se com a alienação do património da Companhia, tentada em diversas ocasiões.

Estando em curso (1975) “a maior ponte aérea do mundo” com o regresso acelerado e desordenado de dezenas de milhares de retornados, em que os tripulantes demonstraram um verdadeiro espírito de missão, nunca oficial e devidamente reconhecido, pôs-se o problema do dimensionamento da empresa, pois terminava o monopólio das rentáveis linhas de África.

Assim, em finais de 1975, é negociado o aluguer-venda à PIA, de 2 B-747, depois da Comissão Administrativa da TAP, presidida pelo Eng. Botequilha, ter obtido as autorizações oficiais (O.G.S. nº 19, de 9/12/75), o que originou um protesto do DOV - Cte. Câncio Ferreira (Comun. nº 10/DOV) e provocou a sua demissão. O Departamento Comercial da Empresa dera o seu acordo, bem como a Comissão de Trabalhadores ⁽¹⁾ e os respectivos Grupos de Apoio (Comun. nº 14, de 4/12/75, da C.T.) e a Manutenção achava bem, “desde que as revisões fossem feitas na TAP”, o que nunca veio a acontecer.

Trabalhadores de diversos sectores reagiram contra este negócio e um grupo activado pelo Cte. Morbey elaborou um documento, tentando demonstrar a rentabilidade dos aviões com a perspectiva dos novos mercados vedados ao antigo regime, que foi entregue a diversas entidades, incluindo o Conselho de Revolução.

O contrato com a PIA acabou por ser firmado em 29/01/76 e os dois restantes B-747 seriam mais tarde vendidos (Presidente, Eng. Morbey Rodrigues) a um “broker”, apesar do DOV (Cte. Hugo Damásio) ter apresentado um estudo do Gabinete de Estudos (Copil. Anjos) sobre uma possível operação rentável dos mesmos.

O DOV tinha já feito abortar uma hipótese de venda de B-727/100 discutida em Conselho de Gerência.

A venda de alguns B-707 foi ajudada a travar em 1976 pela acção de um grupo, semelhante ao já referido, com saliência para o Eng. Alberto Rocha e Técnico Manuel Mascarenhas (Manutenção).

Foram entregues documentos comprovativos à nova C.T. da época, o que fez convocar um concorrido plenário de trabalhadores que se opôs a tais vendas. Isto depois de estabelecidos contactos com os Gabinetes do Presidente da República, Gen. Costa Gomes. (Cte. Morbey) e do 1º Ministro, Gen. Vasco Gonçalves. (Cte. Egídio Lopes).

(1) A primeira C.T. da TAP (1975), “estrutura representativa dos trabalhadores”, eleita por um ano, foi constituída por elementos de tendências esquerdistas ou conotados com partidos de esquerda (Helder Moura (piloto), Madruga, Santos Júnior, Faustino, Cuco, Patrocínio, Baleizão, Lígia, Morais, António Delgadinho, etc.) e que, de certa maneira, se opunha à Comissão Sindical de influência pró-comunista.

A oposição às várias tentativas de venda de aviões e a pressão exercida para se adquirirem os 2 B-707 da F.A.P., são dos poucos exemplos conhecidos que podem ser apontados como convergência de esforços e de interesses, despidos de intenções ideológicas e partidárias, por parte de trabalhadores com ideias políticas bem diferenciadas.

Também numa oportuna e diligente iniciativa para se tentar demonstrar uma rentável utilização dos aviões da Companhia, foi criada, na DOV, uma "Comissão Coordenadora do Grupo em Formação para a Companhia Charter TAP", ligada à Divisão B-707, constituída, entre outros, pelos pilotos: Portas, Morbey, Ferreira Pires, Santa Maria, Luz Cunha, João Caldas, etc., Monteiro da Cruz e Espírito Santo (comerciais), etc.. Esta Comissão impulsionou a exploração de voos "charter" de carga e passageiros, que a Direcção Comercial chamou mais tarde a si dados os resultados obtidos, dando prioridade ao desenvolvimento de "charters" de passageiros.

Pode afirmar-se que essa Comissão foi o embrião da actual Air Atlantis.

Comparando todas as tentativas de alienação dos aviões com as alterações e convulsões políticas e com as lutas laborais que ocorreram na TAP, não passarão despercebidas as intenções deliberadas de encerramento da Companhia nos anos de 1974/75, 1977 e 1980.

O SPAC - SINDICATO DOS PILOTOS DA AVIAÇÃO CIVIL

Depois da descrição sumária dos ambientes e circunstancialismos que envolveram o desenrolar da actividade dos pilotos da Aviação Civil no nosso país até 1976, melhor se compreenderão as razões que conduziram à cisão dos pilotos do SNPVAC ⁽¹⁾ para formarem o primeiro Sindicato independente do país e que veio a designar-se por SPAC.

Podem, assim, apontar-se as duas principais:

- Rápida degradação sócio-profissional, em que pontificava uma instabilidade material e psicológica que começava a afectar aspectos de ordem operacional, designadamente ligados à segurança de voo.

- Uma reduzida capacidade negocial e reivindicativa dentro do SNPVAC onde os pilotos estavam em franca minoria e, na empresa, onde este sindicato se sujeitava a uma negociação conjunta com todos os sindicatos outorgantes do ACT, pouco receptivos às características e responsabilidades da nossa profissão.

(1) Os Técnicos de Voo dariam mais tarde início à formação do STVAC, contando com o apoio administrativo da Comissão Administrativa do SPAC.

É óbvio que a criação do SPAC não resolveria, por si só, esta situação. Mas seria o meio necessário que iria permitir aos pilotos encetar uma justa luta pelos seus legítimos anseios e direitos.

Se o ambiente empresarial pós 25 de Abril de 1974 brotou hostil à classe de pilotos, nem a legalização do SPAC, em finais de 1976, modificou a situação nos anos seguintes. Os conflitos que opuseram os pilotos aos Conselhos de Gerência e a alguns Governos, face à complexidade das negociações laborais que acabaram por desembocar nas greves de 1977 e 1980, são exemplos de agravamento dessa situação.

A formação do SPAC pode ser considerado um momento histórico na vida profissional dos pilotos da Aviação Civil. Porém, os anos que se seguiram com o auge das lutas sindicais foram, sem dúvida, períodos vitais a favor da dignificação de classe e de melhores condições de trabalho e que a maioria dos pilotos soube enfrentar com coragem e um certo estoicismo, tanto individual como colectivamente.

SINDICATO OU ASSOCIAÇÃO

A instabilidade política, a difusão das teses marxistas, as tentativas do controlo operário e do proletariado, o envolvimento político-ideológico dos Sindicatos, os ventos de unicidade sindical e as restrições legais à formação de novos sindicatos (considerados "paralelos"), fizeram aparecer duas tendências entre os pilotos.

- Uma defendendo a criação de um Sindicato, consciente de ser o caminho mais correcto para representar a classe e, por isso, disposta a enfrentar toda a gama de dificuldades e de obstáculos.
- A outra, optando por uma Associação com uma diminuta capacidade reivindicativa, mas mais fácil de concretizar por não perturbar o dirigismo sindical em marcha.

Tornava-se necessário escolher uma destas vias, pelo que se realizou uma "... Reunião de Pilotos Profissionais, no dia 14/1/76, com a presença de 133 pilotos, transformada em Assembleia, por desejo dos próprios reunidos...", presidida por Braz de Oliveira e secretariada por António Palma e Gonzaga.

Nas intervenções havidas, Durão argumentou a favor do Sindicato, como porta-voz e grande entusiasta de um grupo já formado (Gonzaga e Egídio Lopes).

Defendendo a formação de uma Associação manifestaram-se, Vieira da Silva e Padrão.

Nessa Assembleia, no I.S.T., Sousa Monteiro, interpretando as posições em debate como divisão entre pilotos, apelou ainda, emotivamente, para a unidade do

SNPVAC.

Na votação final, decidiram-se 100 pilotos a favor da constituição de um Sindicato e 12 pela Associação.

O resumo dessa Assembleia preenche o primeiro comunicado do "SPPAC- - Em formação" (SPPAC - Sindicato dos Pilotos Portugueses da Aviação Civil), mais tarde, SPAC.

COMISSÃO ORGANIZADORA

Desde logo ficou empossada uma Comissão Organizadora do Sindicato de Pilotos, englobando os proponentes de ambas as correntes: Batista Costa, Casqueiro, Durão, Egídio Lopes, Gonzaga, Padrão, Pinto Guedes e Vieira da Silva.

Vários comunicados e circulares se seguiram descrevendo a actividade desta Comissão e deixando sempre uma palavra de esperança e de incitamento à adesão de todos os pilotos profissionais a este movimento considerado irreversível.

Foram emitidos Boletins de Inscrição, distribuído o projecto de Estatutos, convocadas várias Assembleias, feitos vários contactos, denunciada a degradação sócio-profissional da classe, negociado um melhor Seguro Colectivo, etc..

Respondeu-se a vários ataques e insinuações que surgiram por parte de sectores da TAP e de alguma imprensa diária, mas procedimento diferente foi tomado em relação ao SNPVAC.

A circular de 8/9/76 (anexo nº 1) explicita claramente a atitude construtiva da Comissão Organizadora, nomeadamente no ponto 6: "Recebeu esta Comissão vários ataques do Sindicato de Voo que judiciosamente evitou devolver apesar da argumentação variada e irrefutável que possui. Evitou devolver por várias razões:

- a) Entende esta Comissão ser necessário e útil não criar um fosso de inimizade com o actual sindicato, pois estamos convictos que a nossa separação é um facto natural, dado que o crescimento e a defesa dos interesses dos seus associados se torna praticamente impossível, por rivalidades de todos conhecidas....
- b) Estamos dispostos a refutar as acusações feitas, por sinal por pilotos, quando em reunião em que só estejam presentes pilotos, para que possam/ possamos argumentar e sentir ao vivo qual vontade da classe e em quem acredita..."

Nessa circular se dá também a conhecer, no ponto 8. "... do verdadeiro saque a que a Empresa, onde a maioria de todos nós trabalha, está a sofrer..."

Viveram-se meses de grande controvérsia junto da TAP e dos diversos organismos

oficiais (empresariais e públicos), na medida em que o SNPVAC se dizia legal representante dos pilotos e a Comissão Organizadora reivindicava a representação da grande maioria deles.

Seria fastidioso enumerarem-se todas as acções tomadas e os casos em que tal se verificou e que constam de comunicados lavrados por ambos os lados, cada um defendendo os seus pontos de vista.

Mas não deixarão de se apresentar as principais oposições ao trabalho da Comissão Organizadora (e posteriormente da Comissão Administrativa), com o único objectivo de obstarem à criação do novo Sindicato de Pilotos.

ACTIVIDADE DO SNPVAC (1974/1976)

É natural que o SNPVAC tivesse reagido negativamente ao movimento "secessionista" (sic) dos pilotos que ameaçava desmembrar esse Sindicato, não só por intermédio da Direcção, como de associados que defendiam a unidade do Sindicato, alguns expondo publicamente as suas posições no Boletim Informativo a que os tripulantes prestavam especial atenção nesse período.

Poderíamos compreender a resistência que nos era oferecida, mas não deixámos de lamentar certos processos, meios e linguagem utilizados e o clima de rotura e de confrontação para que as classes profissionais poderiam ter sido arrastadas.

DA DIRECÇÃO DO SNPVAC

Elementos da Direcção ou a ela ligados influenciaram a Comissão Sindical da Empresa, núcleos de partidos políticos, estruturas sindicais exteriores à Companhia e certa imprensa diária, a tomarem posições públicas contra o movimento de pilotos.

Pressionaram igualmente os diferentes Órgãos Directivos da TAP a não aceitarem os contactos das Comissões Organizadora e Administrativa do Sindicato de Pilotos em formação, arvorando-se como os únicos legítimos representantes dos pilotos.

A Direcção enviou "Notas de Culpa" e instaurou processos aos elementos mais activos da Comissão Administrativa, dirigindo-lhes mesmo cartas individuais.

A leitura de um Comunicado, duma Nota de Culpa e respectivas Conclusões e duma carta individualizada (anexos 5 a 8) tipificam as acções e atitudes tomadas.

Também os Relatórios de Actividades de 1975 e 1976 da Direcção lembram a "... secessão levada a cabo pelos pilotos...", apelando à "... unidade contra o divisionismo..."; ou perguntam: "... Que pretendem estes dirigentes sindicais de última hora que só sabem dividir e confundir os trabalhadores? ..."; ou então "... a Direcção do SNPVAC foi vilipendiada pelo secessionistas (sic) através do seu espírito elitista e demagógico..."

É também a própria Direcção que afirma: "... Acusados de políticos e partidários, nós batemo-nos pela unidade contra o divisionismo...." etc.

Porém, a tentativa mais forte para contrariar esse movimento irreversível dos pilotos teve lugar com a divulgação dum pormenorizado projecto de 37 páginas, intitulado Regulamento Orgânico Interno, a que o Relatório de Actividades de 1976 chama uma "velha aspiração dos associados do SNPVAC" e que foi elaborado por um Grupo de Trabalho formado em 1975.

A criação de Sectores e Assembleias Sectoriais de Tripulantes, aparentemente autónomas, com uma regulamentação e uma estruturação minuciosas, não deixaram de impressionar e fazer oscilar alguns pilotos indecisos e crentes na unidade do SNPVAC e na boa fé dos proponentes desse projecto.

Uma análise mais pormenorizada do Regimento da Assembleia Geral tornava claro que os interesses de cada Sector poderiam ser submetidos, em última instância, à votação de todos os tripulantes em A.G..

Assim, no artº 1º, "A Assembleia Geral do SNPVAC", era o "Órgão Administrativo que consubstanciava a vontade democrática de todos os associados, ... podendo deliberar e pronunciar-se sobre todos os problemas da vida sindical ..."

E nos diversos organogramas apresentados, designadamente os que diziam respeito aos Órgãos Profissionais, as Assembleias e Direcções Sectoriais apareciam sempre subordinadas à Assembleia Geral.

BOLETIM INFORMATIVO DO SNPVAC

No B.I. de 10/10/76 (anexo nº 9), o editorial e um artigo de caixa são igualmente reveladores das posições assumidas pelos Corpos Gerentes do SNPVAC contra o "elitismo" dos pilotos, deixando já transparecer uma preocupação relativamente a outras cisões.

Na A.G. de 29/4/74, o "associado Silva Brito (copiloto)" tinha procedido à "denúncia de tentativa de divisão sindical entre PNT e PNC". Justificando essa posição fez publicar, no B.I. de 6/3/76 (anexo nº 10), uma reflexão sobre "a perspectiva de desintegração sindical", defendendo uma "profunda transformação", em "diálogo aberto e franco", em alternativa à "divisão que recusava".

Todavia, a dinâmica e as realidades subsequentes, demonstrando a irreversibilidade do caminho traçado pelos pilotos, acabou por convencer este reduto de apelo ao diálogo provocando a sua adesão à formação do SPAC.

Também frontais, mas reveladores de uma intransigência política e ideológica que a grande maioria dos pilotos não comungava, são os artigos do B.I. de 5/1/76 e de 6/3/76, do "associado nº 100 - Duarte Soares" (piloto) - (anexos 8 e 10).

No POR DENTRO ⁽¹⁾ de 11/5/88 focaram-se algumas passagens destes artigos que podem agora ser consultados em anexo e que, pela linguagem utilizada e conceitos defendidos, não deixarão dúvidas quanto às orientações ideológicas pretendidas e que a formação do SPAC contrariava.

Ultrapassaram a nossa compreensão os epítetos de "... senhores habituais" ... "lídimos representantes de uma "classe oprimida"" ... que caiem nos braços da "sereia Fascista" ... e que não veem "dois palmos à frente do nariz"..., a par de serem "... pessoas ... incapazes de estruturarem a ideia em qualquer razão válida e atraente...", pretendendo criar um sindicato que "... é um insulto à inteligência ... é obstrução à construção duma sociedade socialista; intelectualmente, socialmente, politicamente, é um aborto". E, em 6/3/76, interrogava: "... Pretendemos ou não avançar para uma Sociedade Socialista, rumo à Sociedade Comunista?..."

ASSEMBLEIAS GERAIS DO SNPVAC

As actas das inúmeras A.G. de 1974 e 1975 preenchem centenas de folhas manuscritas reproduzindo, normalmente, as gravações efectuadas.

Referir-se-ão, resumidamente, diversificadas intervenções ou acontecimentos significativos a que os pilotos acorreram em grande número e que possam, de algum modo, revelar a influência das transformações político-sociais, tanto individual como colectivamente. Ou votações que marcaram a vida profissional dos pilotos, ainda que, aparentemente, não tenham ligação com a formação do SPAC.

Em 1976 e até à legalização do SPAC, já com uma reduzida presença de pilotos, as actas ilustram sobremaneira a preocupação da cisão dos pilotos com intervenções e propostas em consonância com os Comunicados da Direcção do SNPVAC e que, por isso, é desnecessário repetir.

(1) Pela leitura dos 3 artigos "OS DOZE" dos POR DENTRO (Maio, Junho e Outubro de 1988) fica-se com a noção das razões que levaram doze pilotos a permanecer no SNPVAC e a tentarem, ultimamente e em grupo, inscrever-se no SPAC (Duarte Soares, Quaresma, Sousa Monteiro, Pedro Maya, Pinto Coelho, Carlos Ribeiro, António Carvalho, Ganchinho, Capela Ruivo, Frederico Blanc, Videira e Paulo Esteves). Um décimo terceiro, A.Madeira, requereu isoladamente a inscrição no SPAC em 1988 e a sua admissão foi aceite.

Assim, em 9/5/74, teve lugar uma A.G. do "Sindicato Livre (sic) do Pessoal de Voo da Aviação Civil", convocada pela recém-eleita Direcção, que se autoneomeou Comissão Directiva, face aos acontecimentos políticos do mês anterior.

Propostas, moções e intervenções diversas, desde o pedido do associado A. Barros (piloto) "à Assembleia para que se pronuncie por um saneamento de ideias", até à proposta do associado Sousa Monteiro "para anulação da Assembleia anterior para efeitos de eleições" que foi vetada, sendo sancionada novamente a Direcção anteriormente eleita.

Também nesta A.G. foi apresentada a moção "C" de um grupo de associados e assinada por Cavaco (rádio-telegrafista), "... sobre os factos ocorridos quando da actuação de piquetes (1), em cumprimento de normas de segurança impostas pela Comissão Sindical...", que rezava assim: "1. Que seja redigida uma moção de censura aos colegas (pilotos), Ibarra, Emilio, Cervini e Severino. "2. Que a A.G. se pronuncie como deve ser classificada a atitude destes colegas em relação a este caso e a outros que existem actualmente".

Na A.G. de 16/9/74, estando presentes na mesa da Direcção, o Presidente Amadeu, o secretário Pedro Maya e o vogal Roberto Dias, (Chefe de Cabine) discutiu-se "matéria respeitante a antiguidades e escalonamento na categoria do PN", conforme o teor do comunicado 48/74 da Direcção do SNPVAC.

Ouviram-se várias e multifacetadas intervenções, umas defendendo a manutenção das quatro antiguidades existentes (companhia, serviço, categoria e classe), outras lutando pela imposição de apenas duas (companhia e serviço). Pretendia-se também o escalonamento na categoria (comando, copiloto, of. voo, C/C etc.) segundo a antiguidade de serviço na profissão (piloto, oficial de voo, comissário, etc.).

Segundo o relato da Acta, estas novas propostas foram aprovadas por maioria quando, no final de sessão, já se falava em convocar nova Reunião para continuar o debate da matéria em questão. No entanto foram negociadas de imediato com a TAP, com efeitos retroactivos.

Esta retroactividade mereceu a contestação (documento arquivado) junto da TAP, de pilotos que tinham sido contratados directamente para comando antes de 1974, porque, além de não lhes parecer correcta a extinção da antiguidade da função de comando, seriam ultrapassados por dezenas de pilotos se escalonados apenas segundo a antiguidade na profissão de piloto.

(1) Os piquetes de trabalhadores, que incluíram um piloto, identificados por braçadeira, com o pretexto de evitarem os roubos que lavraram na TAP, chegaram a vasculhar as pastas de bordo de tripulantes a que esses pilotos ofereceram resistência e, por isso, a moção de censura.

Em nova A.G., 30/10/74, os ex-elementos da Comissão Sindical, Pedro Maya, Sousa Monteiro e Alberto Soares (comunicado 6/75, do SNPVAC e Actas das A.G.), apresentaram as justificações que os tinham levado a negociar a retroactividade na TAP, tendo esta A.G. ratificado, por maioria, a interpretação dada pela Direcção. Não deixaram, todavia, de salientar que "a primeira assembleia (16/9/74) decorreu de modo bastante animado, se bem que confuso".

Na A.G. de 16/4/75, presidida por Sousa Monteiro, o secretariado da Direcção, Pedro Maya, leu partes de uma carta do Presidente do Sindicato, Amadeu Ferreira, em que este apresentava as razões do pedido de demissão por entender que os sindicatos "não podem ser trampolins de oportunistas ou tribunas de partidos políticos". A resposta é longa e incisiva por parte do mesmo secretário, tentando demonstrar o cunho presidencialista do Presidente e fazendo insinuações de desvios de fundos.

Estalou forte e acalorada discussão entre vários associados e entre o Presidente e o secretário, de tal modo que foi nomeada uma Comissão de Inquérito presidida por A.Madeira (piloto).

Em 8/5/75, a Comissão de Inquérito dá conta do resultado das investigações, não tendo encontrado matéria incriminatória.

Na A.G. de 24/4/75, em sessão extraordinária, é proposta "a suspensão imediata de toda a Direcção", desde logo suspensa, e a "nomeação de uma Comissão Administrativa". Esta C.A. foi nomeada na A.G. de 1/5/75 e, pela primeira vez, o SNPVAC fica presidido por um tripulante não piloto (A/B Isabel Beltrão).

COMISSÃO SINDICAL DA EMPRESA

A Comissão Sindical da TAP, alertada pela Direcção e delegados Sindicais do SNPVAC, tomou posições públicas contra a constituição do Sindicato de Pilotos. Nas negociações do ACT com a TAP dificultou e contrariou os acordos que abrangiam os pilotos.

Muito mais poderia ser dito sobre este assunto, mas a leitura do comunicado nº 15 da C.S./TAP (anexo nº 12) e o Manifesto dos Sindicatos Outorgantes do ACT/TAP (anexo nº 13) assinado por 16 sindicatos, entre eles o SNPVAC, deixam bem claro as posições assumidas pelos sindicatos e estruturas sindicais da Companhia.

A campanha orquestrada contra a formação do SPAC era articulada através de ideias, frases e atitudes que se foram tornando familiares. Tratava-se, para esses Sindicatos, da formação de um "Sindicato paralelo... contra os interesses dos trabalhadores e do Movimento Sindical Português, ... apelando para um espírito elitista ...". Alertavam para o "... perigo divisionista, ... de trabalhadores de acordo

com esquemas não sabemos ao serviço de quem, nem de que interesses ..." que não passariam de "... agentes do patronato ...", etc..

Através dessa C.S. e da própria Direcção do SNPVAC, gerou-se um movimento de contestação sindical exterior à Companhia para combater o nosso sindicato em formação, que chegou a ter eco nos governos da altura, designadamente no Ministério do Trabalho onde deparamos com grandes objecções ao processo de legalização do SPAC (era Ministro do Trabalho, o capitão piloto aviador Costa Martins).

Curiosamente, o próprio SNPVAC encontrava dificuldades no seio da Comissão Sindical que, no entanto, defendia! Leia-se, a propósito e relativamente à Contratação Colectiva ACT/TAP, o que diz o Relatório de Actividades de 1974 da Direcção do SNPVAC. "... Quanto ao sistema de contratação, através da Comissão Sindical representativa dos sectores mais importantes da Companhia muito havia que dizer. Viemos a verificar, na prática, ter esta Comissão vindo a permitir a actuação completamente demagógica de certos sectores, que não se pouparam ao trabalho de denegrir o nosso sindicato e os nossos próprios associados ...".

NÚCLEOS DE PARTIDOS POLÍTICOS

Os slogans utilizados e as diatribes lançadas sobre os pilotos faziam parte da rotina de militantes de partidos de esquerda/extrema esquerda, não destoando das ideias e acções em que tais partidos se empenhavam a nível regional ou nacional contra as "classes burguesas" e os "agentes do patronato", etc. Nunca compreenderam ou não quiseram compreender que os pilotos tinham (e têm) o mesmo estatuto de trabalhadores que reivindicavam para si próprios.

Os seus membros mais activos exercitavam, sempre que possível, essa actuação nas intervenções que iam fazendo nos plenários realizados no refeitório da Companhia.

Os militantes ou simpatizantes do PCP, tripulantes ou não, raramente embarcavam, nestes plenários, nas demagogias desses activistas, mas o terreno também não lhes era propício na medida em que se notava um confronto ideológico e de processos entre o Partido Comunista e os Partidos à sua esquerda.

Para se dar apenas um exemplo, anexou-se (nº 12) um Comunicado dos núcleos do PS/TAP, partido de feição mais moderadora, "reclamando-se de marxista" na TAP e nessa época, mas que também não deixou de tomar uma posição contra o "sectarismo e o pluralismo sindical" que a formação do SPAC estaria a provocar e cuja leitura é esclarecedora da "unidade sindical" que defendiam.

ASSEMBLEIA CONSTITUINTE DO SPAC

Convirá, neste ponto, fazer-se a leitura completa da circular de 21/10/76, (anexo nº 4), onde se dá conta dos resultados da histórica A.G. Constituinte levada a efeito no Instituto Superior Técnico e cuja convocatória se encontra também anexada (nº 3).

Foi, finalmente, o verdadeiro “teste da vontade dos pilotos”, onde a Comissão Organizadora foi transformada em COMISSÃO ADMINISTRATIVA.

COMISSÃO ADMINISTRATIVA DO SPAC

Pela circular de 23/11/76, a C.A. deu a conhecer que, “a partir de hoje, o Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil adquiriu personalidade jurídica com o registo no Ministério do Trabalho do processo de formação do mesmo, efectuado com bastante emoção”. Nela se noticiava a adesão de um piloto duma Organização Bancária, dos pilotos da SANAGRI, da SATA e dos 5 pilotos da TAP Regional e se dizia que na TAP, com 96% das adesões, só não tinham aderido 13 pilotos, o que constituía “uma percentagem esmagadora”.

Informava-se da renegociação provisória do Seguro até 23/2/77, difícil de ser conseguida por não termos existência legal e onde foi importante a acção de Anselmo Ribeiro (antigo negociador do seguro) que acompanhou as negociações com a Império (Egídio Lopes).

Nessa altura, já a Comissão se encontrava instalada na sede provisória, Largo Campo Pequeno, 19-2º Esq., gratuitamente cedida, no início, pela Sociedade Comando⁽¹⁾ e que foi a nossa sede até à mudança definitiva em Julho de 1978, para as actuais instalações.

As Comissões Organizadora e Administrativa sentiam-se apoiadas e permanentemente visitadas pelos inúmeros pilotos que as contactavam e ofereciam os seus préstimos. Sem ferir susceptibilidades, entendo ser justo mencionar o acompanhamento e a presença regular de António Palma.

Será o momento oportuno para deixar uma palavra de apreço pelo trabalho eficiente da nossa primeira (e ainda) funcionária D. Amélia Flores Dias e um sincero agradecimento ao Dr. Artur Gonçalves Lourenço que, com verdadeiro

(1) Comando-Sociedade de Serviços e Investimentos e Comércio de Imobiliários, SARL, foi fundada em 1/3/74 por um grupo de pilotos e cujos lucros reverteriam para complementos de reforma. Teve como principal responsável o Cte. Lino. O aparecimento e evolução do SPAC tornaram desnecessários os objectivos dessa Sociedade, dissolvida em fins de 1988. A Comando forneceu todo o apoio administrativo, gratuito, às Comissões Organizadora e Administrativa do SPAC.

entusiasmo e dedicação, conduziu todo o processo de legalização do SPAC no Ministério do Trabalho(1). Acompanhou sempre os elementos da Comissão Organizadora a este Ministério, mesmo durante as longas horas à espera de audiências.

A título de curiosidade refere-se o desaparecimento dos Estatutos do SPAC só voltando a aparecer após porfiadas diligências em diversos departamentos do Ministério, pelo que foram entregues, em mão, na tipografia do Diário da República.(Durão, Palma, Egídio Lopes)

A sua publicação seria portanto atrasada, como se dá a conhecer pela Circular de 28/12/76, onde também se pedia a colaboração e inscrição de voluntários nos Grupos-Tarefa constituídos: Grupo ACT (Vieira da Silva, Padrão), Grupo Aposentação (Casqueiro), Grupo Seguro (Egídio Lopes), Grupo Actividade Administrativa (Durão, Palma), Grupo IFALPA (Portas), Grupo Acto Eleitoral (Padrão), Grupo Delegados Sindicais (Gonzaga), Grupo Segurança de Voo (Baptista Costa).

Assim, foram estes Grupos desenvolvendo o seu trabalho seguidos de perto pelo redobrar de insinuações e ataques contra essa maioria de pilotos e a sua pertinácia em terem conseguido um objectivo julgado inacessível por muitos: A criação do SINDICATO DOS PILOTOS DA AVIAÇÃO CIVIL - SPAC.

A PRIMEIRA ASSEMBLEIA ELEITORAL DO SPAC

Como documento historicamente importante no processo democrático, anexou-se (nº 14) a Convocatória da Primeira Assembleia Geral Eleitoral, assinada pelo Presidente da A.G., Humberto Iva Delgado, para os dias 16 a 20 de Maio de 1977.

Foi eleita a lista presidida por Santa Maria, substituído, em Maio de 1978, por Magalhães.

(1) O processo do nosso Sindicato e a pasta que o guardava estavam tão bem apresentados, que os juristas presentes comentaram ser uma pena terem de desfazer, por razões processuais, o melhor e mais bonito processo ali entrado! Cita-se, a propósito, a actuação ponderada e isenta do Dr. Vieira Mesquita na admissão do nosso processo no M.T., não obstante a grande confusão e os inúmeros e variados processos que entravam diariamente naquele Ministério.

ORGANIZAÇÕES
INTERNACIONAIS DE PILOTOS

IFALPA - International Federation of Airline Pilots Associations

As primeiras cartas enviadas para a IFALPA e BALPA ⁽¹⁾ são referidas na Acta nº 3, de 10/1/58 da Comissão Directiva do SNPVAC. Embora houvesse uma Secção IFALPA orientada por Carmona a partir de 1964, os pilotos portugueses só se fizeram representar pela primeira vez, em 1967, em Madrid, na XXII Conferência Anual, por Braz de Oliveira.

O Presidente do SNPVAC, Carmona (1968-1971), activou esses contactos, com participações em 1968 (Casqueiro), 1969 (Carmona e Casqueiro), 1970 (Carmona e Braz de Oliveira).

Neste ano (1970), celebrando-se as bodas de prata da Confederação, a Conferência Anual teve lugar em Londres, onde foi apresentada uma proposta para a realização do Congresso, em Lisboa, em 1972. Para isso foi necessário contornar antecipadamente alguns obstáculos de ordem económica e política no nosso país.

Não se tendo realizado tal projecto, na Conferência Anual de 1971 Casqueiro apresentou nova candidatura para 1973. Como a Direcção do SNPVAC não concretizou a efectivação da proposta até 1972, perdeu-se essa oportunidade, única na altura, de se promover uma Conferência Internacional no nosso país, onde os projectos e os problemas dos pilotos seriam discutidos por processos verdadeiramente democráticos.

Legalizado o SPAC, em 1976, tornava-se imperiosa a sua rápida admissão na IFALPA, como representante da grande maioria dos pilotos portugueses, como Sindicato independente a nível nacional e porque se previa a necessidade de um forte apoio dessa Organização nas lutas laborais que se avizinhavam.

Um grupo constituído por Portas, John Casqueiro e Egídio Lopes estabeleceu os contactos devidos e organizou o processo conducente a tal admissão. Estes dois últimos pilotos estiveram presentes na Conferência Anual da IFALPA, onde a entrada do SPAC poderia arrastar a expulsão simultânea do SNPVAC, não mais representativo de pilotos. Este facto, inédito nos anais desta Federação Internacional, provocou acesa polémica entre algumas delegações.

Mas para uma melhor percepção do que se passou, faz-se um resumo das passagens mais significativas relacionadas com este tema do extenso relatório do "delegado à XXXII Conferência Anual IFALPA, realizada em Brighton, Inglaterra, de 17/3/77 a 22/3/77" (Egídio Lopes).

(1) BALPA, British Airline Pilots Association, a quem foi solicitado constituir-se como proponente do SNPVAC

“... Na sequência de contactos anteriores (em Madrid, entre a IFALPA e Portas, Egídio Lopes e Vieira da Silva), o Cte. Monteverde, da ASPLA ⁽¹⁾ e também Vice-Presidente Regional daquela Federação, bem como o Presidente da OIP (Organização Iberoamericana de Pilotos), Cte. José Campoy, demonstraram a sua solidariedade e todo o apoio à causa dos pilotos portugueses do SPAC ...

... A experiência e conhecimentos de J.Casqueiro facilitaram os restantes contactos em Brighton....

... Foi apresentada a nossa situação e o respectivo pedido de adesão à IFALPA. Não se levantou qualquer objecção à nossa entrada. John Casqueiro prestou alguns esclarecimentos que foram solicitados ...

... Gerou-se um pouco de discussão sobre a expulsão ou não do SNPVAC. O delegado italiano referiu-se à não representatividade deste Sindicato no que respeita a pilotos e ao facto de existir finalmente uma “Airline Pilots Association” com mais de 90% dos pilotos. Afinal o que era a IFALPA, senão uma Associação Internacional de “Airline Pilots Associations?” A associação Italiana (Cte. Bruno d’Alva) foi o nosso “Sponsor”. Pela nossa parte nunca foi sugerida a expulsão do SNPVAC ...

... Foi-nos comunicada a decisão unânime do Committee “F” em propor ao plenário a nossa admissão e, simultâneamente, a expulsão do SNPVAC...

... O Cte. O'Donnell (EUA), como “chairman do Committee F”, fez uma defesa cerrada da proposta deste Committee, no que foi secundado e apoiado pelas delegações Espanhola (Cte. Monteverde), Italiana (Cte. Bruno d’Alva) e Venezuela (Cte. Fernandez) ...”

A resistência do Presidente da IFALPA e de uma outra delegação em expulsar, ao mesmo tempo, o SNPVAC, foi desmuronada quando o Cte. Monteverde informou que o Presidente deste Sindicato nem poderia estar ali presente para defender a sua posição por ser um comissário de bordo!

“Convites: - O Presidente da OIP (Cte. José Campoy) irá formalizar por escrito o convite que nos foi feito para assistirmos, como obsservadores, à conferência da OIP, a realizar no Chile em Dezembro de 1977. Tanto o Cte. Campoy como as delegações da OIP contactadas demonstraram um forte desejo da nossa Associação se tornar membro da OIP, ainda que se tivessem de contornar certas dificuldades económicas da nossa parte. Na minha opinião, acho que devemos estar presentes na Conferência como observadores. Considero a OIP um grupo com muitos pontos comuns (língua, cultura, etc.) e que funciona já como um “grupo de pressão” que não é de desprezar. ...”

(1) ASPLA - Associação Sindical dos Pilotos Espanhóis, agora SEPLA

A sede da IFALPA é em Londres e tem delegações permanentes na cidade do México e em Montreal-Canadá. O delegado nesta cidade é o representante permanente na sede da ICAO, prova do reconhecimento oficial da IFALPA como porta-voz da opinião dos pilotos.

A 37ª Conferência Anual realizou-se em Lisboa, em Março de 1982.

A cobertura mundial é feita por Vice-Presidentes Regionais.

OIP - Organização Ibero-Americana de Pilotos

O VI Congresso Anual teve lugar em Santiago do Chile, de 21 a 23/12/77, onde o SPAC esteve presente na qualidade de observador (Egídio Lopes), tornando-se membro efectivo no ano seguinte, no decorrer do VII Congresso, em El Salvador. Como é natural em reuniões deste género, discutiram-se diversos temas ligados a aspectos técnico-profissionais dos pilotos (medicina aeronáutica, segurança, legislação, trabalho, etc.).

Assistiu-se, pela primeira vez, à exposição de um longo estudo sobre o ESTATUTO DE COMANDANTE DE AERONAVE, feita pelo Cte. Indalecio Rego, de nacionalidade espanhola, reputado jurista internacional e também licenciado em Ciências Políticas e Económicas.

A partir desse estudo, o Comité-Jurídico da OIP, de que fazia parte o SPAC (Egídio Lopes) foi dando forma a um Estatuto definitivo.

De salientar a excelente orientação do seu Director, Cte. Cembranos, da ASPLA, advogado.

Esse Estatuto foi aprovado em Portugal, com ligeiras adaptações face às leis nacionais introduzidas pelos Dr. Vasconcelos e Cte. Primavera, também jurista. (Dec. Lei 71/84, de 12/2/84).

Os pilotos portugueses foram os primeiros, em todo o mundo, a obter um Estatuto deste género e com a força de lei. (Em contrapartida, Portugal é o país com o mais velho e obsoleto Regulamento de Navegação Aérea em vigor, promulgado pelo Presidente da República, Marechal Óscar Carmona, em 25/10/1930!).

A OIP foi fundada em 1973. A sede, em Bogotá-Colômbia, foi transferida para a cidade do México em 1984. Reúne os pilotos de Portugal, Espanha e dos países latino-americanos que, baseados numa cultura ibérica idêntica, tentam solucionar os problemas comuns, lançando estudos diversos e complementando a

actividade da IFALPA.

Realizou-se em Lisboa, em 1984, o XII Congresso Anual.

EUROPILOTE - European Organization of Airline Pilots Associations

Está sediada em Amsterdão. Esta Organização já aparece mencionada no Relatório de Actividades de 1974 da Direcção do SNPVAC, em que fora recebida a documentação necessária à qualidade de observador e que o associado Baptista Costa (piloto) levou para Zurich a fim de ser formalizado o pedido de admissão. Mas, somente em Março de 1980 se verificou a adesão dos pilotos através do SPAC, num processo conduzido pelo associado John Casqueiro.

Embora haja pilotos Europeus admitidos na Europilote que pertencem a países não aderentes à CEE, esta Organização Regional assume um papel importante na presente fase de evolução da Comunidade Europeia a caminho da abertura dos espaços aéreos e da livre concorrência. Tudo isto já está patente nos estudos de normalização de licenças de voo, da regulamentação de trabalho e duma lista de senioridade comum, a traduzir um conceito supranacional da integração europeia.

A Europilote funciona como um corpo regional da IFALPA na medida em que os seus membros têm de ser também associados desta Federação.

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Alguns associados menos ligados ou conhecedores desta Actividade Sindical, poderão questionar a decisão inicialmente tomada e a necessidade de pertencermos às três Organizações Internacionais de Pilotos.

A este respeito e porque se mantém actual, recorrerei a excertos de um artigo publicado em 1977 (Egídio Lopes).

“As relações bilaterais e internacionais entre Estados são cada vez mais necessárias e vantajosas, embora, por vezes, bastante difíceis e delicadas ou não fossem elas eminentemente políticas e económicas.

Mas os contactos internacionais existem também entre grupos profissionais de diferentes países e podem constituir significativas achegas para a aproximação e compreensão entre os povos.

É o caso, por exemplo, das Associações Sindicais de Pilotos da Aviação Civil de muitos países, que já atingiram formas de solidariedade, cooperação e de assistência mútua eficazes e mesmo invejadas, porque desvinculadas de pressões político-ideológicas ..., a par do desenvolvimento técnico-operacional acompanhando e colaborando no avanço tecnológico e liderando ou participando nas mais variadas áreas de estudo ligadas à profissão de piloto da Aviação Civil....

... As associações pertencentes à OIP são, na sua quase totalidade, membros da IFALPA e as da EUROPILOTE pertencem todas àquela Federação....

... É evidente que determinados problemas poderão encontrar soluções a nível regional ⁽¹⁾, sem haver necessidade de sobrecarregar e de recorrer permanentemente aos serviços da IFALPA, ainda que esta Federação tenha os seus Directores Regionais espalhados pelo mundo e que assistem a algumas das reuniões da OIP e EUROPILOTE. Também não constitui novidade a existência de grupos de pressão em todas as Organizações Internacionais. As associações espanhola e portuguesa sensibilizadas, através de afinidades e interesses comuns, para as preocupações das diferentes áreas geográficas, poderão desempenhar, neste capítulo, um elo de ligação no seio das diversas organizações. Afinal são as únicas associações sindicais que podem pertencer, simultaneamente, às três Organizações Internacionais de pilotos, justificando-se, assim, a necessidade de uma melhoria das relações bilaterais entre os pilotos de ambos os países...”

(1) Estabelecendo um paralelismo geográfico com outras Organizações Internacionais, poder-se-á comparar a IFALPA, à ONU (política), à ICAO (Aviação Civil-Estados), à IATA (Aviação Civil-Companhias Aéreas), etc; a EUROPILOTE, à CEE, ao EUROCONTROL, à ECAC, etc; a OIP ao Pacto Andino; etc. Não será surpresa qualquer futura regionalização dos pilotos africanos com uma configuração territorial semelhante à OUA.

O que foi divulgado na altura não perdeu actualidade, excepto no que respeita ao aparecimento posterior, em 1987, duma outra Organização Regional - ASIAN PILOTS LEAGUE - que engloba pilotos de países asiáticos.

CONFLITOS LABORAIS

Não se pretende fazer a história dos conflitos laborais subsequentes à formação do SPAC, sempre em crescendo perante a pouca receptividade das entidades empresariais e oficiais às reivindicações dos pilotos. Em determinadas ocasiões, essa falta de receptividade ocultou outros desígnios menos transparentes, tendo obrigado os pilotos a uma permanente atenção e análise das situações.

Considera-se, no entanto, útil, uma abordagem resumida desse período, com as consequências resultantes da requisição civil dos pilotos decretada pelo Governo e das formas de luta utilizadas.

Lançarei mão, mais uma vez, de um relato da época (Egídio Lopes) apresentado no Congresso da OIP (Dez. 1977) não obstante a qualidade de observador do SPAC.

Assim, foram enumeradas as degradadas condições económicas e sociais, (por ex.: horários de trabalho de 17 horas com tripulação simples, salário líquido de um copiloto semelhante às remunerações dos condutores das carrinhas, etc), “pelo que seria inevitável uma reacção dos pilotos através do seu novo Sindicato....”

“.... E o Presidente da TAP resolveu ainda fazer mais exigências para poder dar execução a um programa de verão sobrecarregado. Queria, assim, mediante um pagamento ridículo, que os pilotos trabalhassem sempre que necessário, o que em nosso entender afectava a segurança de voo e era contrário ao convénio laboral em vigor.

Vimo-nos obrigados a desencadear um “slow down” para chamar a atenção para os problemas que nos afectavam....O Governo decretou então a requisição civil dos pilotos do SPAC com o pretexto de estarem a sabotar a economia nacional.

De tudo isto fomos informando sempre a IFALPA e chamámos a atenção do Governo e da Administração da TAP para as consequências negativas que se estavam a fazer sentir na segurança de voo, devido ao “stress” que os pilotos acumulavam.

Depois de dez dias de requisição civil que cumprimos disciplinadamente, mas sempre em “slow down”, o Governo decidiu retirá-la, porque não surtia efeito. A televisão, rádio e jornais iam publicando a argumentação oficial, com comentários negativos para os pilotos, enquanto que davam pouca ou nenhuma atenção aos nossos comunicados.

Como o processo não resultou, o Presidente da TAP demitiu o DOV (Cte. Hugo Damásio) e nomeou outros Comandantes mais antigos para ocuparem funções de chefia. Com os pilotos do nosso Sindicato fortemente unidos, os Verificadores e Chefes de todas as Divisões de Voo demitiram-se, por solidariedade, com o Director de Operações.

Tudo isto (o que é muito importante como experiência) em coordenação e de acordo

com a orientação do Sindicato.

Os dois primeiros nomeados (Cte. Ribeiro e Cte. Braz de Oliveira) foram despedidos por recusarem ocupar o lugar, ao mesmo tempo que eram instaurados processos de despedimento a dez Verificadores de Voo. A seguir são indigitados três pilotos que se aproximavam da idade de reforma (DOV, Cte. Maya; Piloto Chefe, Cte. Ferreira; Chefe Divisão B.727, Cte. Soares). Os Verificadores continuaram a negar qualquer colaboração....

... O SPAC decretou então uma greve, de acordo com a lei, por tempo indeterminado até que os pilotos despedidos e o Director de Operações de Voo voltassem a ocupar as funções que tinham anteriormente.

De novo, o Governo decreta a requisição civil dos pilotos por 90 dias, podendo prolongar-se automaticamente. ... Não aceitámos esta imposição e iniciámos uma greve total. ... Ao fim de três dias chegou-se a um acordo com o Governo ⁽¹⁾. Os pilotos voltaram a ocupar as suas funções e os Administradores da TAP foram exonerados....”

(1) As greves foram desencadeadas após esgotadas todas as tentativas de solução e de diálogo por parte do SPAC.

- Nesse ano, 1977, eram: 1º Ministro, o Dr. Mário Soares e Min. dos Transportes, o Dr. Rui Vilar, mas o interlocutor final acabou por ser o Min. da Defesa, Gen. Firmínio Miguel. (Foi importante o papel de mediador do associado H. Delgado).

- Durante a greve de 1980, em que se deu uma rotura nas negociações e se atingiu um impasse total, era 1º Min., o Dr. Sá Carneiro. Foi o P.R., Gen. Ramalho Eanes, sempre informado e em estreito contacto com o DGOV (Cte. Hugo Damásio), quem conseguiu uma saída para a situação.

A greve por tempo indeterminado resultou bastante comprometedora por ter permitido aproveitamentos alheios aos objectivos pretendidos pelos pilotos.

COMENTÁRIOS FINAIS

Para complementar a finalidade deste trabalho, permita-se-me deixar alguns comentários sobre o actual momento sindical.

A actividade do SPAC pauta-se por um dinamismo permanente e por uma constante atenção aos fenómenos e evoluções sociais, económicos e políticos do país e, ultimamente, da Europa (CEE), sem descurar o desenvolvimento tecnológico da Aviação Civil.

E se os tempos passados foram decisivos na defesa dos legítimos anseios dos pilotos portugueses da Aviação Civil, os que se aproximam não têm menos importância face aos desafios e transformações já em curso provocados, essencialmente, pela integração comunitária do nosso País.

- INTERNACIONALMENTE, e a curto prazo, a nossa especial atenção e participação devem ser canalizadas para as orientações que a EUROPILOTE pressionará junto da CEE, pois as directrizes desta Comunidade sobre uma normalização laboral começam-se já a desenhar. Mas também não podemos esquecer a situação especial que usufruímos, como carneira, juntamente com os espanhóis, entre três Organizações Internacionais de Pilotos, além de um certo relacionamento privilegiado com os pilotos dos PALOP ⁽¹⁾

- A NÍVEL NACIONAL, impõe-se a continuação de um dialogante relacionamento com os outros dois Sindicatos de Pessoal de Voo (SNPVAC e STVAC) na defesa de interesses comuns aos tripulantes técnicos e comerciais. Todavia, não devemos esquecer que a independência face às forças políticas, partidárias e sindicais em confronto, foi um estímulo para a fundação do SPAC.

- Nas relações com as EMPRESAS EMPREGADORAS, o SPAC teve sempre a noção exacta de que é do equilíbrio entre uma boa gestão empresarial e o realismo das reivindicações sindicais que nascerá uma desejável paz social, indispensável agora para vencer as novas e próximas exigências da concorrência no mercado europeu.

(1) PALOP - Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

- INTERNAMENTE, começa já a despontar uma nova realidade com o inevitável aparecimento de jogos de influência entre pilotos trabalhando para diversas empresas. É uma situação normal em muitos países. Que os pilotos portugueses, independentemente das funções que desempenham e sobrepondo-se a interesses individuais ou de grupos, saibam preservar a integridade e a dignificação da classe que pertencem.

Lisboa, 15 de Maio de 1989

Egídio Lopes

DOCUMENTAÇÃO E TESTEMUNHOS:

Documentos: - Arquivos do SPAC, SNPVAC e Comissão de Trabalhadores da TAP.
- Dos Associados: Marcelino, Morbey e Egídio Lopes.
- Bibliografia mencionada e Decretos-Lei.

Testemunhos:- Associados: Noronha, Marcelino, Carmona, Braz de Oliveira, Casqueiro, Hugo Damásio, Morbey, Amadeu, Lino, Padrão, Egea, Gonzaga, Helder Moura, Anjos, José Vilhena.

NOTA: Existe um património cultural que faz parte da actividade sindical dos Pilotos da Aviação Civil (Livros de Actas, de A.G., de Posse, Documentos diversos), sob a administração do SNPVAC, que deveria pertencer também aos arquivos do SPAC. A actual Direcção do SNPVAC, não só permitiu o acesso e a consulta de toda a documentação, com o apoio da funcionária Bernardete (neste Sindicato deste 1970), como demonstrou estar disponível para se poderem fotocopiar ou microfilmar os arquivos comuns.

CORPOS GERENTES, ASSESSORES E FUNCIONÁRIOS: 1976-1989

COMISSÃO ADMINISTRATIVA DO SPAC - SINDICATO DOS PILOTOS DA AVIAÇÃO CIVIL

1976 Durão, Casqueiro, Pinto Guedes, Vieira da Silva, Egídio Lopes, Baptista Costa, Gonzaga e Padrão.

CORPOS GERENTES DO SPAC AO LONGO DOS ANOS:

1977/1979 ASSEMBLEIA GERAL: Delgado, Carneiro e M.Cunha.
DIRECÇÃO: Santa Maria, José Morgado, Souto, Décio Fragoso e Nuno Vaz.
Em Setembro/77 Décio Fragoso foi substituído por Paulo Amado.
Em Maio/78 Santa Maria foi substituído por Magalhães.
CONSELHO FISCAL: Egídio Lopes, Garcia e Helder Tormenta.

1979/1981 ASSEMBLEIA GERAL: Rebordão, Carneiro e Correia de Barros.
DIRECÇÃO: Cunha Lopes, Sales Gomes, Morais Castro, Patacho e J.Baptista.
CONSELHO FISCAL: A. Fernando, S. Azevedo e Luis Victor.

1981/1983 ASSEMBLEIA GERAL: Graciano, Pedro Dias e Vellez Caldas.
DIRECÇÃO: Cunha Lopes, A.Fernando, Sá Barros, Morais Castro, Guedes Borges, Luis Silva e Inocentes.
CONSELHO FISCAL: Coutinho Ramos, Sacoto e Castro Barros.

1983/1985 ASSEMBLEIA GERAL: Norton, Garcia e Santos Rodrigues.
DIRECÇÃO: Lima Basto, Carneiro, Eurico, Carvalho Gomes, Vellez Caldas, José Damásio e Carlos Teixeira.
CONSELHO FISCAL: Costa Santos, Sebastião e Gonzaga.

1985/1987 ASSEMBLEIA GERAL: Santa Maria, Lopes Lobo e Edgar.
DIRECÇÃO: Magalhães, Pontes, Castro Barros, Carvalheira, Garcia, Ferreira Santos e Capela.
CONSELHO FISCAL: Gonzaga, João Rodrigues e Helder Ferreira.

1987/1989 ASSEMBLEIA GERAL: Braz de Oliveira, R. Ferreira e Guedes.
DIRECÇÃO: Vieira da Silva, S.Azevedo, Rui Ferraz, Carvalheira, Anjos e Malta Dias.
CONSELHO FISCAL: Gonzaga, Helder Ferreira e João Rodrigues.

ASSESSORES JURÍDICOS E ECONÓMICOS QUE ACOMPANHARAM AS DIRECÇÕES:

DESDE 1976 Dr. Artur Gonçalves Lourenço
1977 Dr. Luis Cardoso de Meneses
1977 Dr. Luis Nascimento
1977/1978 Dr. José Luis Magalhães Pereira
1977 até MAR/84 Dr. Jorge Ponce de Leão
1979/1980 Dr. Abel Mesquita
1982 até FEV/85 Dr. Natalino Vasconcelos
DESDE 1983 Dra. Amélia Gonçalves
DESDE 1984 Dr. Jaime Dória Cortesão
DESDE 1984 Dr. Augusto Ferreira do Amaral
1986 até DEZ/88 Dr. Victor Neves
DESDE 1977 José Valdemar de Oliveira (Contabilista)

FUNCIONÁRIOS DO SPAC:

Desde 1976: Maria Amélia Flores Dias. 1977/1983: Maria Amélia Gonçalves.
Desde 1977: Maria Isabel Gomes Paula. Desde 1978: Maria Gisela Fialho Durães.
Desde 1978: José Bretes da Cunha Alves. 1979/83: Helder Gil Ferreira. De 1980 a 1988: Joaquim Bastos da Silva Lopes. De 1982 a 1985: Ana Luísa Luz Cunha.
Desde 1982: Ângela Margarida Pires. Desde 1988: Silvina Maria Henriques.

ANEXOS (1 A 14)

SINDICATO DE PILOTOS PROFISSIONAIS DA AVIAÇÃO CIVIL

(EM ORGANIZAÇÃO)

Circular 8/9/76

Senhores Pilotos

- 1 - Um novo impulso foi dado à Nossa Iniciativa. É chegado o momento apropriado, por diversas razões, para nos lançarmos na criação do Nosso Sindicato. Necessário se torna que os Pilotos se consciencializem da imperiosa presença da Grande Maioria, na Assembleia Constituinte, a fim de que nela, se encontre a maior legitimidade e força de classe. Apontamos para o dia 12 de OUTUBRO próximo. Oportunamente será divulgada a Convocatória. Lembramos: da Vossa presença depende a Vossa defesa de interesses justos. Não esquecidos e menosprezados nos últimos anos. TODOS exigimos que estejamos TODOS presentes.
- 2 - Contactou esta Comissão, um Jurista que nos garante a defesa dos nossos interesses. É pessoa experimentada, Juiz de Direito e que está entusiasmado com a nossa iniciativa.
- 3 - O membro da Comissão Organizadora Sr. Padrão, na última reunião de Pilotos mostrou vontade de sair desta Comissão. Fica entretanto com uma missão, aliás importante, de elemento de ligação entre esta Comissão e o Sindicato de Voo. Claro se torna, que continuamos a contar com a sua preciosa colaboração e até a considerá-lo como fazendo ainda parte desta Comissão.
- 4 - No último Comunicado houve uma falha imperdoável. Não publicámos a lista do próximo curso de Pilotos "ab initio". Pedimos desculpa, mas como sabemos constituiremos um grupo homogéneo, o objectivo proposto será neste ponto alcançado.
- 5 - Teve esta Comissão a preocupação de estar presente na reunião que a Comissão Sindical da TAP fez, na passada semana, com o Pessoal Navegante. Estiveram presentes dois membros, que a título individual e a título representativo deste Sindicato em organização, levantaram várias questões consideradas importantes. Este Conselho concluiu os seguintes factos:
 - a) É verdadeiro, se não utopia, pensar que os nossos mais justos interesses sejam defendidos em plenários de qualquer empresa.
 - b) É verdadeiro, se não utopia, também pensar que a Comissão Sindical aceitará as nossas aspirações através do Sindicato de Voo, órgão sem prestígio e força contratual, dada a divisão interna que nestes últimos anos os seus Dirigentes criaram, aliada à sua estrutura obsoleta. A prova do que declaramos é fácil pois basta reparar, a título de exemplo, na falta de apoio que a actual Direcção tem, por parte da massa associativa. São as pessoas do costume apoiadas pelos senhores habituais em que as ideologias se sobrepõem aos interesses da grande maioria.A Comissão Sindical reconhecendo isto explora esta divisão escandalosamente. E dizemos escandalosamente conforme iremos provar no

c) Não nos resta senão, criar um organismo que defenda a classe, que será e foi sempre a primeira a ser atacada. Há que organizá-lo. Há que estruturá-lo. Será o Sindicato de Pilotos.

- Recebeu esta Comissão vários ataques do Sindicato de Voo que judiciosamente evitou devolver apesar da argumentação variada e irrefutável que possui. Evitou devolver por várias razões:
 - a) Entende esta Comissão ser necessário e útil não criar um fosso de inimizade com o actual Sindicato pois estamos convictos que a nossa separação é um facto natural dado que o crescimento e a defesa dos interesses dos seus associados, se torna praticamente impossível, por rivalidades de todos conhecidas. A não ser que o Sindicato de Voo se queira servir da força técnica e social que os Pilotos representam em qualquer País para atingir certos objectivos. Mas acreditamos ainda não ser este o caso. Portanto, a exemplo do que se passou em tantos países de liberdade sindical e em que os sindicatos têm na realidade força (todo o comum sabe em que países é que os sindicatos têm de facto força e em quais... não a têm), a exemplo do que se passou em tantos países, dizíamos nós, verificaram-se separações de sindicatos quando tal se tornou útil para uma ou ambas as partes. Há que aceitar este facto como natural.
 - b) Estaremos dispostos a refutar as acusações feitas, por sinal por Pilotos, quando em reunião em que só estejam presentes Pilotos, para que possam/possamos argumentar e sentir ao vivo qual a verdade da classe e em quem acredita.

- 1 - Contamos que o Sindicato de Voo numa manifestação correcta de bom senso não tente impugnar a formação do nosso. Seria à nascença, criar um fosso inimizade que não seria útil e frutuoso para nenhum de nós.

É necessário que acreditem que a nossa decisão é irreversível, que possíveis "guerras" só nos unem e fortalecem e que estamos dispostos a ir a tudo, para criarmos um organismo de classe que defenda os Pilotos, como sentimos que devem ser defendidos.

- 3 - Tem esta Comissão conhecimento do verdadeiro saque a que a Empresa onde a maioria de nós trabalha está a sofrer. Não é a Empresa, é o País, são os trabalhadores de todo o País. Um verdadeiro escândalo. Passamos a enumerar factos crentes de que somos o primeiro organismo a denunciar esta rapinagem progressiva. Todos temos bem presentes, nos plenários em que foram discutidas as posições e vencimentos do pessoal de voo a demagogia e a mentira que se gerou contra a classe, com um objectivo perfeitamente definido. Como tal, foi negociado um ACT, na base de que o pessoal de voo era quem podia suportar mais o aumento do custo de vida e que se tornava necessário proteger as classes mais desfavorecidas. Princípio que aceitamos correcto, mas que se traduziu em nítido golpismo conforme demonstramos em casos abaixo descritos. Aliás esta posição mantém-se, salvo erro, desde 1970. Na reunião com a Comissão Sindical na passada semana o O/S Snr. Cavaco afirmou que se torna necessário estreitar ainda mais o leque salarial. Insurgimo-nos contra isso pois por certo a TAP deve ser a empresa no género (CP, Arrastões de Pesca, Marinha Mercante, etc.) em que o leque salarial é menor. Internacionalmente, por exemplo, na AEROFLOT o leque é de 11x1 e na TAP é de 8x1 não deduzindo encargos fiscais que naquela empresa não existem e que nesta se traduzem por um leque real de 6,5x1. O representante do Sindicato dos Electricistas Snr. Marcelino frisou que a Comissão Sindical continua a estar convicta de que o pessoal de voo é quem melhor pode suportar o custo de vida. Pasmai com estas afirmações após lerem o que a seguir se segue, aliás obtido através do actual ACT.

ANEXO 2

SINDICATO DE PILOTOS PROFISSIONAIS DA AVIAÇÃO CIVIL (EM ORGANIZAÇÃO)

CIRCULAR 14/9/76

- 1- Aproxima-se a passos largos a data da formação do Nosso Sindicato, meta que alvejamos há longo tempo e que prometemos alcançar, na Assembleia de Pilotos, realizada no I.S.T. e em que fomos clara e inequivocamente mandatados para tal.

Confirmamos a data da Assembleia de Formação para a dia 12 de Outubro próximo.

Que venham todos.

Apelamos para aqueles Pilotos, felizmente poucos, que ainda mantêm uma posição indecisa. Venham à Assembleia. Verifiquem o entusiasmo que envolve a Classe por terem finalmente a possibilidade de se organizarem num Sindicato homogêneo, preocupado em defender os Pilotos tão maltratados nestes últimos tempos. Participem e discutam. A Vossa presença é preciosa. As vossas dúvidas serão esclarecidas.

Fazemos um sincero apelo aos Pilotos mais antigos, aos Pilotos da Velha Guarda, que tanto prestígio alcançaram (lembramo-nos perfeitamente do respeito e consideração com que eram tratados, nos bons tempos, respeito e consideração que se tornava extensivo a todo o Pessoal Navegante); fazemos um apelo de comparência à Assembleia, não só porque é do interesse de todos como também porque, com a Vossa presença, prestigiariam e darão mais força à iniciativa.

Que estejam todos.

É a última oportunidade, de organizados defendermos-nos dos ataques, das vergonhas até das injustiças. Em certos sectores do País e da Empresa desconheciam a nossa situação actual. Encontram como justificação uma perfeita manipulação da Classe e um "comodismo" inerte que urje vencer. Concordamos com esta opinião.

Há que vencer a manipulação e o comodismo. Para isso estamos motivados. Para isso precisamos de Vós. Participem.

- 2- Seguro de Voo- Está esta Comissão consciente de que é uma preocupação de todos os pilotos a manutenção do citado seguro.

Claro que vamos mantê-lo e se possível melhorá-lo, a curto prazo. Na actual Companhia ou noutra qualquer já contactada e que se mostrou muito interessada.

A título de informação. lembramos que o actual ACT artº. 121 diz que o pessoal de terra quando se desloca em serviço ou em serviço de voo tem direito a um seguro de vida pago pela Empresa no valor de 2.000 contos. Que cada um veja qual o valor do seu seguro e quanto pa- ga por ele. Parece até, que somos estranhos à Empresa, não nos arriscamos mais vezes que os outros empregados ou então que a nossa "carne" é mais barata.

Que bem defendidos têm sido os nossos direitos há uns anos a esta parte.

- 3- Mas há tantos casos. O mais recente chegado ao nosso conhecimento, foi o do Plenário da Comissão Sindical TAP que votou por maioria tirar-nos a penalidade de consequências que se vêm reflectir...

tualidade das partidas dos aviões, a regalia, dizíamos nós, do transporte aguardar 3 minutos, pela presença dos tripulantes a transportar. Interessante tal decisão. Lamenta-se que entre outros não fossem esclarecidos das milhares de horas de trabalho por ano, que os tripulantes esperam, sem receber horas extraordinárias por culpa da inépcia da incúria e da incompetência de tantos serviços de terra.

Mais uma prova a demonstrar que o Sindicato do Voo não consegue manter as mínimas regalias do PN através da Comissão Sindical. Claro que já não falamos, por desnecessário, da capacidade para se adquirir novas condições.

Aliás, podemos informar que em nossa opinião, estaremos dispostos a entrar na contratação colectiva desde que a Comissão Sindical seja sensível aos nossos problemas e características específicas. Se tal não suceder faremos uma contratação à parte, por sinal, prevista na Lei. Deixaremos então de ser manipulados.

- 4- Na reunião do PN com a Comissão Sindical tivemos mais uma prova de que, com a actual estrutura sindical não temos hipóteses de defesa dada a mais uma vez repetida rivalidade demonstrada interclasses. Por outro lado, a certa altura, o Snr. Marcelino, delegado do Sindicato dos Electricistas e perante as observações do PN fez esta espantosa afirmação: "Sim porque o pessoal de terra trabalha 42 horas por semana e o pessoal de voo 40 horas por mês." Como é possível a irresponsabilidade deste Senhor. Então, nesta fase, estamos ainda a negociar os nossos interesses com Senhores assim esclarecidos? É espantoso, mas mais espantoso ainda foi o facto de que, perante esta "barbaridade", os representantes do Sindicato de Voo, não protestaram e esclareceram o Snr. Marcelino calando-se como que concordando com tais afirmações.

Não meus amigos, assim não só não defendem os Pilotos, como também não defendem todo o PN.

Aliás, estamos absolutamente certos que conseguiremos outras condições como horas de trabalho e horas nocturnas extensivas naturalmente a todo o PN.

A propósito: sabia que as horas nocturnas para o pessoal de terra começam às 20.00 e terminam às 08.00, começando a contar das 0 horas. Para nós, como sabe, só começam às 23.00 terminam às 06.00 e só contam a partir das 15 horas de voo e não de trabalho, como acontece com o restante pessoal.

Que "anjinhos" temos sido!

- 5- Assinada por quatro membros, esta Comissão enviou uma carta à TAP com o seguinte teor: "É do conhecimento desta Comissão Organizadora do Sindicato de Pilotos da Aviação Civil, que vários Pilotos se deslocarão em serviço a Kano, nos próximos meses. Porque, ao mesmo tempo se deslocará outro Pessoal da Empresa, em condições monetárias muito mais vantajosas, o que consideramos aviltante para a classe e escandaloso para o País, dado os valores exageradíssimos que vão auferir, Denunciamos tal situação, reservando-nos o direito de tomar uma atitude que desperte as atenções de quem de direito, para a "fraude Nacional" em que a Empresa eventualmente poderá colaborar."

Estamos tentando saber o valor dos vencimentos a auferir pelo pessoal de terra a deslocar a Kano. Oportunamente faremos chegar ao vosso conhecimento a nossa estimativa.

- 6- Resolveu esta Comissão pedir aos Pilotos Snrs. Padrão e Gonzaga que fossem os representantes desta Comissão no actual Sindicato. Esperamos com isto tentar uma política de coordenação e esclarecimento útil. Breve daremos mais notícias. Venham à Assembleia. Não faltem.

A Comissão.



- 1º. Caso: Um mecânico de manutenção em deslocação ao Sal recebeu em três meses para cima de 170 contos.
- 2º. Caso: O contrato de assistência à SAA na ilha do Sal aos preços Internacionais habituais vai provocar para cima de 1.500 contos de prejuízo à Empresa TAP por via dos pagamentos a efectuar ao pessoal de terra.
- 3º. Caso: Um C/C da TAP, consciencioso e honesto, trabalhando no estrangeiro, negou-se a receber uma quantia a que tinha direito pelo ACT, por ser chapado a trabalhar num dia de folga e feriado. Essa quantia pelas poucas horas que trabalhou equivalia a 14.500\$00.
- 4º. Caso: Exemplo do mínimo que afigure um mecânico de manutenção da TAP indo extra/crew a bordo de um avião numa viagem de ida e volta a Luanda:
 Exemplificamos o caso mais económico para a Empresa:
 Entrada ao serviço: 1 hora antes da partida;
 1 hora antes de chegar a Luanda já está a receber horas extraordinárias;
 7 1/2 horas de voo a 75\$00 à ida;
 subsídio de segurança em Luanda (por causa da guerra) de 500\$00;
 ultrapassando as 8 horas extraordinárias estas são oneradas de acordo;
 7 1/2 horas de voo a 75\$00 no regresso;
 1/2 hora para ir picar o cartão.

Tudo isto somado e pelo mais económico (o caro seria picar o cartão e partir de avião já em horas de trabalho antecipando portanto, a entrada em horas extraordinárias, o que não é inédito; mas, o mais caro ainda seria isto suceder num dia de folga e/ou feriado. Nestas condições o vencimento a auferir seria da ordem dos dez mil escudos dependendo da categoria do funcionário. Calculamos contudo na pior das hipóteses que o quantitativo é para cima, no mínimo, de 5.500\$00.

Quanto recebe um Comandante na mesma viagem?

Até às 40 horas de voo - nada

Depois das 40 horas de voo - 3.375\$00.

Agora sim, encontramos justificação, porque é que na empresa deixamos de ser considerados os "Burgueses do Ar" e passamos a ser apelidados de "Parvos do Ar".

Somos contudo, suficientemente conscientes e sensatos para não exigir para nós as condições escandalosas do pessoal de terra quando voa. Veríamos assim os nossos problemas resolvidos.

Estamos cientes que se torna necessário denunciar estas situações escandalosas. Interessante se torna, que ninguém o faz. Nem Conselhos de Gerência, nem Sindicatos.

Somos nós os primeiros, com a autoridade de uma classe altamente especializada e consciencializada, com prestígio reconhecido a todos os níveis, quer técnica, quer moralmente e injustamente atacada.

Quem nos defendeu até agora, pergunta-se?

Há que reconhecer a nossa força.

Unamo-nos em torno da Comissão Organizadora.

Para a frente com o Nosso Sindicato.

A Comissão Organizadora,

ANEXO 3

Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil

(EM FORMAÇÃO)

AVISO CONVOCATÓRIO

Convocam-se todos os Pilotos Profissionais da Aviação Civil, para uma Assembleia Geral Constituinte, a realizar no dia 12 de Outubro de 1976, pelas 21 horas, no Instituto Superior Técnico, em Lisboa, com a seguinte ordem do dia :

- 1 — ELEIÇÃO DE UM PRESIDENTE E DOIS SECRETÁRIOS, PARA REGULAR OS TRABALHOS DA ASSEMBLEIA GERAL.
- 2 — CONSTITUIÇÃO DE UM SINDICATO DE PILOTOS DA AVIAÇÃO CIVIL E ESCOLHA DA SUA SEDE PROVISÓRIA.
- 3 — DISCUSSÃO E APROVAÇÃO DOS RESPECTIVOS ESTATUTOS.
- 4 — ELEIÇÃO DOS CORPOS GERENTES DO NOVO SINDICATO, OU FIXAÇÃO DA DATA PARA A SUA REALIZAÇÃO (EM ASSEMBLEIA GERAL).

A COMISSÃO ORGANIZADORA.

*BAPTISTA COSTA, CASQUEIRO, DURÃO, EGÍDIO LOPES,
GONZAGA, PADRÃO, P. GUEDES e VIEIRA DA SILVA.*

SINDICATO DE PILOTOS PROFISSIONAIS DA AVIAÇÃO CIVIL (EM ORGANIZAÇÃO)

Circular 21/10/76

Senhores Pilotos:

1. No passado dia 12, em reunião expressamente convocada para o efeito, 199 Pilotos com a sua presença, com a sua participação e com a sua consciencialização, deram uma prova de que optaram por uma decisão irreversível, de constituição do " Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil". Para a frente será o caminho.

2. Confessamos, que independentemente da necessidade burocrática da efectivação da Assembleia, considerámo-la como que um teste da vontade dos Pilotos, um teste da confiança que merecemos. A resposta foi dada: 196 votos Sim, 2 votos nulos, 1 voto não. É um sucesso que nos motiva, mas que não nos deslumbra. Estimula-nos para a luta na prossecução da vitória final que se aproxima.

A vontade dos Pilotos foi bem expressa.

Ninguém, num País Democrático, poderá ir contra a vontade da grande maioria duma classe profissional, duma classe trabalhadora, livremente expressa por voto directo e secreto.

Ninguém, honestamente formado, com espírito democrático, poderá contestar a legitimidade da vontade duma classe tão evidentemente expressa, tão fortemente confirmada.

Agora saberemos quem quer impor a sua vontade, a sua ideologia contra a decisão da esmagadora maioria. Agora veremos quem são os verdadeiros democratas.

No último comunicado do Sindicato de Vôo, infelizmente também assinado por um Piloto, o que lamentamos, sofreu esta Comissão um torpe ataque que na oportunidade pensámos responder. Entretanto achamos por bem não o fazer, do que não nos arrependemos dadas as manifestações de repulsa que entretanto recebemos. Aliás, a melhor resposta foi a posição assumida pela classe quando compareceu em massa e votou tão expressivamente na Assembleia Constituinte do Sindicato, não correspondendo ao apelo do citado comunicado.

Mas não pretendemos criar polémicas, que dividam o Pessoal de Vôo. Necessário se torna que entendam que não têm autoridade moral para se virarem contra nós. A votação foi expressiva. Repetimos: este processo é natural. Nós só o impulsionámos, em boa hora por sinal.

A tomada de consciência de que a actual estrutura entretanto em fase de aprovação no Sindicato de Vôo não serve, levou a que estivessem presentes cerca de 70 elementos do Pessoal de Vôo de todas as categorias, inclusivamente Instrutores de Simulador que, passe o respeito que merecem, não são Pessoal de Vôo. Entretanto na n/ Reunião estavam 199 Pilotos. É significativo. Dispensa comentários.

3. A fim de que todos os Pilotos tomem conhecimento do que se passou na Assembleia, aqui transcrevemos a Acta:

ACTA DA ASSEMBLEIA GERAL CONSTITUINTE

" Aos doze dias do mês de Outubro de mil novecentos e setenta e seis, pelas vinte e uma horas reuniu a Assembleia Geral Constituinte do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, convocada pelas seguintes ac-

blicados no "Diário de Notícias" e "Luta", ambos do dia vinte de Setembro de mil novecentos e setenta e seis.

Assinado o Livro de Presenças, o Snr. Egídio Avelino Lopes, depois de haver declarado que podiam ser apresentadas outras listas, propôs verbalmente que a Mesa desta Assembleia Geral Constituinte fosse composta pelo Snr. Humberto Iva Delgado, como Presidente e pelos Snrs. Alfredo Francisco Matos Durão e Manuel Padrão Pacheco, como primeiro e segundo Secretários.

Esta proposta foi aprovada por grande maioria e nenhuma outra lista foi apresentada.

Constituída a Mesa, o que preencheu o ponto um da Convocatória, o Snr. Presidente, verificando pela respectiva lista que havia número de presenças maior que suficiente para esta Assembleia Geral Constituinte poder deliberar validamente sobre a matéria constante do aviso convocatório, declarou aberta a sessão.

Tendo perguntado se esta Assembleia era apenas constituída por trabalhadores possuidores da licença de Piloto Comercial ou outra de grau superior, emitida pela entidade Aeronáutica Nacional competente, pois só a estes era permitido o voto na matéria constante no aviso convocatório, ninguém declarou estar fora deste condicionalismo pelo que o Presidente deu início à leitura do ponto dois, que é do seguinte teor:

Dois- Constituição de um Sindicato de Pilotos da Aviação Civil e escolha da sua Sede provisória.

Apreciada a matéria da parte primeira deste ponto foi dado início à votação por escrutínio directo e secreto, mediante chamada nominal pelo Livro de Presenças.

Finda a chamada foi apresentada a proposta seguinte: "Considerando que há Pilotos que têm de sair desta Assembleia para voar, e que, em contrapartida, há Pilotos que poderão chegar a esta Assembleia posteriormente, mas até ao seu encerramento. Considerando que o número de Pilotos a chegar mais tarde não é significativo em relação ao número de elementos presentes, no que diz respeito ao resultado da votação, propomos:

- Primeiro - Que desde já se faça a abertura da urna e a contagem dos votos.
- Segundo - Que em face dos resultados se continue com os outros pontos da Convocatória.
- Terceiro - Que se volte a fechar a urna, de forma a que os Pilotos que vão chegando possam exercer o seu direito de voto.
- Quarto - Que a segunda urna se abra, imediatamente antes do encerramento desta Assembleia, fazendo-se então a contagem final."

Esta proposta foi admitida pela Assembleia e foi depois aprovada por grande maioria com um voto contra e três abstenções. Foram nomeados, entretanto, escrutinadores os Snrs. Sebastião Júlio Gouveia de Figueiredo e Armando António Carvalho de Sá Dantas e aberta a urna procedeu-se à respectiva contagem com o seguinte resultado: a favor da constituição deste Sindicato - cento e setenta e um. Nulos - dois. Foi recebido com uma salva de palmas o resultado da votação e a informação dada pelo Presidente de que estava aprovada a constituição deste Sindicato. O Presidente mandou fechar de novo a urna para poderem nela ser lançados os votos dos Pilotos que entretanto chegassem a esta Assembleia. Passou-se à discussão da parte segunda do ponto dois. Prestados os esclarecimentos pedidos nesta altura, deu entrada uma proposta do seguinte

"Que seja desde já aprovada, como provisória, a Sede do Sindicato de Pilotos da Aviação Civil, no Largo do Campo Pequeno, dezanove, segundo andar esquerdo, em Lisboa".

Esta proposta foi admitida pela Assembleia e depois de prestados os esclarecimentos pedidos, foi submetida a votação tendo sido aprovada por maioria com dois votos contra e vinte e uma abstenções.

A seguir prosseguiu a chamada dos elementos que chegaram depois da primeira contagem.

O Presidente passou então a submeter à Assembleia o Ponto três da Convocatória que é do seguinte teor:

Três - Discussão e Aprovação dos respectivos Estatutos.

Por proposta do Presidente, a Assembleia Geral Constituinte prescindiu da leitura prévia do único projecto de Estatutos apresentado e distribuído profusamente, com grande antecedência, pela Comissão Organizadora.

Passou-se em seguida à discussão na generalidade, tendo sido apresentada oralmente pelo primeiro secretário Senhor Alfredo Francisco Matos Durão a proposta de que a denominação do Sindicato passasse a ser de "Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil", como já consta do Aviso Convocatório publicado, em vez de "Sindicato de Pilotos Profissionais da Aviação Civil".

Admitida a proposta e prestados os esclarecimentos pedidos foi a proposta submetida a votação tendo sido aprovada por maioria com três votos contra e cinco abstenções, pelo que o Senhor Presidente declarou que este novo Sindicato passará a denominar-se "SINDICATO DOS PILOTOS DA AVIAÇÃO CIVIL".

Submetidos os Estatutos à aprovação na generalidade, foram estes aprovados por unanimidade e aclamação.

Por assim se haver entendido, após prévia troca de opiniões, a Assembleia admitiu e aprovou a proposta verbal apresentada pela Mesa para que no artigo vigésimo primeiro se consigne "Maiores de vinte e um anos" em vez de "Maiores de dezoito anos".

A partir deste momento a atenção da Assembleia passou a dispersar-se por vários pedidos de esclarecimento que foram apresentados por elementos desta Assembleia, designadamente como contemplar a situação dos Pilotos com licença de voo emitida pela Entidade Aeronáutica Portuguesa, a trabalhar no estrangeiro por conta de entidades estrangeiras, ou mesmo nacionais.

Foram prestados esclarecimentos pela Mesa, tendo sido imediatamente a seguir apresentado pelo Senhor João Gabriel Sacoto M. Fernandes o seguinte requerimento: "Requerir que o processo de aprovação; na especialidade dos estatutos continue de imediato."

A Mesa admitiu o requerimento e submeteu-o à votação da Assembleia que o aprovou, tendo de imediato o Senhor Matos Durão apresentado em nome da Comissão Organizadora o pedido de alteração dos artigos seguintes:

No Artigo quatro - número um - Substituir "Destes pelo Sindicato", pela expressão "Destes ao Sindicato".

No artigo cinco- a) intercaliar a palavra "profissional" entre as palavras "ordem" e "social", ficando a ler-se: "De ordem profissional, social,..."

No Artigo Cinquenta e Nove - Foi proposta a eliminação da alínea b), passando a alínea c) a ser a alínea b).

No Artigo Setenta e Quatro - Número Um- alínea b) - Foi proposta a eliminação da alínea b), passando a c) a ser a alínea b).

Todas estas alterações pedidas foram aprovadas por unanimidade com excepção da proposta de eliminação da alínea b) do Artº. cinquenta e nove que apenas teve um voto contra, pelo que ficou aprovada por maioria.

O Senhor John Casqueiro apresentou a proposta de eliminação da alínea c) do artigo quinquagésimo nono e as alíneas dois e três do artigo vigésimo segundo. Esclareceu que a razão da sua proposta se baseava em não julgar inconveniente que fossem permitidas as reeleições dos corpos gerentes.

Sobre este ponto muitos elementos da Assembleia Geral pediram a palavra manifestando-se uns pela manutenção da redacção constante dos Estatutos e outros pela sua eliminação.

Posta à votação em primeiro lugar a manutenção da redacção contida nos Estatutos foi esta manutenção aprovada por maioria, em relação à proposta apresentada pelo Senhor John Casqueiro pelo que a sua proposta de alteração foi rejeitada pela Assembleia.

Deu entrada um requerimento assinado pelo Senhor Fernando Fadié Franco Santos, do seguinte teor: "Requero que se proceda à imediata votação na totalidade da sua especialidade - salvaguardadas as propostas já aprovadas."

Posto à votação foi aprovada por aclamação com um voto contra e seis abstenções pelo que o Senhor Presidente declarou os Estatutos aprovados na generalidade e na especialidade.

Seguidamente passou-se à apreciação do ponto quatro da Convocatória que é o seguinte:

Quatro - Eleição dos Corpos Gerentes do novo Sindicato, ou fixação da data para a sua realização (em Assembleia Geral).

Foi de imediato apresentada a seguinte proposta que se transcreve na íntegra: "Propomos que até à tomada de posse dos Corpos Gerentes eleitos na primeira Assembleia Eleitoral,

Primeiro - Que a Comissão Organizadora fique transformada em Comissão Administrativa, com plenos poderes para gerir tudo o que interesse à legislação e assuntos correntes do Sindicato, ficando com o encargo de fixar a data para a Assembleia Eleitoral, a realizar de harmonia com os Estatutos.

Segundo - Que a Mesa da Assembleia Geral agora eleita se mantenha em exercício, durante o mesmo período".

Esta proposta depois de admitida pela Assembleia Geral foi aprovada por unanimidade e aclamação.

Nesta altura o Senhor Presidente mandou que se procedesse à chamada dos elementos que entretanto tenham comparecido e assinado o Livro de Presenças, e, aberta a urna foi feita a contagem pelos mesmos escrutinadores o que deu o seguinte resultado:

Um contra e vinte e cinco a favor.

Nesta altura o Senhor Presidente declarou que a constituição deste Sindicato ficou aprovada por CENTO E NOVENTA E SEIS VOTOS A FAVOR, UM CONTRA E DOIS NULOS.

Deu entrada, entretanto, uma proposta do seguinte teor:

"Proponho que seja exarado na Acta um voto de confiança à Mesa da Assembleia Geral a qual fica com plenos poderes para redigir e assinar a Acta, considerando-se esta desde já aprovada por esta Assembleia"

Admitida a proposta foi esta aprovada por aclamação apenas com uma abstenção.

Em conformidade com a mesma se lavrou esta Acta que vai ser

devidamente assinada pelo Presidente e Secretários desta Assembleia Geral Constituinte.

Eram uma hora e trinta minutos do dia treze de Outubro de mil novecentos e setenta e seis quando o Snr. Presidente deu por encerrada a Sessão."

4. Após encerramento dos trabalhos da Assembleia esta Comissão deu alguns esclarecimentos sobre os passos que se seguirão e algumas acções entretanto tomadas, a ser:

A) Tivemos duas reuniões, acompanhados do nosso Consultor Jurídico, com a Administração da Companhia de Seguros Império.

Esta, como esperávamos, compreendeu perfeitamente a nossa preocupação chegando ao acordo de assinar por ambas as partes um protocolo provisório em que os seguros se mantêm válidos até à formação duma Apólice nova entretanto negociada. Como tal não haverá um momento sequer de interrupção do seguro, como sempre achámos fundamental.

Claro se torna que tanto nós, como a Companhia, estamos muito interessados na manutenção senão melhoria do Seguro.

Nestas reuniões, tivemos conhecimento, através de Documento Internacional que os Pilotos com pior protecção de Seguros são: PORTUGAL, LÍBANO e ZAIRE. Vejam só.

B) Já temos preparado o processo de demissão e admissão no novo Sindicato, assim como cartas para serem dirigidas às Empresas a fim de lhes darem instruções necessárias. O processo está para assinatura nas OPS. de Vão. Serão datados posteriormente pela Comissão Administrativa.

C) Tem esta Comissão autocolantes com o emblema do Sindicato. Foi desenhado gratuitamente por especialista na matéria. Está à venda por 20\$00.

D) Para os Pilotos, que por qualquer motivo não estiveram presentes está-se a desenvolver um processo de assinaturas solidariezando-se com as resoluções da Assembleia, após leitura da Acta de que estará fotocópia apensa. Este processo estará nas Operações de Linha da TAP. É fundamental e de muito peso a vossa assinatura. Após a posição assumida pela classe na citada Assembleia há que reforçá-la com a vossa participação.

5. Dos Pilotos da Sata, recebemos desde a primeira hora a sua entusiástica adesão. São colegas que muito prezamos e que dadas as suas condições difíceis de trabalho, muito admiramos. Estão 100% conosco. Para eles também seguiu o processo de recolha de assinaturas.

6. Dos Pilotos do TAP Regional, a adesão foi também, após esta Assembleia, de 100%.

7. Tivemos a presença de muitos Pilotos que não conhecíamos. Foi agradável verificar que corresponderam ao nosso apelo. Pelos resultados da votação se infere que estão conosco.

8. Muitos Pilotos há, cujas moradas desconhecemos. Que cada um os contacte e lhes explique a n/Iniciativa e o resultado da Assembleia. Peçam que nos contactem. Há que os mobilizar. Há que lhes contar a verdade.

Precisamos de todos. Todos seremos muitos.

Abraça-vos,

A Comissão Administrativa,

COMUNICADO

37/76

1/10/76

1. Como já é do conhecimento geral, existe um grupo de pilotos, associados deste Sindicato, que vêm desenvolvendo uma actividade ~~associonista~~ tendente à formação de um Sindicato de Pilotos Profissionais.
2. Após um período de euforia inicial os promotores do divisionismo aperceberam-se que a demagogia dos primeiros tempos ia deixando de produzir os efeitos desejados, conduzindo ao seu isolamento progressivo e a um insucesso, certo e espectacular.
3. Tal situação, a concretizar-se, faria ruir os planos de quem tão habilidosamente joga na divisão dos trabalhadores do Voo e permitiria aos pilotos uma visão clara do que afinal os seus recentes "defensores" mais não eram do que apelar que desde sempre se tinham aproveitado das suas carências e dificuldades bem como das do movimento sindical para se instalarem nas empresas em situação de previlégio.
4. Temendo tal desfecho e numa última tentativa de travar a desmobilização crescente em relação aos seus projectos, intensificaram ultimamente os apelos e comunicações não hesitando em mistificar a verdade, usando de mentiras, falsidades e algumas meias-verdades de ordem jurídica e outras.
5. Este Sindicato que não abdica das responsabilidades estatutariamente atribuídas, sente ser seu dever contestar a validade de determinadas afirmações da at denominada Comissão Organizadora do Sindicato de Pilotos, pois se não o fizesse permitiria que os seus associados fossem induzidos em erro.

É o que nos propomos fazer:

A 1ª grande mistificação diz respeito às razões que tornariam inevitável a criação do Sindicato paralelo.

Este seria necessário porque (transcrevemos)"... é veleidade, senão utopia também pensar que a Comissão Sindical aceitará as nossas aspirações através do Sindicato do Voo, órgão sem prestígio e sem força contratual, dada a divisão interna que nos últimos anos os seus dirigentes criaram aliada à sua estrutura obsoleta".

É uma realidade que o nosso Sindicato se encontra dividido e que tem uma estrutura inadequada.

...É uma realidade que esta situação de divisão só nos enfraquece e causa prejuízo de todos os tipos aos nossos associados (lembremo-nos, por exemplo, do impasse criado no Regulamento de Tempos de Trabalho e Repouso, com as Reformas ou com a revisão do T-TAP, em que só uma unidade efectiva da massa associativa poderia ser meio de pressão para conseguirmos metas desejadas), mas também é uma realidade que a solução para a divisão existente não é o aprofundamento dessa divisão, mas sim a neutralização dos seus factores.

Do mesmo modo que não se altera a história escrevendo-a muitas vezes não será também por tantas vezes repetirem ser a situação da responsabilidade das Direcções que os elementos da auto-denominada Comissão Organizadora se ilibam das suas próprias responsabilidades. É tática já velha criar as situações, culpar os outros das suas próprias acções e aparecer depois como salvadores.

Se as Direcções não servem, se são incompetentes, se causam a divisão, afastam-se e substituem-se por outras que deem garantias - como permitem os Estatutos - não se formam sindicatos ao lado para demonstrar uma suposta razão.

Se as estruturas estão velhas, anquilosadas, alteram-se, reformam-se, e é por isso mesmo que a Direcção apresentou um projecto de reestruturação e já foi convocada a Assembleia Geral necessária para a sua discussão (dia 7/10/76). Que esforços fizeram os membros da dita Comissão Organizadora neste sentido?

A A 2ª grande mistificação, é de carácter jurídico.

Ocultando a inconstitucionalidade da formação de outro Sindicato (sindicato paralelo), fizeram crer que a entrada em vigor da constituição consagrava o pluralismo.

O artº57 da Constituição consagra a liberdade sindical. Significará isto que consagrará o pluralismo sindical?

Vejamos:

i) A alínea a) do nº2 do artº 57 da Constituição garante expressamente: "A liberdade de constituição de associações sindicais a todos os níveis"

ii) Tal número corresponde ao nº2 do artº11 do projecto da 3ª Comissão Parlamentar, presidida pelo actual Ministro do Trabalho, Marcelo Curto, (Diário da Assembleia Constituinte, pag 1524).

iii) O referido nº2 do artº11 foi aprovado (D.A.C. pag 1575).

iv) Todas as propostas tendentes a implementar a possibilidade da criação de sindicatos paralelos foram rejeitadas (D.A.C. pags 1575, 1539, 1566, etc).

v) O dr. Marcelo Curto explicitou o sentido do texto que veio a ser aprovado.

-" Ora nós julgamos que o facto de constar na Constituição "liberdade sindical" deve constar desta liberdade que é a unidade" (D.A.C. pag 1541).

-" Recusamos a unicidade sindical e recusamos o pluralismo sindical" (D.A.C. pag 1542).

-" Nós recusamos é que fique aqui nesta Constituição a possibilidade legal de pluralismo... (D.A.C. pag 1574).

Quer dizer, a Constituição rejeita a unicidade (unidade expressa na lei) mas rejeita também o pluralismo. Não permite a criação de sindicatos paralelos.

Ainda no aspecto jurídico, outra falsidade. Disse-se expressamente que "...estaremos dispostos a entrar na contratação colectiva desde, que a Comissão Sindical seja sensível aos nossos problemas e características específicas. Se tal não suceder faremos uma contratação à parte, por sinal, prevista na lei"...

./.

Ora ao abrigo do nº2 do artº6 do Decreto-Lei 164/A/76, o Governo desparou no sentido de impor a negociação de uma única convenção colectiva com os sindicatos representativos de todos os trabalhadores das empresas nacionalizadas, pelo que a afirmação proferida passa a ter como valor a demagogia que contém.

A 3ª mistificação diz respeito ao problema do seguro do grupo do SNPAC

Tentando calar a profunda preocupação dos pilotos, motivada pela perda inevitável do Seguro de Voo por parte dos que abandonarem o sindicato, afirmam "claro que vamos mantê-lo e se possível melhorá-lo a curto prazo". Uma coisa é afirmá-lo e outra é referir sequer como, outra, diferente, é fazê-lo. Não vemos como seja possível conseguir um seguro sequer igual para um grupo restrito de pilotos a um preço que se aproxime do existente. É evidente que a eventual saída de um grupo mais ou menos numeroso deste Sindicato causará prejuízos a todos e poderá fazer subir os montantes a pagar pela totalidade dos sócios, mas prejudicará forçosamente muito mais os pilotos que saíam pois que terão que tentar encontrar nova apólice para um grupo forçosamente restrito e cuja média de idades é na realidade bem mais elevada.

Por aqui se começa a ver o respeito que merecem a estes senhores os interesses dos trabalhadores do voo.

A 4ª mistificação diz respeito ao ACT-TAP

Ou por ignorância ou por má fé tentam convencer os pilotos que o actual ACT não os defende.

Assim afirmam, tirando partido dum conhecimento imperfeito do ACT por parte de muitos associados e em completo desrespeito pela objectividade, que o nº1 da cláusula 121 do ACT (Seguro de Viagem) não se aplica ao PN. Tal leitura não é legítima porque tanto o artigo citado como todo o capítulo em que ele está inserido são de aplicação a todo o pessoal TAP, pois não existe qualquer sentido restritivo.

Inferir, como fazem, que "a nossa carne é mais barata" é, uma vez mais, demagogia barata.

Afirmam ainda que por via do ACT, um mecânico em deslocação ao Sal recebe em 3 meses mais de 170 contos; que o contrato de assistência à SAA na ilha do Sal é prejuízo de 1500 contos à TAP por causa dos pagamentos ao pessoal de terra; que o chefe de Escala ganha em poucas horas de trabalho em dia de folga e feriado a quantia de 14 contos, ou que um mecânico de manutenção que faça ida e volta a Luanda ganha pelo menos 5.500\$00 nessa viagem.

Pois bem, nós afirmamos que tais factos, se são verdadeiros, não advêm do ACT mas sim da incompetência (caso do contrato com a SAA, se produz tais resultados) ou por interpretação e extensões abusivas de despachos da Administração ou Serviços dela dependentes.

Após declararem que consideram correcto o princípio de que o PN era o que mais poderia suportar o aumento de custo de vida, porque se tornava necessário favorecer as classes mais desprotegidas, insurgem-se contra o "nítido golpismo em que isto se traduziu".

Ora a defesa de tal princípio foi tarefa das Direcções deste Sindicato pelo que não se entenda senão como demagogia o apontar-se os "golpismos" contra a Direcção do Sindicato, isto é, contra quem com eles não concorda e lutou na base de um princípio correcto e no qual a dita Comissão Organizadora também adere.

Curioso ainda o facto de denúncia dos tais "golpes" não se fazer por ser oral, etc, etc, mas sim porque em situações semelhantes um Comandante ganharia mu menos. Ou seja, condena-se o golpismo não por sê-lo mas porque a nós não se apli
! Que rica moral!

6. Outro aspecto importante é não deixar sem críticas o facto de a genera dade dos "problemas" não dizer respeito apenas aos pilotos, mas a todo o PN, pelo e não se entende como possa servir de apoio à necessidade de um sindicato só de lotos.

7. Não pretendemos ser exaustivos na análise feita mas apenas mostrar, aqui ali, algumas das bases falsas em que se apoia o movimento secessionista.

Fazemo-lo, não só por imperativo do lugar que ocupamos, mas também por- e estamos convictos de que nos batemos por uma causa justa e que melhor serve interesses de todos os trabalhadores deste Sindicato.

Continuaremos a lutar pela nossa unidade e, como órgão responsável pela galidade nesta Associação, voltamos a chamar a atenção dos responsáveis por es- movimento de secessão que desde já arcam com a responsabilidade de arrastar tra- lhadores para uma aventura duvidosa, além de incorrerem na violação dos Estatut- s deste Sindicato, do qual fazem parte, e a que livremente aderiram.

ESTA É A POSIÇÃO ASSUMIDA PELOS CORPOS GERENTES DESTE SINDICATO,
EM REUNIÃO HAVIDA EM 1 DE OUTUBRO DE 1976.

A Mesa da Assembleia Geral

ass) António Carvalho

Cabrita

Barão

errata: Na 4ª linha do § 3 onde se lê apelar deve lêr-se aquelles.

lisboa, 1 de Outubro de 1976



SINDICATO NACIONAL DO PESSOAL DE VOO DA AVIAÇÃO CIVIL

PRAÇA PASTEUR, 11, R/C-D.
 TELE { FONES 728774 - 729355
 GRAMAS SINVOO
 LISBOA I

" NOTA DE CULPA "

Por esta se dá conhecimento ao associado EGÍDIO LOPES, ao abrigo do nº. 1 do Artº. 17º. dos Estatutos, do seu envolvimento nos factos que originaram o processo disciplinar mandado instaurar pela Direcção deste Sindicato, a propósito da tentativa de formação de um Sindicato paralelo de pilotos.

Das conclusões provisórias do referido processo se envia fotocópia, donde consta a indicação dos factos de que é possível concluir a sua participação activa no referido movimento secessionista, o que o pode fazer incorrer no disposto nos Artº. s 14º. e 15º. dos mesmos Estatutos. Desse documento consta, igualmente, a fundamentação jurídica dessas conclusões.

Para que possa dar cumprimento ao preceituado no Artº. 17º., nº. 3, tendo em atenção o nº. 4 do mesmo artigo, o processo encontra-se junto da Direcção do SNPVAC onde o poderá consultar nas normais horas de expediente.

Lisboa, 24 de Novembro de 1976

A DIRECÇÃO

CONCLUSOES

47
G. Silva

Cumpra por último formular a peça acusatória em si, donde se extrairão as "notas de culpa", dando cumprimento ao disposto nos artº.ºs 17º, nº. 1 e 18º nº. 2 dos Estatutos. Seja, torna-se necessário indicar quais os associados de cuja actuação (conhecida) se decaza poderem ser abrangidos pelo disposto no artº.º 14º dos Estatutos.

Temos, assim:

a) Todos os membros da comissão organizadora, posteriormente comissão administrativa, a saber: associados BAPTISTA COSTA, CASQUEIRO, DURÃO, EGÍDIO LOPES, GONZAGA, PADRÃO, PINTO GUEDES e VIEIRA DA SILVA.

Caem estes associados, pela sua actuação e pela sua especial responsabilidade, advinda daquela qualidade, sob a alçada do disposto no artº.º 14º. e suas alíneas a), b), c) e d) dos Estatutos com remissão para o artº.º 11º. , alíneas d), e) e f). Além disso, e atendendo ainda àquela especial responsabilidade, a sua actuação está particularmente abrangida pelo disposto nos nº.ºs 1 e 2 do artº.º 15º. dos Estatutos. Tudo isto por força dos artº.ºs 2º. e 4º., nº. 5.

São presumíveis responsáveis, solidários pelo conteúdo dos documentos nº.ºs 1 (na parte cuja transcrição é de sua autoria), 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12. e 14.

b) Por força dos nº.ºs 1 e 2 do artº.º 15º. dos Estatutos, estão agravadamente ao abrigo do disposto no artº.º 14º., alínea a) dos mesmos Estatutos, os associados DURÃO, EGÍDIO LOPES e GONZAGA, já que constando os seus nomes da lista referida na alínea anterior deste relatório, tomaram parte na reunião referida no Doc. nº. 5-A, contrariando o disposto no nº. 5 do artº.º 4º. , e abusivamente subscreveram o mencionado documento, na qualidade aí declarada, violando frontalmente o disposto nas já referidas alíneas do artº.º 11º., por força do citado nº. 5 do artº.º 4º..

c) Ainda, e uma vez mais, os associados DURÃO e PADRÃO, atendendo ao requisito do nº. 2 para efeitos de aplicação do nº. 1 do artº.º 15º., também dos Estatutos, por estarem abrangidos pelas normas referidas na alínea anterior deste relatório, em virtude de terem feito parte da mesa da assembleia constituinte do sindicato paralelo a que nos temos vindo a reportar.

d) De novo o associado GONZAGA, por também ter feito parte da mesa que dirigiu os trabalhos da "reunião ... transformada em Assembleia" em 14.1.76, (Doc. nº. 2), pelo que se encontra abrangido pelas mesmas disposições estatutárias referidas nas duas alíneas anteriores.

e) Uma vez mais os associados DURÃO, VIEIRA DA SILVA e PADRÃO pelas afirmações produzidas naquela mesma reunião de 14.1.76, constantes do Doc. nº. 2, comportamento que agrava, assim, as respectivas responsabilidades quanto ao desencadear e desenrolar de todo o processo de cisão, pelo que conscientemente violaram ou se colocaram sob a alçada do disposto nos já citados preceitos estatutários atrás referidos (artº.º 14º, alínea a), b), c) e d):



SINDICATO NACIONAL DO PESSOAL DE VOO DA AVIACAO CIVIL

REGISTADA COM AVISO DE RECEPÇÃO

PRAÇA PASTEUR, 11. R/C-D.

TELE { FONES 72 87 74 - 72 93 55

GRAMAS SINVOO

LISBOA, 15 de Junho de 1976

Exmo. Senhor.

EGÍDIO AVELINO LOPES

Av. Bombeiros Voluntários, 24-9º Esq.

ALGÉS

OFÍCIO N.º 656/76

Caro Associado,

Recebeu a Direcção do SNPVAC um ofício assinado por si que ilegalmente, foca assuntos que são dirigidos a entidades, que estão fora do âmbito da sua competência e por isso achamos pertinente chamar-lhe a atenção para o facto e gravidade do mesmo.

Mais informamos que as entidades competentes já estão devidamente alertadas para a situação que o associado tentou criar com o envio do referido documento. Assim, recordamos-lhe que a Comissão Organizadora do "Sindicato dos Pilotos Profissionais da Aviação Civil" é absolutamente estranha ao Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil, único e legítimo representante dos pilotos portugueses há já 18 anos.

Lembramos-lhe que a Comissão Organizadora de que se diz fazer parte não tem qualquer legitimidade para falar em nome dos pilotos comerciais portugueses ou pretender defender os seus interesses.

Do mesmo modo, as ideias manifestadas naquela exposição somente podem traduzir a opinião dos pilotos que a subscrevem.

Mais lembramos que este Sindicato é o único interlocutor válido em tudo o que concerne aos interesses socio-profissionais dos pilotos comerciais e não só.

Por outro lado, permitimo-nos chamar-lhe a atenção para a gravidade da intromissão nos interesses das outras classes profissionais e dos trabalhadores da TAP em geral.

O problema, como poderá verificar se se der ao incómodo de ler o nosso comunicado 31/76, em anexo, terá de ser decidido pelo Governo, pela Administração da TAP e trabalhadores da TAP em geral.

Mas reconhecendo o associado no documento que subscreve que o actual estado dos TAP é caótico, que há pilotos a mais e que se deve cumprir o ACT de que este Sindicato é interveniente, já se deu ao trabalho de verificar as contradições em que cai ao tentar demagógicamente e fora do seu Sindicato pretender-se defender os interesses, embora justos, de alguns, sem uma perspectiva global de problema e sem busca de uma solução mais consentânea aos interesses de todos. Porque não lê os Estatutos aprovados e feitos pelos associados ao abrigo da lei?

Assusta-o a democracia sobretudo a correcta.

A finalizar lembramos-lhe que os Estatutos afirmam que:

- A Liberdade de opinião e o livre jogo da democracia sindical não podem justificar nem tolerar a constituição de organismos que, agindo no Sindicato como facção, tenham por fim influenciar ou falsear o jogo normal da democracia ou possam conduzir à divisão dos Trabalhadores.

A DIRECÇÃO

Saudações Sindicais

f) Os associados PALMA, BRÁZ DE OLIVEIRA e DELGADO por se poder presumir, com bastante segurança, terem dado significativo contributo para o avanço do processo de cisão dos pilotos, na tentativa de formação de um sindicato paralelo ao SNPVAC, como se pode depreender dos documentos nº. 2 (em relação aos dois primeiros) e nº. 12 (em relação ao último). A respeito destes associados podem invocar-se ainda, além do nº. 1 do artº. 15º., os restantes artigos dos Estatutos referidos na alínea anterior deste relatório.

g) Os associados FREITAS, PEREIRA, P. QUEIROZ, B. PINTO e RUI VASQUES pelas afirmações produzidas na citada reunião de 14.1.76 (Doc. nº. 2), donde é possível concluir a adesão ao paralelo sindicato de pilotos, sendo, portanto abrangidos pelas mesmas normas estatutárias a que se reporta a alínea anterior.

Deve ter-se, contudo, atenção ao facto de, e para efeitos de graduação consignada no nº. 1 do artº. 15º., as expressões dos quatro primeiros socios poderem ser consideradas mais gravosas.

h) Quanto ao associado M. SILVA, a sua intervenção na reunião de pilotos de 14.1.76 (Doc. nº. 2), parece, na realidade, querer apontar no sentido de uma adesão ao grupo secessionista. A conclusão, porém, pode ser precipitada. O seu depoimento será, por certo, concludente.

i) Se do comportamento do associado PAULO AMADO na aludida reunião de 14.1.76 (Doc. nº. 2), pouco se pode inferir quanto à sua posição relativamente aos separatistas (e isto atende-nos, como temos feito, apenas ao relato constante do Doc. nº. 2), já da sua presença (esporádica? Frequente? A que título?) entre o grupo contestatário nada, ao certo, permite concluir.

Também o depoimento deste associado aclarará a nebulosidade das questões que lhe concernem.

Assim, e dando cumprimento ao nº. 2 do artº. 17º. e 18º. dos Estatutos, será feita transcrição das CONCLUSÕES deste relatório no que a cada um dos visados respeita, para que se cumpra de seguida o disposto no nº. 3 e 5 do artº. 17º. (tendo em conta o estipulado no nº. 4 do mesmo artigo) e na segunda parte do nº. 2 do artº. 18º..

Lisboa, 22 de Novembro de 1976

O CONSELHO DISCIPLINAR,

Macedo (" " 150)

S. Ferreira (" " 734)

Boletim

Distribuído em
3/2/76

Informativo

SINDICATO NACIONAL DO PESSOAL DE VOO DA AVIAÇÃO CIVIL

DIVISIONISMO NO SINDICATO — UM ALERTA

Como é já do conhecimento de muitos associados, está a desenvolver-se uma manobra divisionista no seio do Sindicato. A seguir registamos o «alerta» a todos nós endereçado por Duarte Soares.

E mal a revolução tropeça, vítima das incongruências que ela própria encerra, e dá uma guinada à direita, eles aí vêm, ao ataque, sempre os mesmos, os «Senhores» habituais, que se autoconsideram como lídimos representantes de uma «classe oprimida» que juraram libertar das garras de «minorias iluminadas» e de «maiorias que não a defendem».

E por muito estranho que pareça a quem vislumbra dois palmos à frente do nariz, há ainda quem vá no canto da «sereia fascista» e lhe caia nos braços.

A ideia de cisão no nosso Sindicato não é original nem recente, mas tem mantido uma tónica constante, a de que os seus mentores têm sido pessoas cujas manobras apenas visam dividir, e assim enfraquecer as instituições de protecção do trabalhador para se manterem em posições — que apenas ocupam por privilégio e não pela autoridade democrática, que não conseguem ter — e em cargos que exercem pelo único processo que se coaduna com o seu ponto de vista quanto ao exercício racional da autoridade, a dominação.

Eram, portanto, e continuam a ser, pessoas detectáveis por uma análise mesmo superficial, incapazes de estruturarem a ideia em qualquer razão válida e atraente, apelando apenas para o subjectivo, denunciando assim a sua premente necessidade de enfraquecer para se manterem.

Aquilo que pretendem fazer é um insulto à inteligência, é uma traição a princípios estatutários livremente aceites, é obstrução à construção de uma sociedade socialista; intelectual-

Continuo firmemente convencido da não existência de razões objectivas para a acção que se pretende desenvolver, pelo que apenas se pode classificar como um acto do mais puro reaccionarismo.

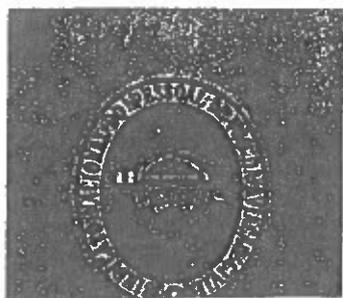
Pretendo que estas palavras constituam um «ALERTA» à grande massa dos que se podem deixar envolver em tal aventureirismo e que, embora tendo um nível médio de instrução elevado, o que os pode levar a crer possuírem, automaticamente, uma formação cultural ao mesmo nível, padecem de falta de formação sindical e de uma insuficiência de informação sobre problemas sociais e de trabalho que poderá levá-los, quando não alertados contra determinado tipo de manobras, a tomar decisões levianas que fariam o gáudio dos que precisam de enfraquecer as instituições democráticas para continuarem o exercício da sua prepotência.

DUARTE SOARES
Sócio n.º 100

**JÁ LEVANTOU
O SEU EXEMPLAR DO ACT?**

Lembramos mais uma vez os associados que ainda o não fizeram, de que devem levantar no Sindicato, o seu exemplar do ACT. Só com a posse de tal documento, os interessados poderão ter a certeza do correcto cumprimento por ambas as partes (empresa e trabalhadores) dos respectivos direitos e deveres.

Não podemos deixar de salientar a importância de que para todos nós se reveste o conhecimento integral das normas pelas quais nos devemos reger no dia a dia no ti-



Boletim

Informativo

UM ABANAR

DE CONSCIÊNCIA

Pretendemos que este editorial seja um «abanar de consciências» de toda a massa associativa, num momento em que se acumulam factores preocupantes para a nossa liberdade enquanto trabalhadores organizados. Esses factores respeitam tanto aos nossos direitos adquiridos, como ao órgão que nos permite lutar pela sua manutenção, pela sua melhoria, no sentido de dar satisfação às necessidades materiais e culturais crescentes que todo o ser humano sente, independentemente da sua situação social. Referimo-nos, como é evidente, ao nosso Sindicato.

Em primeiro lugar, há que referir o grave golpe infligido ao conjunto dos associados deste Sindicato pela hipótese de separação dos pilotos, que ficarão isolados do conjunto dos trabalhadores TAP. Grave, dizíamos, para os restantes grupos profissionais, por verem a sua força de conjunto dividida e também por poderem eventualmente vir a ser lançados uns contra os outros, ficando o essencial esquecido e indefeso em detrimento de questões de somenos importância, ou de interesses exteriores. Grave, também, como mau precedente para o conjunto dos trabalhadores organizados nos seus órgãos de defesa: os Sindicatos.

E não menos grave é a iniciativa de alguns associados no sentido de acabar com o nosso Sindicato «por não ter razão de existir», sugerindo a sua divisão ao máximo, pensando utopicamente defender-se assim melhor os interesses de cada grupo isoladamente, tentando depois uma acção concertada dos vários «Sindicatos» no interesse comum. Então, tendo a possibilidade de, todos juntos, com toda a nossa força, lutarmos pelos nossos interesses, vamos agora separar-nos e, depois de postos cada um para o seu lado, tentar aliar-nos ocasionalmente, com todos os perigos que a distanciação implica?

É tão absurda esta visão de sindicalismo como perigosa.

Não podemos desligar destes factores as últimas medidas governamentais no campo da legislação do trabalho, facilitando despedimentos e retirando aos trabalhadores a possibilidade de defenderem os seus postos de trabalho, o que torna cada vez mais necessária a unidade e a consciencialização de todos os trabalhadores.

Impõe-se a existência de Sindicatos fortes, onde não entre o germe das divisões mais ou menos utópicas mais ou menos «interesseiras», mas sempre, sempre profundamente negativas

PÁG 3

SINDICATOS PARALELOS OU ORDEM ELITISTA?

No dia 12, no Instituto Superior Técnico, houve uma reunião de Pilotos com vista à aprovação dos estatutos de uma nova associação dita sindical.

Os estatutos foram aprovados na generalidade, faltando a sua aprovação na especialidade, sem o que não podem, os promotores da ideia, levar por diante o processo de formação da nova associação.

Participaram no encontro cerca de 200 pilotos, número considerável numa especialidade que regista pouco mais de trezentos profissionais.

É sabido que o grupo promotor da iniciativa alega, entre outras coisas, que os seus interesses estão mal defendidos pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo. Isso leva-nos a conjecturar sobre os motivos porque não canalizou a sua incalculável capacidade mobilizadora no sentido de extrair a acção considerada desejável do Sindicato, que nunca na sua história logrou reunir uma assembleia tão numerosa. Torna-se evidente que o grupo em causa não está empenhado numa actividade sindical democrática, mas sim em formar uma ordem elitista ou grupo de pressão, único capaz de satisfazer o que julga serem os seus interesses imediatos e num contexto desligado do conjunto dos outros trabalhadores representados, portanto em eventual aliança com as forças que pretendem reprimir a generalidade dos trabalhadores.

Continuaremos a manter informados os nossos associados sobre as actividades do grupo em causa, acrescentando, desde já, que o Sindicato, único representante legal do Pessoal de Voo, está a tomar as medidas a que os Estatutos o obrigam para obstar às manobras divisionistas de elementos mal intencionados ou enganados.



Boletim

Informativo

SINDICATO NACIONAL DO PESSOAL DE VOO DA AVIAÇÃO CIVIL

A PERSPECTIVA DE DESINTEGRAÇÃO SINDICAL MOTIVA TOMADA DE POSIÇÃO DO ASSOCIADO SILVA BRITO

A título de contribuição para a análise da tentativa de divisão do nosso Sindicato, e esclarecimento do problema, a seguir publicamos um trabalho da autoria do associado Silva Brito (co-piloto).

Aquando da Assembleia de Pilotos no IST, e no intuito de contribuir para a discussão e formação de uma opinião que representasse a real consciência colectiva, tinha escrito umas linhas que não me foi possível dar-vos a conhecer nesse dia. Depois de ter pensado bastante, acho que devo, mesmo passado todo este tempo, pô-las à meditação de todos os Pilotos.

A convocação dessa Assembleia resultou de se sentir que graves problemas existem e foi uma tentativa de lhes dar resposta positiva, o mesmo que dizer, resolvê-los. É a aceitação de que existe desunião, desprestígio, descoordena-

(Continua na pág. 2)

PORQUE SOU CONTRA UM NOVO SINDICATO DE PILOTOS

O associado Duarte Soares fez neste B.I. uma análise pormenorizada sobre os aspectos de Ordem Jurídica, de Ordem-Política e respectivas conclusões, tentando explicar as razões que o levaram a escrever o "ALERTA" no B.I. de 5/1/76.

Deixamos uma referência a aspectos de Ordem Socio-Política que mereceu a nossa posição ideológica e sindical.

DIRECTOR IFALPA

Para conhecimento dos associados indicamos que o Comandante Quaresma, vice-presidente da Direcção, é o Director da Secção IFALPA do nosso Sindicato.

Aos interessados comunicamos, também, que existem para consulta, na nossa sede, diversas publicações IFALPA, as quais podem ser obtidas mediante simples requisição à Secretaria.

(Continua na pág. X)

V. Varso

na luta por interesses comuns, falta de unidade. Tudo isto referido ao grupo de pilotos».

«pretende-se, pois, unir os pilotos, prestigiá-los, coordenar a sua acção na luta pelos interesses comuns, reconquistar-lhes a autoridade.

E tudo isto se resolverá como? Duas alterações são propostas: — um Sindicato de Pilotos; uma Associação de Pilotos.

«Enveredar por uma destas hipóteses, significar-pôr-mo-nos de acordo nos meios, sem que nos afastemos dos fins, sem primeiro nos sintormos no significado do que reclamamos e necessário alcançar. Como nos podemos fazer, sem falarmos sobre o que nos une?»

«Como nos podemos prestigiar, coordenar as nossas acções, reconquistar a autoridade sem termos, primeiro, de acordo sobre o seu significado, sobre o seu sentido?»

«Quais são os nossos objectivos como Pilotos? Serão esses objectivos, metas ideais a atingir, diferentes dos objectivos dos outros trabalhadores?»

«E os ideais dos trabalhadores serão distintos dos do Homem?»

«O Homem não terminou ainda a luta que, muito, vem travando, no sentido de vencer o dualismo que o opõem ao seu Ideal, à Natureza, e aos outros Homens. E esta luta tem por objectivo torná-lo num centro de Iniciativa, Responsabilidade, de Criatividade em todos os níveis da vida social: no da Economia, no da Política, no da Cultura.

«Este é, no meu entender, o objectivo e é o mesmo em todos, independentemente da situação concreta por cada um vivida, quer tenha carteira profissional quer não tenha. Tentar resolver os problemas que, embora forçados a usar roupa diferente, são um mesmo (ou parte de um mesmo) problema, quando referenciado ao objectivo e tentar fazê-lo, isolando um grupo de pessoas num oásis protegido dos ataques dos «bárbaros», é no mínimo, sectarismo. É tentar constituir uma «família», onde cada um, nessa, com todo o avontade, tomar seja que atitude for, sabendo que quando de lá sair o orniz da sua máscara não terá um único aranhão.

A nossa Unidade aparecerá forte quando, com outros que têm uma carteira profissional diferente, ou nenhuma, soubermos ser um Centro de Iniciativa; a nossa Autoridade surgirá quando, com esses formos um Centro de Responsabilidade; o nosso prestígio será uma realidade quando, com eles, soubermos ser um Centro de Criatividade.

É evidente, depois desta introdução, qual a minha posição face ao problema de divisão do actual Sindicato. Quero, no entanto, deixar bem claro que ao recusar a divisão isso não significa que concorde com a actual estrutura. Ela necessita duma profunda transformação para que seja, como meio, eficaz na nossa caminhada para os objectivos que, em diálogo aberto e franco, fixarmos.

Com um abraço e votos para que o diálogo prossiga, do

SILVA BRITO

PORQUE SOU CONTRA UM NOVO SINDICATO DE PILOTOS

B) OS DE ORDEM SÓCIO-POLÍTICA

Sobre tal matéria, interessa, fundamentalmente, encontrar as respostas às seguintes perguntas:

— Somos, ou não, sindicalistas?

— Pretendemos, ou não, avancar para uma sociedade socialista, rumo à sociedade comunista?

— Se somos sindicalistas, isto é, se acreditamos que, qualquer que seja o tipo de sociedade em que se desenvolva a actividade sindicalista, só a unidade dos trabalhadores constituirá suporte válido à resolução dos seus problemas de ordem geral sem perder de vista os problemas característicos dos diversos tipos de actividade, é óbvio que toda e qualquer pulverização sindical só pode ser encarada como factor negativo.

— Se não comungamos com o ideal sindicalista, isto é, se temos a convicção de que o que interessa é defender privilégios de classe, mesmo em prejuízo dos interesses gerais dos trabalhadores, pois há que concluir que toda e qualquer pulverização sindical provocada por quem goza de tais privilégios constitui um acto lógico.



NÚCLEO PS/TAP

ENDEREÇO — SECÇÃO DE ALVALADE

COMUNICADO

DO SECTARISMO AO PLURALISMO SINDICAL

Os Núcleos PS/TAP, como órgãos integrantes do maior partido dos Trabalhadores, não poderão nem deverão ficar indiferentes às contradições existentes no Movimento Sindical.

Vem isto a propósito de posições ultimamente tomadas por trabalhadores desta Companhia no que diz respeito à criação de um novo Sindicato, em embrião, a partir de trabalhadores, do Sindicato do Pessoal de Voo da Aviação Civil; porque nos reclamamos do Marxismo, é da análise concreta na situação concreta que nos iremos debruçar.

Todos sabemos que a estrutura sindical do tempo do fascismo, baseando-se no modelo organizativo corporativista de Sindicatos de Profissão levou à divisão da classe trabalhadora, criando-lhes dificuldades de coordenação difíceis de superar.

Apesar disso e quando se esperava a fusão de quase 400 Sindicatos corporativos (salvo raríssimas e honrosas excepções) verificam-se por todos os lados tentativas de proliferação sindical e na TAP também isso é um facto. Aqui, cabe perguntar porquê ?

A história destes dois anos e tal de revolução tem-nos demonstrado que o sectarismo dos Unicitários ao praticarem uma política sindical demagógica e partidária, não respeitando a vontade expressa dos trabalhadores, lançam nas mãos da direita reaccionária, defensora do pluralismo sindical, alguns trabalhadores incautos, cujas posições, muito embora não correctas, são a sua forma de contestação !

Reclamando-se defensores intransigentes dos trabalhadores, a sua vanguarda revolucionária, são no fundo tão divisionistas e tão pluralistas como os defensores do corporativismo.

paradas, fieis aos principios do nosso Programa e tendo sempre em conta que a emancipação dos trabalhadores será obra destes, rejeitamos qualquer tipo de burocratismo que possa ser pedido ao Governo por este ou aquele sindicato, para que seja intercedida a favor desta ou daquela profissão, dado que compete aos trabalhadores a sua organização e a defesa dos seus interesses de classe.

Consciência que só a unidade dos trabalhadores, baseada no principio da unidade Sindical, e organizados em Sindicatos por RAMO DE ACTIVIDADE poderá fazer face aos avanços da direita reaccionária, cujo caminho lhes foi aberto pelos pseudo-Esquerdistas.

Estamos a defender sindicatos de elite - Sindicato do pessoal do Voo da Aviação Civil - ou a criação de Sindicatos socio-profissionais, que o problema dos trabalhadores dos transportes ficará resolvido, porque segundo a nossa perspectiva, isso é profundamente incorrecto.

A nossa missão apontar para soluções concretas, que em nosso entender, consistirão pela constituição de uma Federação de Sindicatos dos Transportes, da qual farão parte, o Sindicato dos Transportes Rodoviários, o Sindicato dos Transportes Marítimos e Fluviais, o Sindicato dos Transportes Aéreos e o Sindicato dos Transportes Ferroviários.

Queremos esclarecer que não é nossa intenção fazer qualquer tipo de ingerência nos Sindicatos, mas, porque somos uma parcela do maior partido dos trabalhadores, participar na reorganização do Movimento Sindical, infelizmente tão abalado.

VIVA A CLASSE TRABALHADORA

VIVA A UNIDADE SINDICAL

OS NÚCLEOS PS/TAP

COMISSÃO SINDICAL / TAP

Comunicado N.º 15

A Comissão Sindical recebeu da parte da Direcção do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil, um dos autorqantes do ACT TAP com o pedido de divulgação a carta que a seguir transcrevemos.

" Camaradas !

O Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil vem alertar-vos para mais um caso de criação de Sindicatos Paralelos com a consequente pulverização sindical.

No dia 12 p.p. realizou-se uma Assembleia Constituinte para a criação do Sindicato dos Pilotos Profissionais!

Alegando no início das suas iniciativas de que "numa democracia correcta terão poucas ou nenhuma possibilidades de ver os seus problemas resolvidos", mais não pretendem do que paralelamente ao que se vai verificando a pouco e pouco, a pulverização sindical ao abrigo do tão apregoadado pluralismo sindical.

Sabemos de antemão quem são os mais prejudicados. Aqueles que levados por promessas pretensamente realizáveis a curto prazo, se deixam arrastar para situações divisionistas, isolando-se do movimento sindical e dos outros trabalhadores em geral.

Dada a gravidade que tal atitude representa, para os trabalhadores em geral e o perigo divisionista que se poderá desenhar a curto prazo no seio dos trabalhadores TAP em particular em que, trabalhadores de acordo com esquemas não sabemos ao serviço de quem, nem de que interesses, tentarão isoladamente resolver os seus problemas profissionais alheando-se dos legítimos interesses dos trabalhadores em geral.

Alertamos para os perigos da sua divisão e os reflexos que esse acto terá para o Movimento Sindical Português.

Quem vai ganhar com a divisão?

Quem vai ganhar com o paralelismo?

Certamente que não serão os trabalhadores e o tempo não deixará de o provar.

Tenhamos em vista o que se pretende sob a capa da "recuperação económica e financeira da TAP".

Não olvidemos a proposta de revisão do ACT, por parte da TAP e o que ela

pretende ao anular conquistas que muito custaram aos trabalhadores.

Alerta, pois trabalhadores da TAP ! o divisionismos está a entrar na TAP! O Paralelismos Sindical instituído pela actual política governamental pretende a pulverização dos trabalhadores em Organismos Sindicais e paralelos.

É o dividir para reinar !

O patronato aguarda pacientemente que os seus agentes cumpram a missão Depois, chegará a hora para aqueles que agora traem os trabalhadores sendo trabalhadores também!"

A Comissão Sindical pensa que esta atitude provocará a divisão não só no Sindicato do Voo, como ainda se irá reflectir nas futuras negociações do ACT ou em outras que terão de ser efectuadas em moldes democráticos. Portanto a criação de um organismo paralelo, facto extremamente grave e lesivo dos interesses dos trabalhadores do Voo leva-nos a entender ser justo dar conhecimento a todos os trabalhadores da TAP, deixando bem expresso o nosso repudio pela criação de organismos paralelos que se obstinam a esquartejar a unidade dos trabalhadores e a dividi-los quanto aos seus interesses fundamentais.

Lisboa, 15 de Outubro de 1976

A Comissão Sindical

MANIFESTO DE SINDICATOS OUTORGANTES DO ACT-TAP

Os Sindicatos outorgantes do ACT-TAP manifestam o seu mais vivo repúdio perante a manobra divisionista desencadeada por um grupo de Pilotos do Sindicato do Pessoal de Voo da Aviação Civil, ao tentarem criar um novo Sindicato, o dos Pilotos Profissionais da Aviação Civil.

Num momento em que a manobra de divisão do Movimento Sindical, cai por terra, em que a força Unitária do Movimento Sindical Nacional é uma realidade crescente, um grupo profissional, apelando para um espírito elitista, procura separar-se de um Sindicato que os representa há mais de 18 anos, tentando agora, numa manobra que não vem só, a criação de um Sindicato paralelo.

Assim, os Sindicatos outorgantes do ACT-TAP, sabendo que o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil tem envidado todos os esforços para manter a unidade dos seus Associados e fortalecê-la — pois só na Unidade é que é possível a existência de um Sindicato forte — manifestam o seu mais vivo repúdio e denunciam publicamente a tentativa de criação de um sindicato paralelo o que é totalmente contra os interesses dos Trabalhadores e do Movimento Sindical Nacional.

OS SINDICATOS OUTORGANTES DO ACT-TAP

Sindicato dos Trabalhadores da Marinha Mercante, Aeronavegação e Pescas

Sindicato Nacional dos Cobradores e Profissões Similares

Sindicato Nacional dos Electricistas do Sul

Sindicato dos Engenheiros Técnicos

Sindicato dos Fogueiros de Mar e Terra do Sul e Ilhas Adjacentes

Sindicato dos Trabalhadores de Indústrias de Madeiras e Ofícios Correlativos do Distrito de Lisboa

Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Lisboa

Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil

Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Químicas do Centro, Sul e Ilhas Adjacentes e Moagens do Centro e Sul

Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil

Sindicato de Artes Gráficas do Distrito de Lisboa

Sindicato dos Enfermeiros da Zona Sul

Sindicato da Indústria Metalúrgica e Metal-Mecânica do Distrito de Lisboa

Sindicato dos Trabalhadores das Telecomunicações

Sindicato dos Técnicos de Desenho

Sindicato dos Profissionais da Indústria Hoteleira



SINDICATO DOS PILOTOS DA AVIAÇÃO CIVIL

LARGO DO CAMPO PEQUENO, 19, 2.º-ESQ.

LISBOA-1

ANEXO 14

ASSEMBLEIA GERAL ELEITORAL

Nos termos do Artº 42 dos Estatutos é convocada a A.G. Eleitoral para os dias 16, 17, 18, 19 e 20 de Maio de 1977, funcionando nos seguintes locais:

- 1º - Sede: Largo do Campo Pequeno, 19/2º, Esq., Lisboa das 15.00 às 19.00 horas.
- 2º - Operações de Linha da TAP no Aeroporto de Lisboa das 16.00 às 19.00 horas.

Com a seguinte ordem de trabalhos:

Único - Eleições dos Corpos Gerentes.

Lisboa, 8 de Fevereiro de 1977

O Presidente da Assembleia Geral

Humberto Iva Delgado

CARO ASSOCIADO,

Uma consequência da liberalização é sem dúvida o enriquecimento do nosso SPAC em termos de aderência de grande número de novos pilotos.

Urgia, pois, que a estes fosse dado conhecimento da formação da "Casa" a que acabavam de aderir. E para que os mais novos ficassem melhor integrados, alguns Associados pediram ao Associado Egídio Lopes para concretizar uma velha ideia que tinha já ventilado com o falecido Associado Alfredo Durão: a publicação de um Livro Branco sobre a formação do SPAC. (Estes pilotos fizeram parte das Comissões Administrativa e Organizadora do SPAC).

Embora atravessando um período de intensa actividade de instrução na Frota B737 da TAP AIR PORTUGAL, decidiu e conseguiu, mesmo assim, o Associado Egídio Lopes, elaborar este oportuno trabalho histórico, no espaço de mês e meio, de maneira a poder ser publicado em meados de Maio (antes do resultado das eleições).

Dificuldades de ordem administrativa e o atraso na aquisição de um processador de textos para o SPAC, só agora permitiram a sua publicação e divulgação por todos os Associados. E a todos porque, se para uns o recordar será viver, para outros será de grande interesse conhecerem as difíceis circunstâncias e os nomes dos poucos que com coragem, determinação e amor, construíram aquilo que é hoje o nosso SPAC e dos que foram continuando tão oportuna e vital iniciativa.

Bem Haja o Associado Egídio Lopes pela sua contribuição, à qual não pode a actual Direcção do SPAC, em nome de todos os Associados, deixar de estar extremamente grata.

A DIRECÇÃO

O SPAC - ERRATA

- Pág. 3 - ÍNDICE

Subtítulos (págs. 26 a 29) não pertencem à ACTIVIDADE DO SNPVC.

Corrigir alinhamento:

ACTIVIDADE DO SNPVC
DIRECÇÃO
BOLETIM INFORMATIVO
ASSEMBLEIAS GERAIS

COMISSÃO SINDICAL DA EMPRESA
NÚCLEOS DE PARTIDOS POLÍTICOS
ASSEMBLEIA CONSTITUINTE DO SPAC
COMISSÃO ADMINISTRATIVA DO SPAC
PRIMEIRA ASSEMBLEIA ELEITORAL DO SPAC

- Pág. 14 - na 28ª linha, onde se lê "liverdades", deve ler-se: liberdades.
- Pág. 24 - na 13ª linha, onde se lê "...contactar a Direcção?", deve ler-se:
... contactar a Direcção!
- Pág. 28 - na 6ª linha, onde se lê "asociado", deve ler-se: associado
- Pág. 39 - na penúltima linha, onde se lê "idêntiva", deve ler-se: idêntica
- Pág. 48 - fim do parágrafo, onde se lê "... da classe que pertencem", deve ler-se:
... da classe a que pertencem.
- Pág. 74 → Anexo 10, no pé de página, onde se lê, "v.verso", deve ler-se: v.pág.75

Por erro de montagem e respectiva paginação:

- Pág. 71 deve ser pág. 70 e vice-versa
- Anexo 14 - Esta indicação deve figurar no alto da página
 - Falta a numeração da pág. 81.

E.L.

