



*Entre as nuvens, nos céus, vendo a terra
Vivem lá os Cadetes do Ar
Comandando a grande arma de guerra
Baluarte da pátria sem par.*
Trecho da canção Bandeirantes do Ar

Carta Pública

São Jorge GO, 29 de setembro de 2018.

Cisão e Transferência de Controle da Embraer

Excelentíssimas(os)

Wagner Farias da Rocha, Cidadão Brasileiro, Engenheiro Aeronáutico, registrado junto ao Serviço Público no Sistema CONFEA CREA, nos termos da Lei 5.194, registro CREA-DF 5060786430/D-SP, apresenta anexo a esta carta pública e a Contribuição, publicada no STF, protocolo 63682/2018 de 24/09/2018 processo ADI 5.624, divulgado na Audiência Pública^{1,2} realizada no STF em 28 de setembro de 2018.

Considerando a importância do tema e a premência em interromper os efeitos danosos em curso, esta carta objetiva divulgar claramente o contexto e endereçar diretamente a cada um dos entes envolvidos os respectivos pontos, proporcionando perfeita abrangência, especificidade e publicidade do conteúdo da Contribuição. Esta iniciativa se ampara no direito do cidadão de se dirigir às autoridades governamentais e do dever de alertar as demais entidades e Instituições.

Supremo Tribunal Federal

Ministro Relator da ADI 5.624

Excelentíssimo Senhor Ministro Ricardo Lewandowski

Registro o agradecimento pela oportunidade de expor na Audiência pública e o acolhimento no processo da respectiva Contribuição. Os efeitos danosos previstos na contribuição já estão a se desenvolver. Pessoas estranhas à Embraer já estariam tendo acesso aos dados técnicos relevantes de aerodinâmica, estaria a ocorrer definição da realocação de pessoal e já teria sido definida a extinção dos setores de anteprojeto e de desenvolvimento tecnológico da Embraer.

¹ Notícias STF em 28/09/2018.

Página eletrônica <http://stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=391091>

ADI 5624 Processo Eletrônico <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5093069>

² Vídeo da Audiência Pública, minutos 41 ao 50.

<https://www.youtube.com/watch?v=LPVDPPNGRyg>



Esta situação coloca em riscos ativos intangíveis e resulta em incertezas nos funcionários da Embraer. As informações recebidas são coerentes com o fato noticiado em data recente, referente ao início das atividades de *fusão da engenharia*³.

Procuradoria-Geral da República

Procuradora-Geral da República

Excelentíssima Senhora Raquel Elias Ferreira Dodge

A Contribuição encaminhada ao STF, identifica e elucida evidências consistentes de irregularidades relevantes, em especial o Artigo 117 (b) da Lei 6404⁴ Sociedades Anônimas, relacionadas à celebração de um Memorando de Entendimento, firmado entre as administrações da Empresa Brasileira Embraer e da Norte Americana Boeing. Os efeitos danosos desta iniciativa já estão a se desenvolver. A Contribuição sugere, salvo melhor entendimento jurídico, a possibilidade de ser estabelecido um **Termo de Ajustamento de Conduta** visando: corrigir os erros, interromper a continuidade dos efeitos e reparar eventuais danos já estabelecidos. Nestes termos encaminho a Vossa Excelência o conteúdo da Contribuição e, respeitosamente, a sugestão que o tema seja submetido ao conhecimento do Núcleo de Acompanhamento na Tutela Coletiva.

Podemos declarar com precisão factual, formal e jurídica que a Embraer é uma Empresa Brasileira face ao dispositivo do Estatuto que estabelece que brasileiros, pessoas físicas ou jurídicas brasileiras, detêm 60% do poder de voto nas deliberações da Assembleia de Acionistas.

Em 29 de setembro de 2018, a título de exemplo, foram identificados os seguintes efeitos danosos: evidência relevante de acesso por parte da Boeing a dados de aerodinâmica da Embraer protegidos por segredo industrial e propriedade intelectual; realização de reuniões onde se define quais engenheiros e técnicos serão transferidos e a decisão de encerrar as áreas de anteprojeto e de desenvolvimento tecnológico da Embraer.

Excelentíssima Senhora Procuradora-Geral da República, permita que esclareça tecnicamente a gravidade do que está a ocorrer. Para que se tenha uma perfeita compreensão do tema, utilizarei como exemplo a questão do acesso aos dados aerodinâmicos. Não se trata de meros coeficientes ou desenhos de perfis aerodinâmicos, facilmente disponíveis em referências clássicas de Engenharia Aeronáutica. Ao contrário, são informações extremamente preciosas.

3 Página Eletrônica acessada em 29/09/2018 <https://www.valor.com.br/empresas/5741249/boeing-aponta-responsavel-por-unir-equipes-de-engenheiros-com-embraer>

4 Lei 6404 Sociedades Anônimas. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6404consol.htm



Tipicamente a velocidade máxima de operação das aeronaves comerciais é de Mach 0,82 (82% da velocidade do som). Para garantir a margem de segurança, o regulamento de certificação FAR 25.629 exige que a aeronave seja submetida a ensaio em voo real com velocidade 15% maior, algo da ordem de 95% da velocidade do som; são os ensaios em voo de *flutter*.

Nessas velocidades transônicas, o escoamento aerodinâmico sobre as asas alcança velocidades supersônicas com formações de ondas de choque. Essas ondas usualmente se comportam de forma cíclica, avançando e recuando sobre as asas, provocando cargas aerodinâmicas cíclicas que se acoplam com a vibração natural da estrutura da asa.

Nessas situações ocorrem severas deflexões⁵ que podem resultar no colapso da estrutura. Os ensaios são realizados com tripulações mínimas, equipadas com paraquedas, sendo o voo realizado em área adequada ao abandono da aeronave com equipes de busca e salvamento de prontidão. Em muitos casos ocorrem danos em partes da aeronave, como ocorreu no ensaio em voo de *flutter* do Airbus A380⁶. Os modelos matemáticos são imprecisos no regime aerodinâmico de voo “transônico não estacionário”, sendo extremamente complexo prever e modelar matematicamente o fenômeno de onda de choque cíclica. Os tuneis de vento transônicos são praticamente inviáveis; um túnel com seção de 2,5 metros, muito pequeno para testar a aeronave inteira, exige uma potência da ordem de 60.000HP. Caso a aeronave não consiga atingir e demonstrar no ensaio a margem de segurança de 15% de velocidade devido a ocorrência de severas vibrações em velocidades menores que a da margem de segurança, todo o projeto deve ser refeito, com custos e atrasos muito relevantes. Neste contexto, a Embraer, como qualquer Indústria aeronáutica séria, dispõe de segredos industriais de formas de asas e perfis pouco susceptíveis a esses fenômenos catastróficos. São informações coletadas e preservadas, fruto de décadas de análise e ensaios em voo reais, realizados por ocasião da certificação dos novos modelos de aeronave.

São informações dessa natureza que estão sendo acessadas pela Boeing.

Salvo melhor juízo, essas iniciativas, se confirmadas, estão a ocorrer ao arripio da Lei, já que não existem documentos formais que venham a definir poderes que autorizem o fornecimento de dados críticos para empresa concorrente.

Caso não se estabeleça um Termo de Ajustamento de Conduta, um eventual e posterior processo judicial permitiria caracterizar formalmente estes fatos por meio de solicitação de documentos e depoimentos em juízo.

Um Termo de Ajustamento de Conduta que reverta a cisão da Embraer e crie uma efetiva *Joint Venture* Contratual evitaria que o erro apontado resulte numa violação da Lei, atendendo plenamente os interesses envolvidos. Neste contexto se reuniriam os melhores esforços de todas as partes e se iniciaria um ciclo de prosperidade para todos, com as consequentes valorizações acionárias.

5 Visualização das deflexões resultantes do *flutter*. <https://www.youtube.com/watch?v=ca4PgyBJAzM>

6 Vídeo referente ao ensaio de *flutter* do Airbus A380 <https://www.youtube.com/watch?v=s3-g9B6Fgjs>

Muito elucidativo para compreensão da complexidade e riscos presentes no desenvolvimento aeronáutico



Um Termo de Ajustamento de Conduta, caso ocorra, deve discriminar os dados de propriedade que foram remetidos para a concorrência e o enquadramento legal referente à utilização destes dados. Salvo melhor juízo, julgo necessária designação e acompanhamento direto de um Procurador Federal em todos os atos administrativos e reuniões que venham a ocorrer entre a Embraer e a Boeing, até que se estabeleça completamente os termos do ajustamento de condutas, caso ocorram.

Registro que toda mídia internacional em língua inglesa utiliza a expressão *take over* da Boeing sobre a Embraer, ou seja: assumir o controle. No Brasil as notas se valem das palavras: parceria, união, associação, “juntas”, etc. Uma clara tentativa de dissimulação do fato concreto.

Peço a Excelentíssima Senhora que se interponha e não permita a prosperidade destes equívocos. Recorro à religiosidade do nosso povo rogando a Nossa Senhora Aparecida, Iemanjá e todas as Concepções Espiritualistas que remetam ao arquétipo de Mãe a proteger seus filhos brasileiros, nestes tempos de tanta injustiça e covardia.

Muitas mulheres e homens, arrimos de família perderão seus empregos.

O Brasil não saberá mais projetar e produzir os aviões dos seus Soldados do Ar, nós, Aviadores. Nossas Tropas de Cavalaria do Ar não mais terão seus cavalos. Com que meios poderemos lutar para defender a Pátria? Isso é grave demais. Causa extrema indignação observar que Agentes Públicos que deveriam, por dever funcional, estar a evitar esta situação não o fazem. Que apresentem os pareceres.

Sra Raquel. A cada dia receio em enviar este e-mail. Vai hoje desse jeito e seja o que Deus quiser! Estou só. Aqueles que deveriam estar a cerrar fileiras na vanguarda se apequenaram ou se desviaram. São interesses bilionários e muita gente comprometida ou deslumbrada. Jorge sentou praça na Cavalaria. Eu sentei praça na Cavalaria do Ar aos 15 anos de idade. Vamos à luta. Se me machucar não faz mal; faz parte das tribulações e estou a aguardar para enfrentar. Sei que essa carta podia ser melhor escrita, mas ela reflete minhas limitações cognitivas e humanas. Estando a controlar a extrema indignação para que não se perca o discernimento da argumentação. Estão a fechar o Departamento de Projetos e de Inovação da Embraer. Imagine o tamanho do estrago no ambiente tecnológico e industrial do Brasil. Veja o êxito do projeto do KC-390. E as pessoas estão “felizes”; esta “tudo bem”! Que espécie de covardia e loucura esta a assolar essa gente.

American Press Association

Senhor CEO Ron Watson

Associação Portuguesa de Imprensa

Senhor Presidente. Patrício de Salgueiro Maia, Jornalista Lino Vinhal

Associação Brasileira de Imprensa

Senhor Presidente. Jornalista Domingos João Meirelles

Copio os Senhores, na qualidade de representantes da comunidade dos jornalistas visando proporcionar o acesso ao tema de forma neutra e uniforme, bem como solicito respeitosamente o favor da divulgação pública.



Embaixada dos Estados Unidos da América

Embaixador dos Estados Unidos da América no Brasil

Excelentíssimo Senhor Peter Michael McKinley

Encaminho a Vossa Excelência a Contribuição anexa, sugerindo, respeitosamente, que se verifique a conveniência de informar a *U.S. Securities and Exchange Commission - Office of Compliance Inspections and Examinations*⁷ sobre o tema. Esta iniciativa objetiva a análise para a eventual emissão de um **alerta de risco**. Trata-se de irregularidades relevantes que expõe os detentores de ações da Embraer NYSE:ERJ, negociadas na Bolsa de Valores de Nova Iorque, a relevantes riscos de perdas patrimoniais. Esta iniciativa objetiva também proteger o patrimônio público da República Federativa do Brasil, caso em futuro próximo venha a ocorrer ações judiciais tipo *Class Action Settlement* resultantes de alegadas perdas. Recentemente a Petrobras teve perdas⁸ de US\$ 2,95 bilhões resultantes dessas ações judiciais em curso nos EUA.

O que está a ocorrer seria algo análogo à administração da Boeing segregar em uma nova empresa suas unidades principais, situadas em Renton e Everett, e passar o controle e 80% da propriedade desta nova empresa para uma organização estrangeira.

O modelo estabelecido no Memorando de Entendimento mantém a Empresa Embraer atuante nos segmentos de mercado de Defesa e Aviação Executiva, entretanto, o controle e propriedade dos meios de engenharia e produção aeronáutica, concentrados nas unidades Embraer Faria Lima e EDE, não estariam mais sob o domínio da Embraer. Este modelo, se implementado, faz com que a Embraer efetivamente não seja uma Indústria Aeronáutica em sua acepção plena, pois tornaria impossível para a Embraer realizar as seguintes atividades:

desenvolver novos tipos de aeronaves;

desenvolver novos modelos de aeronaves dos tipos já certificados;

engenharia de base para suporte em serviço;

realizar modificações maiores demandadas por clientes específicos; e

alterar o projeto previamente certificado visando substituir componentes relevantes que tenham sido modificados ou tenham a produção encerrada.

O documento de contribuição propõe como alternativa a revisão do Memorando de Entendimento, sugerindo que se estabeleça uma verdadeira e efetiva *Joint Venture* Contratual, o que certamente proporcionará a articulação e aplicação das melhores energias criativas, contribuindo de forma justa e efetiva para estreitar os laços de cooperação, respeito e compromisso global entre os Estados Unidos da América e o Brasil.

7 Página eletrônica do - Office of Compliance Inspections and Examinations <https://www.sec.gov/ocie>

8 Notícia referente a perdas da Petrobras.

<https://www.reuters.com/article/us-petrobras-classaction/petrobras-to-pay-2-95-billion-to-settle-u-s-corruption-lawsuit-idUSKBN1ES0L2>



Estamos a observar o início de um ciclo de tecnologias disruptivas na Aviação Comercial; a propulsão aeronáutica elétrica híbrida. O atual estado da técnica viabiliza o projeto dessas aeronaves para rotas curtas, tal qual a de Nova Iorque para Washington. Configura-se uma relevante oportunidade de união de esforços. O FAA e a ANAC podem constituir um grupo de trabalho para estabelecer os requisitos de motores aeronáuticos elétricos a serem incluídos no Regulamento Técnico FAR 33, os requisitos de baterias elétricas e proteção contra fogo a serem incluídos na Subparte D do Regulamento Técnico FAR 25, bem como revisão do Regulamento Operacional FAR 91. Em paralelo, nossos institutos de pesquisa podem iniciar as atividades de inovação visando a redução de peso das baterias. Este tema foi priorizado pela Presidência da República do Brasil no final de 2017. Os Europeus já estão a avançar⁹.

Encerro este contato com Vossa Excelência manifestando verdadeiros sentimentos de gratidão aos Estados Unidos da América por terem, em 1950, designado seus melhores Professores de Engenharia Aeronáutica do Massachusetts Institute of Technology - MIT. Esses Professores criaram o ITA; plantaram uma poderosa semente que resultou numa frondosa organização a frutificar. Reitero que são verdadeiros sentimentos, não um mero recurso de retórica.

Embaixada da República Portuguesa

Embaixador de Portugal no Brasil

Excelentíssimo Senhor Jorge Tito de Vasconcelos Nogueira Dias Cabral

Copio Vossa Excelência nesta carta e respectivo anexo visando alertar sobre eventuais compromissos firmados pelo Governo da República Portuguesa, referentes a aporte de recursos para as instalações fabris da Embraer situados na região de Évora. Em especial aqueles provenientes de fundos da União Europeia. Caso ocorra a transferência de propriedade das instalações de Évora para outra organização, esta organização poderá ter poderes legais que lhe permitam dispor destas instalações como quiserem. A Contribuição anexa apresenta o caso ocorrido na fabrica DeHavilland¹⁰ em Toronto – Canadá. Os poderes de propriedade permitem: (1) transferir o ferramental industrial para outros países, (2) demitir todo o pessoal, (3) demolir as instalações e (4) vender a terra nua para quem interesse. A iniciativa de encaminhar este alerta decorre do rigor formal exigido pelos documentos de substanciação das ações de gestão pública, permito-me sugerir a que venham a ser verificados dispositivos contratuais que possam ser afetados pela cisão da Embraer e transferência do controle para a Boeing das instalações fabris situadas em Évora.

9 Notícia sobre pesquisas de aeronaves elétricas

<https://forbes.uol.com.br/negocios/2017/11/siemens-airbus-e-rolls-royce-se-unem-para-projetar-motor-hibrido-eletrico/>

10 Notícia sobre destino da fabrica DeHavilland em Toronto

<https://www.fliegerfaust.com/fliegerfaust-hacking-2495895805.html>



Procedimento análogo pode ser realizado em relação às unidades situadas em Alverca do Ribatejo, a OGMA Indústria Aeronáutica de Portugal, da qual o Governo de Portugal detém 35% da participação societária. Caso ocorra a cisão da Embraer, os meios de Engenharia Aeronáutica passarão a ser controlados pela Boeing. Deve ser avaliado se esse fato resultaria em impactos técnicos, contratuais e institucionais sobre os interesses portugueses junto à OGMA.

Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República

Ministro de Estado Chefe do Gabinete de Segurança Institucional

Excelentíssimo Senhor General de Exército Sergio Westphalen Etchegoyen

Copio Vossa Excelência nesta iniciativa com o objetivo de divulgar informações relevantes de natureza técnica e institucional, necessárias ao esclarecimento às autoridades do Primeiro Escalão do Poder Executivo.

Existe forte evidência que tenha ocorrido relevante equívoco ao ser tratado no GSI a questão da Ação de Classe Especial, relevante às tratativas entre Embraer e Boeing.

As notas divulgadas na imprensa apontam:

- (1) criação de uma Joint Venture; e
- (2) abrangência restrita à Aviação Comercial.

A realidade:

- (1) não se trata de uma Joint Venture; e
- (2) estão sendo transferidas unidades de engenharia e produtivas essenciais ao projeto e produção aeronáuticos.

Salvo melhor juízo, poderia ser conveniente a realização do procedimento de instauração de sindicância, onde todo material recebido (mensagens eletrônicas, apresentações e atas de reunião) para pautar a reunião, ocorrida no início de julho com a presença do Presidente da República, bem como a própria decisão do Excelentíssimo Senhor Presidente, poderiam ser confrontadas com os termos do Memorando de Entendimento, firmado entre os Administradores da Embraer e a Boeing, juntamente com as iniciativas que efetivamente já estão a se desenvolver fruto deste memorando. Caso se verifique divergência significativa, naturalmente a autorização preliminar concedida pelo Excelentíssimo Senhor Presidente poderia ser reconsiderada.

Caso o resultado da uma eventual sindicância aponte relevante desvio da verdade o tema possivelmente teria que ser encaminhado à esfera do Poder Judiciário. É delicado, sobretudo injusto, expor o Presidente a fatos e circunstâncias que no futuro poderiam resultar em processos de Crime de Responsabilidade nos termos da Lei 1079¹¹. São os mais importantes temas da Nação. O Palácio no Planalto não poderia ser utilizado para realização de reuniões ou análises de propostas baseadas em informações equivocadas, ou imperfeitas. Os temas deveriam estar claramente elucidados e preparados para análise visando assessorar a decisão Presidencial.

11 Lei 1079 Crime de Responsabilidade. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L1079.htm



Caso se caracterize a situação e nesta empreitada tenha participado de forma relevante algum cidadão estrangeiro, recomendo, salvo melhor juízo, que a questão seja encaminhada ao MRE para que seja verificada a conveniência da emissão de cartas de advertência endereçadas a esses estrangeiros.

O Palácio do Planalto é o Posto de Comando do Nosso Brasil. Se de fato entraram neste Nosso Palácio, centro do Poder Político que Governa o Povo Brasileiro, e induziram a equívoco Nosso Líder Político, o Presidente da República Michel Temer, neste momento tão grave da Nação, isso constitui, de fato, uma insídia vil e torpe.

Ministério da Defesa

Ministro de Estado da Defesa

Excelentíssimo Senhor General de Exército Joaquim Silva e Luna

A contribuição apresentada ao STF relata o impacto resultante da transferência do controle da Embraer para a Boeing. A capacidade da Nação na área de projeto aeronáutico passará a ser controlada por um país estrangeiro, restando ao Brasil uma capacidade limitada de integrar modelos básicos de armamentos e substituição de componentes simples. Em termos de Engenharia Aeronáutica restará uma capacidade extremamente restrita de projeto e produção, limitadas a tipos de aeronaves de pequeno porte equipadas com sistemas mecânicos, nível de maturidade tecnológica e industrial aeronáutico análogo e proporcional ao existente em 1950. Algum desenvolvimento relevante que requeira análise estrutural, aerodinâmica e análise de segurança de sistemas, entre outras áreas, estaria definitivamente comprometido.

Serão eliminadas as competências de Engenharia Aeronáuticas previstas nos itens 6.IX e 7.7 da Política Nacional de Defesa-PND, bem como as seguintes disposições estabelecida na Estratégia Nacional de Defesa – END:

Estratégia de Desenvolvimento item 4 (b);

Diretriz 22;

Eixo estruturante 1;

Objetivo Estratégico da FAB 3 (b), 4 e 6; e

Ação 2 de Ciência, Tecnologia e Inovação.

A transferência do controle da Embraer resultará na entrega do controle para organização estrangeira das capacidades conquistadas ao longo de 68 anos por gerações sucessivas de Profissionais e Militares comprometidos com a Aviação Brasileira. Tal iniciativa colide frontalmente com a Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa PND END 2012¹².

A Aviação Brasileira sofrerá um duro golpe se for consumada essa intentona.

¹² Política e Estratégia Nacional de Defesa.

https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf



O Artigo 1, Inciso I da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 está sendo frontalmente comprometido.

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

I - a soberania;

Deve ser considerado o investimento, da ordem de 5 bilhões de Reais, realizados pelo Programa de Aceleração do Crescimento PAC no desenvolvimento do projeto e custeio do ferramental de produção do KC-390. Nesse contexto do KC-390 e da cisão e transferência de controle da Embraer para organização estrangeira, a prática correta da Gestão Pública obrigaria que as condições e vantagens oferecidas ao Brasil estivessem formalmente registradas em documentos públicos auditáveis e não em notas onde ao final é inserido um “*Disclaimer of Liability*” (Isenção de Responsabilidade). Gera consternação observar que decisões do Primeiro Escalão da República, com efeitos sobre investimentos e outros contratos que ultrapassam 10 bilhões de Dólares Americanos, possam vir a resultar de documentos onde consta a expressão “Isenção de Responsabilidade”.

Tribunal de Contas da União

Presidente do Tribunal de Contas da União

Excelentíssimo Senhor Ministro Raimundo Carreiro Silva

Dirigindo-me a Vossa Excelência, permito sugerir, salvo melhor juízo, o confronto dos termos do Memorando de Entendimento firmado entre a Embraer e a Boeing, bem como dos efeitos danosos que estão a ocorrer, com os contratos celebrados entre a Embraer e a União, regularmente auditados por este Tribunal.

Comissão de Valores Mobiliários

Presidente da Comissão de Valores Mobiliários

Excelentíssimo Senhor Marcelo Santos Barbosa

A Embraer EMBR3, com ações negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo, efetivamente deixará de ser uma Indústria Aeronáutica, em sua acepção plena, caso se consolide a operação de cisão e transferência de controle das unidades essenciais da Embraer para a Boeing. Os segmentos de Aviação Executiva e Defesa continuarão com seus departamentos comerciais.

Quase a totalidade dos meios de Engenharia e parte muito relevante dos meios de produção aplicáveis à Aviação Executiva passarão a ser controlados pela concorrente Boeing.



A Embraer Defesa não disporá mais do controle dos meios de Engenharia nas áreas clássicas de projeto de Engenharia Aeronáutica: aerodinâmica, estruturas e sistemas de voo; bem como parte muito relevante do controle dos meios de produção. Recomendo, salvo melhor juízo, que deva ser considerado com rigor técnico a “enxurrada” de opiniões e versões de “especialistas” que não tem vivência no setor. A Aviação, onde se inclui a Indústria Aeronáutica, se estabelece sobre atributos muito específicos, muitos deles contrários ao senso comum ou a parâmetros aplicáveis a outros setores. Pessoas com forte representatividade no setor apoiam a transferência para a Boeing, talvez iludidas pelas palavras: associação, parceria, *joint venture* e união; palavras essa utilizadas em abundância para dissimular o fato concreto: cisão e transferência do controle. A mídia em língua inglesa tem sido mais precisa e utiliza a expressão *take over*, ou seja, assumir o controle. A questão relevante consiste em verificar se essa operação de cisão com transferência de controle, formalmente apresentados pelas respectivas notas informativas, esta em conformidade com os regulamentos da CVM e se são justos para os acionistas da Embraer EMBR3. Senhores da CVM, estão neste momento a dismantelar a Embraer. Definiram que os Departamentos de Anteprojeto e de Inovação Tecnológica serão extintos. Como algum “especialista de aluguel” ou “çábio de plantão” pode achar que isso é bom? Eliminar a capacidade de projeto aeronáutico de uma empresa que esta dando um “*show de bola*”; realizando projetos fantásticos. E lançando mão de violação da lei para alcançar esse objetivo. Isso tem que parar e vai parar!

BNDES Participações S.A.

Presidente da BNDESPAR

Sr Dyogo Henrique de Oliveira

Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil – PREVI

Presidente da PREVI

Sr José Maurício Coelho

Copio esta carta aos Senhores para conhecimento do tema. Apresento o pedido, se for de conveniência dos Senhores, que esta carta e a contribuição remetida ao STF sejam objeto de apreciação dos respectivos departamentos jurídicos.

Na condição de principais acionistas brasileiros os Senhores tem relevante parcela de poder sobre os destinos da Embraer. Conforme o Estatuto Social da Embraer¹³ os acionistas brasileiros detêm 60% do poder de votação o que permite imporem sua vontade. No limite do raciocínio, se sobrar uma única ação na mão de um único brasileiro, estando todas as outras 99,99...% nas mãos de estrangeiros, em qualquer Assembleia esse único brasileiro tem 60% do poder de decisão.

ART. 15

II - se o total dos votos dos Acionistas Estrangeiros exceder 2/3 (dois terços) dos votos que podem ser exercidos pelos Acionistas Brasileiros, o número de votos de cada Acionista Estrangeiro será reduzido proporcionalmente da porcentagem do excesso, de modo que o total dos votos de estrangeiros não supere o limite de 40% do total de votos que podem ser exercidos em tal Assembleia Geral.



Senhores Administradores da EMBRAER S.A.

Encaminho esta carta para conhecimento dos Administradores da Embraer, endereçando a mensagem eletrônica ao Escritório da Embraer em Brasília DF. Caso a Administração da Embraer considere realizar um Termo de Ajustamento de Conduta, o período de 3 a 12 de outubro constitui um prazo razoável para que esta iniciativa seja formalmente estabelecida junto aos órgãos competentes do Poder Judiciário; salvo melhor juízo, seria o Núcleo de Acompanhamento na Tutela Coletiva da Procuradoria Geral da República.

Após esse prazo, considerando os efeitos danosos em curso, se encerra um período razoável de oportunidade de reparação das irregularidades de forma harmônica e equilibrada, encaminhando-se o contraditório para as peças de algum processo judicial, onde, ao final a Justiça determinara a necessária responsabilização de cada pessoa em função das respectivas ações e omissões. Deve ser considerado que no processo judicial serão confrontados pareceres técnicos, redigidos por Engenheiros habilitados, devidamente formalizados por meio de Anotações de Responsabilidade Técnica ART, conforme estabelecido na Lei 5.194 e no disposto nos Artigos 156, 157, 361 e do 464 ao 480, todos do Código do Processo Civil, Lei 13.105. Nesse contexto deve ser assinalado o valor jurídico nulo de declarações e notas contendo informações imprecisas, adjetivações entusiásticas, promessas e, em alguns casos, até afirmações que violam o princípio da verdade.

Registre-se que um *Disclaimer of Liability*, formalizado por meio de um texto padrão incluído no fim das notas divulgadas ao público, não permite que se escreva qualquer coisa nesta nota; principalmente, não se permite que escrevam desvios da verdade. A tradução de *Disclaimer of Liability* para a língua portuguesa equivale a “Isenção de Responsabilidade”. Evidente que o valor jurídico desta proteção é nulo. Ninguém está isento de responsabilidades pelas violações que comete especialmente pelos desvios da verdade que propaga.

Senhores Funcionários das unidades Embraer Faria Lima, EDE, Taubaté e Évora, Digníssimos Cidadãos Portugueses e Brasileiros que transformam em realidade o sonho da Aviação.

Copio os Sindicatos, a Associação Portuguesa de Imprensa e a Associação Brasileira de Imprensa nesta carta para que chegue aos Senhores a contribuição encaminhada ao STF. Trata-se de uma situação irregular, onde pessoas conseguiram persuadir as mais altas autoridades do Governo Brasileiro, não estando clara a documentação de substanciação em que isso foi fundamentado; teriam obtido uma autorização preliminar, não conseguiu referências de acesso público dos termos e escopo dessa divulgada autorização, e, em função desta divulgada autorização a administração da Embraer, irregularmente, celebrou um Memorando de Entendimento com a concorrente Boeing, prevendo a cisão da Embraer e entrega do controle para a concorrente; o que viola frontalmente, clara e objetivamente a Lei das Sociedades Anônimas, entre outras irregularidades.



Nestes termos recomendo aos Senhores as seguintes condutas.

1 – Uma vez “logados” ao sistema de TI da Embraer, não permitam, sob nenhuma hipótese, o acesso de pessoas não pertencentes aos quadros da Embraer utilizando a sua senha e que portanto não tenham firmado os devidos compromissos de proteção de confidencialidade de informações. Existem inúmeros contratos de projetos militares em curso e vastos recursos de segredos industriais e de desenvolvimentos tecnológico decorrentes de investimentos públicos, passados e presentes, como o projeto do KC-390 custeado pelo PAC. Num momento futuro aqueles que estão proporcionando esse acesso a título de preparação de reuniões e coordenações com a Boeing poderão ter os acessos rastreados e, se necessário deverão apresentar o material fornecido, respondendo eventualmente nos devidos tribunais.

Observem que a nota conjunta emitida pela Boeing e Embraer ao final tem um “Disclaimer of Liability”, ou seja: “Isenção de Responsabilidade”. Algo faz crer que esteja a ocorrer uma completa falta de discernimento sobre limites. Como podem estar a *revirar do avesso* os dados da Embraer e definindo alocação futura de funcionários tendo como suporte legal um “memorando”. Apelo aos Senhores que atuem como barreira justa e firme frente a esses desatinos.

Leiam o “*disclaimer*” e compreendam o nível da *não conformidade* desses atores. A linguagem enfática, uma espécie de licença poética, torna-se necessária para contrapor a quantidade de idiosincrasias e distorções presentes nas notas divulgadas para a imprensa.

Vejamos partes do “*disclaimer*”:

“Certas declarações neste comunicado podem ser “prospectivas” dentro do significado da Lei. ... As declarações prospectivas são baseadas em suposições atuais sobre eventos futuros que podem não ser precisos. Estas declarações não são garantias e estão sujeitas a riscos, incertezas e mudanças em circunstâncias difíceis de prever. ... nenhuma das partes assume a obrigação de atualizar ou revisar qualquer declaração prospectiva, exceto conforme exigido por lei”

Observem as declarações dúbias, inacreditável que o resultado de décadas de desenvolvimento de Engenharia Aeronáutica esteja a ser tratado e revirado tendo como base legal essa coisa inominável.

2 - Caso sofram eventos de assédio, onde um superior determine uma ordem que viole os dispositivos legais que definem os deveres e responsabilidades funcionais, solicitem que o pedido seja registrado numa mensagem eletrônica; se for ordem verbal, façam-se presentes com dois colegas como testemunhas e registrem posteriormente em papel manuscrito: data, local, hora, quem deu a ordem, a própria ordem, registrem seus nomes completos e RG e assinem. Mantenham a posse desse registro para que futuramente possa ser apresentado num tribunal a um Juiz como prova, caso venha a ser solicitado. Caso os acessos irregulares tenham ocorrido em data anterior, providenciem os termos circunstanciados, como orientado, discriminando as informações que foram repassadas à concorrente estrangeira.



3 - Considerem que o acesso de pessoas estranhas a Embraer aos conhecimentos e dados presentes na Embraer, a qualquer pretexto, sob qualquer forma e meio, constitui uma flagrante ilegalidade que certamente será apurada em futuro próximo. A proteção e ajuda dos Senhores é de fundamental importância para que os efeitos danosos em curso sejam pelo menos mitigados.

Palavras de Finalização

O autor, se convocado, coloca-se à disposição para atuar tecnicamente junto às autoridades judiciárias, de forma voluntária e não remunerada, nos termos da Lei 9.608; não autoriza a utilização desta carta, no todo ou em parte, para fins eleitorais, bem como formaliza sua indignação por ter que atuar pessoalmente em atribuições que constituem dever funcional de tantos.

O autor declara que a iniciativa de emitir esta carta, totalmente independente, resulta do estrito cumprimento do dever de cidadania, estabelecido pelo juramento público de contribuir para o desenvolvimento da Engenharia, proferido em 13 de dezembro de 1997, em São José dos Campos SP.

O autor se declara impedido legalmente de tratar o objeto desta carta e da Contribuição com qualquer pessoa ou organização, a exceção do Poder Judiciário e Ministério Público, bem como considera que determinados entes venham a utilizar de meios de pressão pessoal, frente aos quais se posicionará em conformidade com o juramento proferido em 19 de novembro de 1981 em Barbacena MG.



Wagner Farias da Rocha

Engenheiro Aeronáutico CREA-DF 5060786430/D-SP

Esta carta resulta de valores educados por:

Professor Maher Nasr Bismarck-Nasr.

Orientador de mestrado. Graduado em Engenharia Aeronáutica na Universidade do Cairo, centro do saber inspirado pela luz de Alexandria, sua origem remonta aos fundadores da Academia e a proteção de Atena. Doutorou-se em Paris. Genuíno Sábio. Criou robustos modelos matemáticos de Método de Elementos Finitos aplicáveis à Aeroelasticidade. Aportou nossas terras onde implantou o laboratório de ensaios de vibrações da Embraer e lecionou por 36 anos no ITA. Um dos Gigantes; daqueles que estabeleceram o Domínio Brasileiro em Engenharia Aeronáutica.

Major de Infantaria e Guarda Olney Lopes Nogueira

Então Tenente Olney, Digníssimo Comandante da Tropa por ocasião do juramento solene à Bandeira do Brasil, proferido em 19 de novembro de 1981 em Barbacena MG.