

UM HERÓI

"E hoje que o papel volta?" — perguntava ele, instando os corações. No seu cavalo preto alemão, de madeira pintada, com ampla embaladeira, o menino interrogava os irmãos, os amigos da casa e principalmente a mãe viúva e pedies a dar à luz o décimo segundo filho de um grande amor. Quando este nasceu, ninguém sabia quem mais lamentar: se o que não conheceria seu pai ou o que padecia aquela pungente saudade. Saudade do antigo que lhe dedicava todos os papeis: que o punha nos joelhos e nas costas, inventando brinquedos; que fazia aqueles quipês de papel e saía com ele a marchar — o menino a imitar o pai adorado em todos os gestos e vozes e até no seu resmungar habitual, de mãos para trás.

Imitação-retrato: no belo semblante, no alto caráter. Orfão aos três anos, aquela saudade marcou-o e foi sempre sua seriedade que encarou os problemas da vida. Tanto que, adolescente, a partir de um festivo de um "bando da lua" no carnaval catatimense — significou um momento raro e inesquecível.

Lua, porém, não seria ele e, sim, estrelas, conquistadas pelo seu duro labor em alto mar nos anos tormentosos da Segunda Guerra Mundial. Pois cedo começou a sua luta, cortou as sete mares (a primeira sobrinha chamou-o, enlevada, de "tio do vapor") e, quando voltava, trasa lembranças de países longínquos, histórias maravilhosas. Veio, porém, a monstruosidade da guerra e, sob a ameaça dos submarinos nazistas, que bombardeando estavam os nossos navios, empreendeu ele, a serviço do esforço de guerra do Brasil e no desempenho de sua tarefa de competente "engenheiro de máquinas", a travessia intrepida — e tantas vezes repetida — no seu barco duas vezes atingido. Receberia, em consequência, "Diploma da Medalha de Serviços de Guerra" — com estrelas — pelos "valiosos serviços prestados ao País".

Um herói, portanto. Tudo isso, porém, emanava da consciência mesma que tinha do seu dever. Dos seus princípios. Da sua integridade. Da integridade que pautava todos os seus atos e que é tábuas e tesouro para a modelar família que, muito modesta, constituiu: a bem-amada compenheira e seus dois filhos — o jovem que estuda e trabalha e a bela menina, licenciada em História Natural e já professora e pesquisadora, casada com um cientista ilustre e esperando, agora, o primeiro filhinho: «O desejado neto que ele não verá».

Este é José de Senna Pereira Filho, cujo grande coração parou subitamente na tarde de 12 de janeiro. E' meu irmão Jussinho, de quem tanto me orgulho e a quem reverenciarei sempre com a minha saudade e a minha gratidão.

modista com características especiais, de reduzida performance, ou então se contentava com um GT de alta potência, de preço proibitivo e pouco confortável.

Preocupada com tão poucas alternativas e inspirada no sucesso internacional do Mustang, a Ford resolveu pesquisar as possibilidades do mercado europeu.

Em 1965, já de olho no mercado da década de 70, ela perguntou aos compradores europeus qual o tipo de carro que gostariam de comprar no futuro. De acordo com as respostas colhidas, foram construídos os primeiros protótipos. Depois, grupos selecionados de compradores foram convidados para fazer uma apreciação do produto. Sem mencionar a fábrica e evitando falar em preço, os protótipos foram mostrados em salões particulares em Londres, Bruxelas, Hamburgo e Genebra.

Os de acabamento interno e externo. Outras opções individuais incluem transmissão automática, rádio automático, relógio elétrico, teto revestido de vinil, rodas especiais e, para logo, um motor super-envenenado de duplo comando de válvulas 130 HP, baseado nos de corrida da Fórmula I e II.

Um carro do tipo esportivo, adaptado ao gosto de cada um, com 26 modelos básicos e grande número de variações de motor e de acabamento. É sem dúvida uma nova fórmula para os europeus. Segundo os jornalistas especializados, o Capri terá um sucesso idêntico na Europa ao do Mustang nos Estados Unidos.

FICHA TÉCNICA RESUMIDA

Motores básicos do Ford Capri:

1.300 cc — 4 cilindros em linha, 62 HP a 5.000 rpm
1.300 GT — 4 cilindros em

NOTICIÁRIOS

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL CRESCERÁ 11,03% EM 68:

CHRYSLER A 1.ª

O mercado automobilístico brasileiro durante o ano de 1966, absorveu 31,03% a mais do que em 1967. Em dezembro último as vendas acumuladas apresentaram 275.397 unidades, contra 227.473 unidades vendidas durante os doze meses de 1967. Este fato evidencia o alto crescimento da indústria automobilística nacional, situando-a entre aquelas que mais evoluíram em todo o mundo.

CHRYSLER EM PRIMEIRO

A Chrysler do Brasil foi a indústria de maior crescimento de vendas durante o ano de 1968, com um aumento de 104,9%, duplicando

lançou, com êxito, um concurso que consistia na deposição em urnas colocadas em seus revendedores e no próprio Salão do Automóvel, de uma chave de papelão, na qual as concorrentes colocavam nome e endereço e aguardavam o sorteio que daria direito ao ganhador a receber um GTX, o primeiro GT fabricado em série no Brasil.

A chave era encontrada nas principais revistas nacionais, em uma seção especial, o que propiciou respostas oriundas de todos os cantos do País e até do exterior. Cerca de 300 mil chaves foram devolvidas, número que expressa o interesse fora do comum alcançado pelo concurso instituído pela Chrysler do Brasil.

APENAS DUAS

No dia 15 do corrente, no