

## ***Aeronautas e a década de 80: a categoria retoma suas lutas***

Ana Lúcia Valença de Santa Cruz Oliveira (Coord.)<sup>1</sup>

Eduardo Carnos Scaletsky<sup>2</sup>

Claudiana Guedes de Jesus<sup>3</sup>

Robson Dias<sup>4</sup>

Sônia Regina d’Azevedo Souza Leal<sup>5</sup>

As fontes produzidas pela própria categoria – jornais, boletins, panfletos, fitas de vídeo, fotos e cartazes – foram nosso primeiro referencial, quando decidimos escrever a história do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), a partir de 1980. O vasto material, pertencente à Biblioteca Aldo Pereira, do SNA – bem conservado e democraticamente à disposição dos sócios e pesquisadores –, seria enriquecido, posteriormente, pelas entrevistas de José Caetano Lavorato Alves, Graziella Baggio, Paulo Mello Bastos, Pedro Azambuja e Cláudio Toledo, que complementaram informações e esclareceram diversas lacunas. Estas gravações também foram incorporadas à Biblioteca Aldo Pereira (o meticuloso comandante autor de “Breve história da aviação comercial brasileira” (1987) e “Memória do Sindicato Nacional dos Aeronautas – Sua vida, suas lutas – 1942/1979” (1995), cuja memória merece nossa homenagem).

Nosso objetivo – aliás, bastante ousado e, como em toda pesquisa, passível de cair no desagrado de uns ou provocar contrariedades em outros – era traçar um painel das lutas da categoria nesse período, registrando sua trajetória de campanhas, mobilizações, conquistas e derrotas, assim como as divergências internas e os confrontos de opinião, dentro do SNA. Na execução da (nem sempre fácil) tarefa, surpreendeu-nos, de fato, a amplitude e a qualidade do trabalho desenvolvido pelos representantes da categoria, para retomar a forte atuação sindical que a caracterizou até 1964, quando o golpe e a subordinação do setor a um ministério militar amordaçaram seus principais dirigentes.

O golpe de 1964 fechou os sindicatos combativos e amordaçou as categorias progressistas. Pagando o tributo pela intensa e respeitada atuação de suas lideranças antes da ditadura, os aeronautas brasileiros viram sua organização sindical ser calada à força. Havia, ainda, uma agravante para os trabalhadores: a aviação civil era atrelada ao Ministério da Aeronáutica e, portanto, sujeita às ordens e orientações militares.

---

<sup>1</sup> Professora Adjunta da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

<sup>2</sup> Professor Adjunto da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

<sup>3</sup> Mestranda da Universidade Estadual de Campinas

<sup>4</sup> Mestrando da Universidade Estadual de Campinas

<sup>5</sup> Jornalista da Associação dos Comissários da Varig

Até o final dos anos 70, assim como os demais sindicatos de trabalhadores brasileiros, o SNA teve seu papel reduzido ao encaminhamento das questões cotidianas, pois as mobilizações coletivas eram absolutamente proibidas. Embora o pensamento democrático sobrevivesse dentro da categoria, através dos antigos aeronautas que permaneceram na direção sindical, o histórico de lutas e campanhas vitoriosas ficava cada vez mais distante.

A partir de 1978, porém, o movimento sindical brasileiro começou a resgatar sua capacidade de atuação, através dos trabalhadores do ABC paulista, que clamavam pelo direito à livre associação e avanços sociais. Essas manifestações iniciais contagiaram o restante da classe trabalhadora, a ponto de iniciarmos a década de 80 com um cenário totalmente voltado para transformações, marcando o surgimento de um novo sindicalismo no país.

Profundas mudanças políticas, econômicas e sociais caracterizaram a década de 80. A sociedade brasileira recobrou o direito à reivindicação explícita, com passeatas, faixas e cartazes celebrando, nas ruas, o fim de uma era de conchavos e disfarces. O Congresso Nacional retomou seu papel, tornando-se o fórum para onde se deslocavam os militantes da Democracia.

Estes foram os anos da luta pela Anistia (os aeronautas tiveram oito dirigentes sindicais diretamente atingidos pelo regime de exceção); da campanha pelas Diretas Já; da intensa mobilização das categorias trabalhadoras em torno da convocação da Assembléia Nacional Constituinte, que garantiria ao Brasil uma nova Constituição, muito mais ampla em direitos, em 1988. Uma década que se encerrou com a realização de eleições presidenciais pelo voto direto, em 1989 – as primeiras, após 25 anos de processo indireto.

Os ares renovados do sindicalismo também envolveram os aeronautas, que iniciaram a década com uma diretoria totalmente diferente das anteriores. O líder da chapa eleita, o piloto de B-737 da Varig, José Caetano Lavorato Alves, à época com 33 anos de idade, trazia para o SNA uma forte marca pessoal, a ponto de ser democraticamente reeleito por três mandatos consecutivos. Sem risco de erro ou exagero, pode-se afirmar que os anos 80 e metade dos 90, para os aeronautas, foram a “década do Lavorato”.

Com uma postura independente e crítica, este grupo trazia a proposta de unir a categoria e intensificar o debate franco sobre suas necessidades e anseios, em todos os segmentos e não somente na aviação regular. O caráter inovador começava pela composição da chapa, com um comissário de voo na vice-presidência – até então, havia um nítido predomínio de tripulantes técnicos nos principais cargos das diretorias do Sindicato.

A votação para a escolha da 16ª diretoria do SNA, incluindo o Conselho Fiscal e delegados na Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos (FNTTA), foi realizada entre 26 de agosto e 1º de setembro de 1980. Compareceram às urnas 1990 votantes, apurando-se o seguinte resultado: Chapa 1, liderada por Hélio Ruben de Castro Pinto – 738 votos; Chapa 2, encabeçada por

José Caetano Lavorato Alves – 951 votos, e Chapa 3, presidida por Ruben Azambuja – 281 votos.<sup>6</sup> Nenhuma das três obteve maioria absoluta, indo para o segundo turno. Votaram, então, 1778 aeronautas, vencendo a chapa 2, com 867 votos, contra 819 da chapa 1 e 92 da chapa 3.

Empossado no dia 24 de outubro, Lavorato estava ciente de que ingressava no sindicalismo já atuando em algumas situações que exigiriam, no mínimo, grande habilidade e poder de negociação – uma Regulamentação emperrada, a campanha salarial em curso e um projeto de demissão de comissários, na Varig. Consagrado pelas urnas, o aeronauta resumiu suas expectativas em relação ao grupo da seguinte forma:

*“Companheiros, o quadro com que nos deparamos aqui é aparentemente assustador, pois estamos uns diante dos outros, separados por uma mesa, nós de um lado, como se fôssemos patrões, e vocês de outro lado, como se fossem empregados. É esse quadro que tem de ser desfeito. Somos todos iguais, estamos do mesmo lado simbólico de uma mesa, estamos na mesma luta. (...) Tudo aquilo que conseguirmos, não seremos nós que estaremos conseguindo, mas vocês. E se o resultado final não for bom, vocês terão uma parcela muito grande de culpa”.* (A Bússola, nº 155, nov.80, p.4-5).

No plano interno, a nova direção dedicou-se a reorganizar a entidade, dos setores jurídico e administrativo à forma de atuação política. Em 1981, foi criada uma Comissão para reestruturar o Departamento Jurídico. Para iniciar o processo de informatização dos setores de Contabilidade, Pessoal e Cadastro, foi contratada uma empresa especializada. Assim, agilizou-se o acesso aos dados e informações, fundamentais ao encaminhamento das lutas da categoria, com iniciativas até então inéditas – como o cadastramento de aeronautas desempregados, que deu origem à Agência de Emprego.

Sem ter completado um ano de gestão, o SNA promoveu uma campanha de sindicalização, usando como *slogan* **“A diferença entre esperar e agir: sindicalize-se”**. O resultado não demorou muito a aparecer: ingressaram mais de 900 sócios na entidade. Um número bastante expressivo, tendo em vista que o SNA não desenvolvia um trabalho assistencialista, como a maioria dos sindicatos brasileiros. (Bússola nº 157, p.2).

Ainda em 1981, filiou-se ao Departamento Intersindical de Estudos e Pesquisas de Saúde e dos Ambientes de Trabalho (Diesat) – órgão de assessoria fundado em 1979 e voltado para as questões de saúde ocupacional – e ao Centro de Memória Sindical (CMS). No início de 1982, foi instalada uma subseção do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos (Dieese) em sua sede, para assessorar tecnicamente a diretoria nas campanhas salariais e por melhores condições de trabalho – uma exigência do agravamento da crise econômica do país e da

---

<sup>6</sup> A chapa três era toda composta por comissários, exceto a presidência.

nova postura sindical, cuja independência tornava bem mais complexas as negociações com as empresas aéreas.

A mentalidade moderna abriu espaço também à maior participação das mulheres aeronautas, convidadas a integrar-se plenamente à direção – a categoria, por tradição, diferenciava pilotos de comissários, discriminando estes últimos, notadamente as mulheres. O conhecimento de que a atividade aérea, por si só desgastante para o organismo humano, sobrecarregava bem mais as mulheres, fez surgir dentro da entidade, no mesmo ano, a Comissão da Mulher Aeronauta (CMA). Ali, as associadas podiam estudar aspectos de sua profissão dentro de um grupo estruturado, e fundamentar reivindicações específicas, para serem encaminhadas pelo Sindicato às empresas, em forma de itens das pautas de negociação, visando melhores condições de trabalho.

A iniciativa foi um avanço, pois a atividade aérea trás inúmeros inconvenientes à saúde, principalmente para a mulher aeronauta. Provavelmente, em algum momento de sua carreira na aviação, ela irá experimentar: fortes alterações hormonais, com irregularidade menstrual ou mesmo períodos de amenorréia; depressão cíclica, de origem desconhecida; inchaço pós-vôo; ansiedade e fobias diversas; tendência a perda ou ganho súbito de peso. São comuns, entre as comissárias de vôo, varizes; hérnias diversas, principalmente as de disco; alergias ocasionais devido ao uso constante de maquiagem; medos eventuais derivados de experiências negativas a bordo, como agressões (verbais ou físicas) de passageiros.

Um dos trabalhos mais empolgantes para a CMA, ainda em 1981, foi o projeto de uma creche para os filhos dos aeronautas e aeroviários, idealizado pela comissária Ana Vieira, da Varig. Conforme relata a própria Ana, no final dos anos 70, ao se apresentar no Despacho Operacional para efetuar um vôo, ela viu uma colega de reserva acompanhada pelos dois filhos pequenos, porque, segundo a moça, “não tinha com quem deixá-los”. Dali a pouco, a colega foi acionada e precisou entregar as crianças a uma das faxineiras do aeroporto, que nem mesmo conhecia, juntamente com algum dinheiro. A comissária anotou o endereço da mulher, para pegar os filhos quando retornasse, e foi voar. (Braga, 1998, p.78)

Este episódio impressionou Ana Vieira, que começou a pensar na possibilidade de construir uma creche. O projeto foi abraçado pela Associação dos Comissários da Varig (ACVAR), em 1978, que reuniu um grupo de jovens comissárias de vôo, sob a coordenação de Ana Vieira. Após enormes dificuldades para implantação, a *Creche Ninho* começou a atender filhos de aeronautas com grande sucesso, funcionando durante as 24 horas diárias, ininterruptamente. Sua administração era partilhada entre o SNA e a ACVAR. Na Convenção Coletiva de 1986, Varig, Cruzeiro e Rio-Sul comprometeram-se a reembolsar ao SNA 50% dos custos com instalações e equipamentos. Posteriormente, as empresas começariam a pagar auxílio-creche, o que abriu o leque de opções dos

tripulantes. Até que, no final dos anos 80, devido aos elevados custos operacionais, a administração da *Creche Ninho* foi transferida para a Fundação dos Aeronautas.

Naquele começo dos anos 80, os resultados da maior ação sindical apareceram logo: numa única gestão, o Sindicato dobrou o número de associados, passando de 2.074, em 1979, para 5.093, em 1983. Nas eleições daquele ano, 3.495 aeronautas foram às urnas, dando 80% dos votos (2.807) à Chapa 2, encabeçada por Lavorato. A chapa adversária era liderada por Pedro Carlos Jovin (Cruzeiro). Houve somente dez votos inválidos, entre brancos e nulos. A diretoria, uma das mais votadas na história do SNA, tomou posse em 24 de outubro de 1983.

A Regulamentação Profissional tornara-se, há muito, uma das prioridades da categoria. Era impossível continuar sob o manto de uma lei que já não contemplava as necessidades dos trabalhadores do setor. Num trabalho conjunto com as associações de tripulantes – com destaque para as de Pilotos (APVAR) e Comissários da Varig (ACVAR) e Tripulantes da Vasp (ATV) –, o SNA coordenou um *lobby* em Brasília, percorrendo os gabinetes de parlamentares em busca de votos favoráveis aos aspectos que mais beneficiassem a categoria.

A vitória viria em abril de 1984, com a aprovação da Lei 7.183. Os aeronautas passaram a ter uma Regulamentação que, entre outros fatores positivos, deixou de diferenciar “tripulantes técnicos” (os pilotos e mecânicos de vôo) e comissários. Todos tornaram-se, então, aeronautas.

Outro eixo de atuação relacionava-se à participação da entidade nas questões sobre segurança de vôo. O aumento do número de acidentes aéreos e os repetidos laudos apontando como causa a “falha humana”, chamaram a atenção do SNA para o não cumprimento, pelas empresas, de exigências ligadas a fatores meteorológicos, condições da aeronave e repouso dos tripulantes. O Sindicato intensificou, então, o trabalho sistemático de vigilância e denúncia das irregularidades existentes, uma vez que não lhe fora permitido integrar a comissão interministerial do Centro Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), órgão do Comado da Aeronáutica que contava com representantes das empresas aéreas.

Para a direção dos aeronautas, esse período foi rico em mobilizações, algumas das quais inéditas, como a “Operação Não Colaboração”, deflagrada pelos comissários de vôo da Vasp, e a greve nacional dos pilotos de helicópteros – a primeira do gênero, no mundo. Essas lutas combinavam-se com as reivindicações do dia-a-dia, como o cumprimento da Regulamentação Profissional.

Um marco histórico foi a *Grande Greve* da aviação regular, em 1985, unindo aeronautas e aeroaviários. A aviação parou. Diziam os aeronautas que, depois dela, “nunca mais seremos os mesmos”. De fato, não foram – os patrões aperfeiçoariam bastante suas estratégias de negociação e combate às mobilizações da categoria. No bojo da greve nasceu o Fundo de Auxílio ao Desemprego (FAD), mecanismo destinado a amparar financeiramente os demitidos por participação em

movimentos reivindicatórios. Dele se socorreriam 40 comissários da Vasp, demitidos devido à greve na empresa, em setembro de 1986.<sup>7</sup>

Nas eleições para renovação sindical, em 1986, somente uma chapa se inscreveu. Mas o fato de transcorrer durante intensas mobilizações – greve de pilotos; greve de comissários da Vasp e negociações com as empresas – não tornou o pleito menos representativo: votaram 3.245 sócios. A chapa única obteve 2.697 votos, registrando-se 16 nulos e 532 em branco.

Na avaliação de A Bússola, as eleições serviram como consulta à categoria e seu resultado mostrou que, “se não houve outras chapas, é porque nossas lutas tiraram o terreno para a existência de chapas patronais”. Alertando, porém, que os empresários continuavam violando convenções e explorando o trabalho dos aeronautas, o jornal ressaltava a aprovação da categoria à política sindical e sua “disposição de estar unida em suas lutas e através de seu Sindicato”. (A Bússola nº 203, out/nov.1986, p.12).

O *slogan da* campanha salarial de 1987 afirmava: “Só falta perder o medo”. Após dois planos econômicos (Cruzado e Bresser), os reajustes não acompanhavam a crescente inflação. Inconformados com a situação adversa, os aeronautas recorreriam novamente à greve para tentar repor as perdas. Perderam bem mais: Lavorato, sua principal liderança, foi demitido com outros 90 aeronautas, após ser decretada a ilegalidade da greve – as empresas lançaram mão do decreto 1.632, criado em 1978 para impedir greves de trabalhadores de setores essenciais. Todos os demais foram readmitidos em suas empresas, ao longo dos anos, exceto Lavorato, cuja carreira como piloto foi congelada em fevereiro de 1988, com a recusa da Varig em reintegrá-lo a seus quadros, num flagrante desrespeito à Convenção Coletiva da categoria e às normas da Organização Internacional do Trabalho sobre a imunidade sindical.

Este período foi marcado pelo início da política governamental de flexibilização das tarifas aéreas – com o sindicato indagando às empresas e às autoridades se haveria, também, um programa para preservar a segurança de vôo e os empregos no setor.

Enquanto isso, pela segunda vez em sua história, a categoria combateria a ameaça da divisão sindical. Em 1989, o Sindicato Nacional de Pilotos (Sinpac) conseguiu seu registro como entidade sindical, desmembrada do SNA. A diretoria estava convencida, então, da existência de uma campanha, oriunda das próprias empresas aéreas, para enfraquecer os aeronautas, minando as futuras negociações coletivas e as tentativas de influir nos rumos estratégicos do setor.

O SNA se antepôs com firmeza ao sindicato dos pilotos. Mas a tentativa divisionista acabou atrapalhando o movimento pela readmissão, na Varig, dos aeronautas demitidos na greve de 1988, além de empurrar a categoria para o dissídio, em 1989 – no julgamento, aliás, os patrões mostraram claramente seu apoio ao Sinpac.

---

<sup>7</sup> Os aeronautas realizaram três grandes greves neste período, cuja análise detalhada está em texto à parte.

Todas essas circunstâncias adversas levaram a chapa da situação a autodenominar-se “Oposição”, nas eleições de 1989. Por que oposição? Sua resposta: “Porque os integrantes da chapa sempre estiveram à frente das lutas da categoria, opondo-se ao arrocho salarial, à deterioração das condições de trabalho, dedicados diuturnamente à unidade, independência e autonomia dos aeronautas. São Oposição não a (uma) outra chapa, mas à exploração dos patrões e do governo”. (Boletim do SNA, 1989).

No Manifesto de lançamento da campanha, os sindicalistas afirmam que sua chapa “incorpora quadros novos com ampla representatividade na categoria” e o fato de terem sido os únicos inscritos para disputar as eleições não os tornava continuístas, mas sim, “elementos fundamentais para o avanço da categoria e do trabalho sindical em si”. Sinal disto era a união entre “a experiência e comprovada combatividade de diretores desta gestão e a disposição de luta e visão crítica de companheiros que, antes ativistas de base, passarão num futuro próximo a integrar a direção do nosso sindicato”.

Este processo eleitoral inaugurou modificações no Estatuto do SNA, com significativa ampliação de cargos e uma nova divisão de responsabilidades. A autonomia e liberdade sindicais, conquistadas pouco antes na Constituinte, permitiram abandonar o estatuto-padrão do Ministério do Trabalho, datado de 1931 e que, até então, impusera uma diretoria de 24 membros – insuficiente, portanto, para atender às novas demandas de um sindicato de base nacional, cuja proposta era defender plenamente os interesses da categoria. (Boletim “Mudar a Organização Sindical”, abr. 89 ).

Para incentivar a votação, a diretoria fez intensa campanha, com a seguinte chamada: “*O voto é a síntese das opiniões; abdicar deste direito é omitir-se diante de todos. Contra ou a favor, vote sempre*”. A estratégia de mobilização foi bem sucedida – a categoria compareceu maciçamente às urnas, proporcionando uma vitória marcante: dos 3.852 votantes, 3.698 (96%) foram a favor da Chapa, havendo apenas 124 votos em branco e 30 nulos.

Cerca de quatro meses após a posse, Lavorato reuniu o “Comitê da Aviação” na sede da Associação de Pilotos da Varig (APVAR), no Rio de Janeiro. A reunião iria avaliar e, em caso de consenso, endossar o lançamento de Lavorato como candidato a deputado federal, pelo Partido dos Trabalhadores. Compareceram representantes dos sindicatos e associações de aeronautas e aeroviários, da FNTTA, da Associação dos Controladores de Vôo, da Infraero e outras entidades ligadas ao transporte aéreo. Entendendo que os trabalhadores em transportes aéreos avançariam bastante com um representante no Congresso Nacional, os presentes endossaram a candidatura.

Embora destinadas a recolocar o SNA na vanguarda do sindicalismo, acompanhando a linha de ação das entidades mais atuantes, as mudanças não foram assimiladas positivamente pela totalidade da categoria. A candidatura de Lavorato foi apenas um dos aspectos. Nos anos seguintes,

medidas como a reforma do sistema eleitoral e a filiação a uma central de trabalhadores tornariam ainda mais evidente a existência interna de opiniões políticas divergentes.

Por outro lado, com a entrada nos anos 90, a dinâmica da estruturação sindical seria alterada por diversos fatores desfavoráveis – entre eles, as conseqüências da abertura comercial e da desregulamentação irresponsável, iniciada no governo Collor e mantida por vários anos do governo Fernando Henrique. A aviação civil brasileira passaria, então, a enfrentar a concorrência predatória das companhias aéreas estrangeiras, enquanto uma absurda guerra tarifária interna, abertamente estimulada pelo governo, resultaria apenas na falência de empresas tradicionais do setor, que mergulhou numa crise sem precedentes.

Esses grandes desafios logo seriam colocados no caminho das lideranças sindicais – tanto para as forjadas no calor da reabertura política nos anos 80, quanto para as que ascenderiam nos anos 90 –, cuja ação, em face da nova realidade, se voltaria totalmente para a preservação do setor, do emprego e das conquistas históricas dos aeronautas.

## BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Maria Hermínia Tavares de. O Sindicalismo Brasileiro entre a conservação e a mudança. In: ALMEIDA, Maria A. Tavares de (org.) *Brasil pós-64*. São Paulo, Brasiliense, p.191-214, 1983.
- ANTUNES, Ricardo. *O Novo Sindicalismo no Brasil*. Campinas: Pontes, 1995.
- APVAR. *Voando com os pilotos*. Condições de trabalho dos pilotos de uma empresa de aviação comercial. São Paulo: APVAR, 1992.
- BASTOS, Paulo de Mello. *Salvo conduto: um vôo na história*. Rio de Janeiro: Gramond, 1998. Organização e texto final Solange Bastos e Flávia Cavalcanti.
- \_\_\_\_\_. *Nos bastidores da anistia*. Rio de Janeiro: Ferreira Botelho, 1999. Organização e edição de texto Solange Bastos.
- BLASS, Leila M.da Silva. Novo Sindicalismo: Persistência e Descontinuidade. In: RODRIGUES, Iram Jácome et alli. *O Novo Sindicalismo: 20 anos depois*. Petrópolis: Vozes, p.33-50, 1999.
- BOITO JR. Armando. (Org.) *Reforma e persistência da estrutura sindical*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.
- \_\_\_\_\_. *O Sindicalismo de Estado no Brasil: uma análise sindical*. Campinas: Unicamp/Hucitec, 1992.
- CARVALHO NETO, Antônio Moreira & CARVALHO, Ricardo Augusto Alves de.(Org.) *Sindicalismo e negociação coletiva nos anos 90*. Belo Horizonte: IRT-PUC, 1998.
- COELHO, Rodrigo e NASCIMENTO, Renata. “A Aviação civil brasileira e regulação econômica: considerações sobre a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)”. *ARCHETYPON*. Rio de Janeiro: UCAM, FCPERJ, . v. 1, no. 1 dez-1992, págs. 31-48.
- DAGNINO, Evelina. (Org.) *Anos 90: política e sociedade no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- FERREIRA, Leda Leal. (org) *Voando com os pilotos: condições de trabalho dos pilotos de uma empresa de aviação comercial*. São Paulo: FUNDACENTRO/APVAR, 1992.
- GIANNOTTI, Vito. *Os trabalhadores da aviação*. De Getúlio a FHC. Brasília: Scritta Editorial, 1995.

- KAREPOVS, Dainis. (Coordenador) *A História dos bancários. Lutas e conquistas 1923-1993*. São Paulo: Sindicato dos Bancários e Financieiros de São Paulo, 1994.
- KNIPPLING, Geraldo. *Falando de avião: o que os passageiros não sabiam ... e continuam não sabendo*. Porto Alegre: Edição do autor, 1998.
- MATTOS, Marcelo Badaró. *Novos e Velhos Sindicalismos no Rio de Janeiro (1955-88)*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998. .
- MENEGUELLI, Jair. In: *Retratos do Brasil*. Depoimentos. São Paulo: Política Editorial, 1984, págs. 157-8..
- OLIVEIRA, Ana Lúcia Valença de Santa Cruz. *Sindicato e sindicalismo bancário*. Rio de Janeiro: Edur, 1998.
- PEREIRA, Aldo. *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*. Rio de Janeiro: Europa, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Memória do Sindicato Nacional dos Aeronautas: sua vida, suas lutas – 1942-79*. Rio de Janeiro: SNA, 1995.
- SCALETISKY, Eduardo. *O patrão e o petroleiro*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.