

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE
HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL (CPDOC)

Proibida a publicação no todo ou em parte; permitida a citação.
Permitida a cópia xerox. A citação deve ser textual, com indicação
de fonte conforme abaixo.

MONTENEGRO FILHO, Casimiro. *Casimiro Montenegro Filho*
(*depoimento, 1988*). Rio de Janeiro, CPDOC, 2006. 41 p. dat.

CASIMIRO MONTENEGRO FILHO
(depoimento, 1988)

Rio de Janeiro
2006

Ficha Técnica

tipo de entrevista: temática

entrevistador(es): Cláudia Maria Cavalcanti de Barros Guimarães; Simon Schwartzman

levantamento de dados: Equipe

pesquisa e elaboração do roteiro: Equipe

técnico de gravação: Clodomir Oliveira Gomes

data: 07/07/1988

duração: 2h 15min

fitas cassete: 03

páginas: 41

Esta entrevista foi realizada no contexto da pesquisa "Trajetória e Desempenho das Elites Políticas Brasileiras", parte integrante do projeto institucional do Programa de História Oral do CPDOC, em vigência desde sua criação, em 1975.

O processamento da entrevista ocorreu 20 anos depois de sua gravação, o que dificultou a identificação das vozes dos entrevistadores. Quando não foi possível identificá-las optou-se por usar "Participante 1", "Participante 2" e "Participante 3". É possível que a entrevista tenha contado com a participação de José Pelúcio Ferreira, José Israel Vargas e Técio Pacciti.

temas: Aeronáutica, Ajalmar Vieira Mascarenhas, Armando Trompowsky, Casimiro Montenegro Filho, Eduardo Gomes, Ernesto Simões Filho, Francisco Pignatari, Gleb Wataghin, Instituto Tecnológico da Aeronáutica, Ivan Carpenter Ferreira, Joaquim Pedro Salgado Filho, José Vicente Faria Lima, João Paulo Moreira Burnier, Leopoldo Nachbin, Nero Moura, Paulo Tolle, Paulus Aulus Pompéia, Plínio Tourinho, Rogério Cerqueira Leite, Vasco Alves Seco.

Sumário

Entrevista: 7/7/1988

Fita 1-A: Contatos do entrevistado com membros do Massachusetts Institute of Technology (MIT) em 1941; contratação de Richard Smith para auxiliar na criação do Centro de Tecnologia de Aeronáutica (CTA) no Brasil em 1945; articulações iniciais do entrevistado para a criação do CTA; motivos da escolha da cidade de São José dos Campos para a instalação do CTA; dificuldades na formação do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA); atuação de Oscar Niemeyer no projeto de construção do CTA; aprovação do projeto de criação do CTA como lei orçamentária; opção do entrevistado ao estabelecer uma escola de engenharia para civis e militares.

Fita 1-B: início do funcionamento do CTA; convocação, desempenho e resultados da primeira turma do CTA em 1954; criação do ano prévio; aprovação pelo Tribunal de Contas da União da contratação de professores norte-americanos; contatos do entrevistado para a contratação de professores estrangeiros renomados para o CTA; visita do entrevistado ao MIT e universidades americanas na década de 1960; considerações sobre a contratação do professor alemão Heinrich Focke para prestar auxílio na área tecnológica no CTA em 1952; utilização de membros da equipe de Focke para a constituição da base da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer).

Fita 2A: relação entre o Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento (IPD), o ITA e o CTA; considerações sobre alguns programas do IPD; falta de apoio por parte da Escola Técnica do Exército na criação do ITA; importância da Escola Técnica do Exército na formação do entrevistado; participação de Eduardo Gomes na Revolução de 1930; experiência do entrevistado em combate durante a Revolução de 1930; contato com Eduardo Gomes; relato sobre o início do Correio Aéreo Nacional; primeira turma do ITA; divergências entre o entrevistado e Otacílio Cunha sobre as condições que oficiais de Marinha teriam para cursar o ITA; relação entre a Escola de Aeronáutica e o ITA durante os primeiros anos de funcionamento do instituto.

Fita 2-B: presença de Eduardo Gomes na Aeronáutica; breve menção a João Paulo Moreira Burnier; pouco apoio para o CTA por parte de Eduardo Gomes; conselhos dados pelo entrevistado com relação à atuação de Nero Moura como ministro da Aeronáutica entre 1951 e 1954; breves considerações acerca do prestígio de Eduardo Gomes no Brasil; processo de estruturação tecnológica do ITA; intercâmbio tecnológico entre o ITA e o Instituto de Pesquisa Tecnológica (IPT); relatos sobre a construção de aviões pela Aeronáutica; comentários sobre a idéia de Santos Dumont de construir uma escola de pilotos; relação do entrevistado com a imprensa no período de estruturação do CTA; contato do entrevistado com Assis Chateaubriand.

Fita 3-A: considerações sobre a continuidade do projeto de criação do ITA; a importância do professor Paulus Aulus Pompéia para o prestígio adquirido pelo ITA; insistência do entrevistado em levar o projeto do ITA adiante; facilidade na aprovação do curso de engenharia do ITA pelo Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea); observações com relação às verbas destinadas para investimentos em pesquisa no ITA; atuação do entrevistado na diretoria de material do CTA a partir de 1941.

Entrevista: 7.7.1988

C.M. – ... era escola, não é? Eram filmes. E isso eu acabei fazendo ainda. Ao mesmo tempo íamos fazer uns aviões de madeira, e eu comprei logo a...

T.P. – Comprou logo a fábrica.

C.M. – Fábrica completa. Fábrica de compensado. Foi muito boa, porque eu vendi... O Ministério fazia mais do que precisava e vendemos compensado para toda parte. Foi até... o pessoal do Paraná vinha visitar e tal. Mas o Boroter¹ era muito meu amigo. Todo aquele pessoal. O pessoal, por exemplo, da física. Aquele físico italiano, que era o chefe lá.

T.P. – O Wataghin.²

C.M. – O Wataghin. Eu visitei. Pompéia foi escolhido assim.³ Quando eu estudava... Eu trouxe o professor Smith,⁴ ele se ofereceu lá no MIT⁵ para me ajudar. Eu levei um projeto pequenino para ele, quanto eu queria pagar aos professores americanos e o tempo de contrato. Mas não encontrei o professor Smith no MIT não. Eu fui com o Oswaldo Nascimento Leal.⁶ Deve conhecer o Leal.

Participante 1 – Claro, claro.

C.M. – O Leal era aluno lá. O Leal era aluno. E eu estava fazendo uma visita, com outros colegas, a várias bases americanas. Quando cheguei a Nova York, eu chamei, eu convoquei o Leal para ir até Nova York. Cheguei lá, disse a ele que eu queria falar com o professor Smith. Ele disse: “Por que o professor Smith?” “Não é o curso de engenharia de aeronáutica aí do MIT?” “É.” É porque ele fez uma carta para a Argentina, dando a idéia de um curso e tal. Eu achei muito interessante. Eu recebi cópia dessa carta por intermédio do Amorim, que era meu assistente.⁷

Participante 1 – Tipo de espionagem, hein? Argentina...

C.M. – É. O Amorim meu deu a carta, e eu conheci o professor Smith. Então, quando eu fui, aproveitei. Quando o Leal chegou em Nova York, falando comigo, ele disse: “Para que é, Montenegro, que você quer conhecer?” “Ah, eu quero conhecer porque eu vou criar um centro técnico lá. É uma escola de engenharia.” Ele disse: “Mas Montenegro,

¹ Nome sujeito a confirmação.

² Gleb Vassielievich Wataghin. Físico italiano de origem russa, que imigrou para o Brasil e foi uma das pessoas responsáveis pelo estabelecimento da física experimental como atividade científica no país. Disponível em <http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/GlebVaWa.html>. Acesso em 25/7/2006.

³ Paulus Aulus Pompéia foi professor emérito e primeiro titular do Departamento de Física do ITA. Veio da Universidade de São Paulo (USP), onde era colaborador de Gleb Wataghin. Disponível em www.ita.br/catalogo/apresentacao.htm, acesso em 26/8/2006.

⁴ Richard Herbert Smith. Disponível em www.ita.cta.br. Acesso em 14/07/2006.

⁵ Massachusetts Institute of Technology.

⁶ Oswaldo do Nascimento Leal foi diretor do CTA no período de 27/11/1961 a 6/12/1961. Disponível em www.ita.cta.br. Acesso em 20/7/2006.

⁷ Artur Amorim foi assistente de Casimiro Montenegro na Diretoria de Material Aeronáutico em 1941. Engenheiro formado no Brasil, completou sua formação no MIT onde conheceu o professor Smith, chefe do Departamento de Aeronáutica do MIT. *Revista Aeronáutica*, nº 162, 1987, p.48.

fazer engenharia no Brasil?! Você está com essa lembrança?!” “Eu digo: vou fazer lá. Eu quero que você... Eu quero ser apresentado ao professor Smith. Eu vou com você lá ao MIT. Vou a Boston.” Fomos. Chegamos lá no MIT, o professor Smith não estava. Tinha ido para uma missão. Ele era *doctor* em... lá na América, parece que era *doctor* na Alemanha, era consultor do governo americano. E eu então tive interesse... Mas deixei com o Leal, então, a minha proposta. Uma proposta pequena, só de quanto eu ia pagar aos professores americanos para o curso, e o tempo mais ou menos de contrato. Que, aliás, eu disse quatro anos, mas só podia ser, pelo Tribunal de Contas aqui, dois anos. Mas podia repetir. Continuar, renovar. Mas o Leal, então, falou com o professor Smith. Eu já estava em Washington, já estava vindo, quando ele então escreveu para mim, dizendo que o professor Smith tinha chegado, tinha lido minha proposta, achou bem razoável, essa coisa, o tempo, essa coisa toda e tal. Disse: “Agora vai uma surpresa para você. O professor Smith disse que podia passar uns seis meses aí com você no Brasil, para ajudar essa realização desse plano.” Ora, eu fiquei entusiasmadíssimo. E o próprio Leal ficou impressionado. Então, quando eu cheguei, a minha apresentação ao ministro da Aeronáutica – era o Salgado Filho –, e na apresentação eram uns cinco, parece, engenheiros.⁸ Eu então pedi ao ministro: “Eu tenho um pedido a fazer ao senhor.” “O que é?” “É contratar um professor muito importante lá dos Estados Unidos: professor Richard Smith. Esse professor se prontificou a vir ao Brasil para organizar comigo, para trabalhar comigo para um plano que eu tenho idéia...” Um oficial que era do gabinete disse: “Seis meses, não. Três meses, Montenegro.” Eu digo: “Eu quero seis meses, sr. ministro.”

Participante 1 – Economia. [riso]

C.M. – Hein? “Eu quero seis meses.” Aliás, esse rapaz era o Faria Lima, José Vicente, que esteve em São Paulo como prefeito, que projetou o...⁹ Ele trabalhou no metrô com muito interesse. Mas o ideal do Faria Lima...

T.P. – Ele era engenheiro também.

C.M. – Ele era engenheiro. Formado na França. O que houve foi um desencontro. Ele gostava muito de mim, o Faria Lima. Porque ele queria três meses. E eu tinha uma visão maior da coisa. Eu disse para ele: “Senhor ministro, eu quero seis meses. Três meses não é nada.” O ministro riu-se e disse... brincou com o Faria Lima, e disse: “Pode mandar buscar o professor.” Então telegrafei para a Comissão de Aeronáutica; já estava combinado lá com o chefe da Comissão, que era o Landry¹⁰, e o Smith embarcou. Agora, o Faria Lima disse isso, mas era a pessoa que mais desejava o desenvolvimento da tecnologia aqui. Mas ele se enganou. Porque ele ficou assim meio indignado comigo por isso. Porque, quando o Ministério se formou... Porque a aviação existia no Exército e existia na Marinha. Mas quando se fundiu, o ministro escolhido foi justamente um civil, para não acarretar qualquer competição: Marinha, Aeronáutica e tal. E o Salgado Filho era um camarada muito diplomata, muito inteligente. Compreensivo. De forma que... E o Lima dizia: “Nós não temos...” Depois, ele tinha sido formado na França, em

⁸ Joaquim Pedro Salgado Filho foi ministro da Aeronáutica de 20/1/1941 a 30/10/1945.

⁹ José Vicente Faria Lima foi assessor do ministro da Aeronáutica Salgado Filho de 1942 a 1945 e prefeito de São Paulo de 1965 a 1969. Ver *Dicionário histórico-brasileiro pós-1930 – DHBB* (2ª ed. Coord. Alzira Alves de Abreu, Israel Beloch, Fernando Lattman-Weltman e Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001).

¹⁰ Nome sujeito a confirmação.

engenharia, e queria... E na formação do Ministério, ele criou uma diretoria técnica. Criaram uma diretoria técnica. Eu acabava de fazer um curso na Escola Técnica do Exército em engenharia de aeronáutica.

Participante 1 – É o atual...

C.M. – Olha, desculpe. Eu estou contando mais ou menos o princípio, sem técnica, sem que ninguém me pedisse. Mas, talvez, tenha alguma coisa que...

Participante 1 – Mas isso é que nós estamos querendo ouvir. A gente vai interferir de vez em quando, mas vamos falando normalmente.

C.M. – Pois é. Eu quero que interrompam e... coisa. Porque criaram a subdiretoria técnica. Quando eu saí já engenheiro, lá, mal formado, porque o pessoal não tinha professores adequados, mas vim. E já me deram a subdiretoria técnica. Eu era tenente-coronel ou coronel. Então, eu assumi a subdiretoria técnica. Tinha sido uma cavação do Lima arranjar uma diretoria técnica nessa organização da Aeronáutica. Tinha a diretoria de material, e a diretoria técnica ficava muito limitada, porque a diretoria de material, que recebia o material, não entregava direito às bases. E eu tinha ação sobre a tecnologia, mas não... Então, vieram os americanos aqui: “Mas essa diretoria de material e essa subdiretoria técnica. Acha que está certo?” Vieram falar comigo – eu como diretor. Eu disse: “Eu acho que não está.” “E não seria interessante extingui-la?” Se os americanos vierem estudar a situação deles. Eu disse: “Eu acho.” E quando chegou lá em cima, que eu próprio achava que devia extingui-la, o Lima ficou uma fúria comigo. “Puxa, Montenegro! A única coisa que nós tínhamos de tecnologia! Você formou-se agora em engenharia, já propôs a extinção!” Eu digo: “Não funciona, Lima. Eu tenho idéia de uma coisa aqui para funcionar.” Mas essa não funcionava.

C.G. – Por que não funcionava?

C.M. – Não funcionava porque a diretoria técnica agia sobre as bases na parte de orientação técnica. Mas todo o material sobressalente de que ela precisava para manutenção, para essa coisa, vinha da diretoria de material. E a diretoria de material prendia, fazia, acontecia. De modo que ela ficava anulada completamente. Então, eu dizia: “Não pode ser!” Então, que foi? “O Montenegro, que era diretor, foi transferido para a diretoria de material, como chefe de uma divisão.”¹¹ [riso] Ora, eu quando estava diretor da diretoria técnica já tinha criado o Centro... a Cocta: Comissão de Organização do Centro Técnico da Aeronáutica. E toda a verba vinha para mim. E eu convoquei um colega meu, Amarante, que estava na diretoria de material, e estava muito aborrecido lá; passou por mim e disse: “Eu vou sair da diretoria. E vou trabalhar até lá fora, não agüento mais.”¹² O diretor não era muito bom. Era um sujeito muito bom, mas não tinha muita iniciativa. E o Amarante chegou, sentou-se na diretoria técnica, chegou, falou. Eu

¹¹ Em 1941, Casimiro Montenegro tornou-se diretor técnico da Diretoria de Material Aeronáutico; no ano seguinte, assumiu a função de subdiretor de Técnica Aeronáutica, em princípio subordinada ao diretor de Material, tenente-coronel aviador Ivan Carpenter Ferreira. Em 1946 tornou-se chefe da Subdiretoria de Técnica Aeronáutica (STAR). Ver Botelho, Antônio José Junqueira. “Da utopia tecnológica aos desafios da política científica e tecnológica: O Instituto Tecnológico de Aeronáutica 1967-1997.” *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, Anpocs, vol. 14, n.39, fevereiro de 1999.

¹² O tenente-coronel aviador Benjamin Manoel Amarante dirigiu a Comissão Organizadora do Centro Técnico da Aeronáutica (COCTA) após sua criação, em 1946. Disponível em www.cta.br/hist_cocta.html, acesso em 26/08/2006.

disse: “O lha, Amarante, você...” Eu já tinha o plano do Centro Técnico aprovado pela Presidência da República. Mas eu precisava de verba. Então, eu já tinha proposto ao ministro – era o Trompowsky – para pedir uma verba de crédito especial ao Ministério da Fazenda.¹³ Eu já tinha encaminhado isso. Então, eu disse ao Amarante: “Amarante, eu tenho um negócio para você. Você vai chefiar isso assim, assim, assim. O plano é esse. Você não vai tirar férias? Vai. Então, leve para casa.” Ele levou, leu e voltou, disse: “Isso não vai sair, Montenegro. Você está louco; está sonhando. Não vai sair.” “Bom. Você vai tirar férias?” “Vou.” “Para onde você vai?” “Caxambu.” “Então vai para lá. Vai embora.” Quando ele voltou, eu já tinha o dinheiro. [riso] E disse para ele: “Amarante...” Ele chegou logo correndo: “Montenegro, e aquele negócio?!” Eu disse: “Saiu o dinheiro.” “Saiu?” “Saiu.” E eu nomeei o Amarante encarregado da comissão e fiquei na diretoria técnica, dirigindo a parte econômica. O dinheiro veio para mim e eu distribuía de acordo com os planos. Mandei... fiz uma comissão para fazer o projeto. Mas, ao mesmo tempo, extinguiu-se a diretoria técnica. E eu fiquei no ar.

Participante 1 – O projeto o que era? Qual era o projeto?

C.M. – O projeto? O projeto era da organização de um centro técnico, já feito em colaboração com o Smith, professor Smith estava aqui comigo...

Participante 1 – Ele já estava. Tinha chegado.

C.M. – Já estava. Nós já tínhamos viajado para São José dos Campos, já tinha mostrado vários locais. E disse a ele: “Eu acho que o melhor local é São José dos Campos.” Nós fomos à cidade de São José dos Campos. Ele ficou horrorizado. Porque lá ele só encontrou hospitais de tuberculosos. Não tinha nada mais.

Participante 1 – Por que o senhor escolheu esse lugar?

C.M. – São José? Primeiro, era uma área, um planalto muito bom. E segundo, fica perto de São Paulo, um centro mais adiantado em matéria de tecnologia. Terceiro: tem estradas; fica entre o Rio e São Paulo e tem estrada de ferro e a estrada de rodagem. Muito bem. Quer dizer, fica no centro. Eu acho que dificilmente se encontraria um lugar melhor. Além do mais, tinha uma parte que não se podia levar em conta, mas foi importante no momento para decisão. Aquele local era da prefeitura. E a prefeitura estava louca atrás de mim para me entregar a coisa. Eu então... Eu levei o professor Smith lá. Levei a outros lugares, levei lá. Disse: “O lha, parece-me que aqui, onde eu escolhi, é que é o melhor lugar.” Ele foi ver, ficou horrorizado com o negócio da tuberculose. Aí o prefeito disse para ele: “Não senhor, aqui só tem 4% de tuberculosos daqui de São José dos Campos. O que tem tuberculoso é Campos do Jordão.” [risos] “Olha – ele disse – tuberculoso é Campos do Jordão. Porque eles não podem ir para lá e ficam aqui.” Eu disse: “Professor Smith, eu vou tomar todas as precauções. De reembolsáveis, tudo, o sistema de abastecimento, eu vou fazer diretamente e não vai haver problema não, complicação não.” “Não, eu acredito no senhor. Isso aqui agora, o senhor sabe, não é? Fique sabendo: isso aqui vai se transformar, vai ser uma cidade importantíssima, com esse Centro.” Eu disse: “Eu também espero.” E aí, escolhido São José dos Campos... E depois, como eu disse, fui rebaixado para coisa, mas eles compreenderam, o ministro compreendeu que eu não podia sair de uma diretoria, tendo

¹³ Armando Trompowsky de Almeida foi ministro da Aeronáutica de 30/10/1945 a 29/1/1951. Ver *DHBB*.

autonomia para dirigir a comissão de organização, ficasse do lado de fora... Eu vim para a direção da comissão e fiquei com autonomia na comissão. Bom, aí nós fizemos o projeto, estudamos o projeto...

Participante 1 – Agora, perdão, o projeto, nessa época, era de formação de engenheiros aeronautas? Incluía também algum projeto de construção?

C.M. – Não. O projeto era de formação de engenheiros. Daí saía tudo, porque depois... Formava engenheiros, e o projeto era de construção do ITA, túnel aerodinâmico, laboratório de motores... E daí foram surgindo eletrônica, engenharia, mecânica foi imediato, mas não tinha a categoria de engenharia mecânica. Mas tinha uma parte de equipamento para engenharia mecânica completa. Esses equipamentos foram projetados... Turbo-aerodinâmica... Eu, quando fiz a segunda viagem à América, fui conversar com o professor Marken, que era especialista em túnel-aerodinâmico. E discuti com ele o projeto, como era o Brasil, essa coisa toda. E ficamos mais ou menos assentados. Eu também... Foi um professor, um suíço, que era chefe da parte de engenharia mecânica. Eu também fui discutir com ele o projeto de engenharia mecânica. Mas não discuti como projeto. Eu discuti como material necessário para compor o ITA, nessa parte de mecânica. E ele fez toda a relação. Depois, fui também falar com o bibliotecário. É muito importante. Nós não tínhamos livros aqui. E os livros todos tinham que ser em inglês mesmo. Então, fui falar com o bibliotecário, para ele fazer o projeto da biblioteca. O projeto não era da biblioteca assim... do edifício. Projeto de livros, tudo que entraria. Então, deixei tudo isso mais ou menos combinado. E voltei para o Brasil. Aqui eu comecei a trabalhar no plano, na escola, essa coisa toda. Mas o plano tinha um desenvolvimento que eu não podia externar. Porque eu tinha muita gente contra mim. O pessoal não acreditava, outros não sei o quê... davam para trás, dificultavam. Eu tinha que...

C.G. – Quem eram essas pessoas que estavam contra?

C.M. – Às vezes eram colegas. Não eram mal-intencionados. Por exemplo, o chefe do Estado-Maior era um grande amigo meu, o brigadeiro Seco.¹⁴ Ele era chefe interino. Quando foi completado o projeto, eu tinha muita intimidade com ele, disse: “O lha aqui, tem um projeto de plano assim, assim, assim. Vou pedir, por favor, você mandar para o ministro dizendo que em princípio vocês concordam e tal e coisa. Mas não assume a responsabilidade. Se você mandar para cada divisão dessas, então, não acaba mais. Cada camarada vai dar um palpite. E ele não conhece. Não entende isso.” Ele disse: “Montenegro, eu também não concordo com isso não, mas eu vou mandar para adiante. Nessas condições eu mando.” Eu mandei, cheguei lá para o ministro, que mandou para... nesse tempo era o Getúlio, não é? Mas o Getúlio caiu em 1945. Então, ficou o ministro do Supremo Tribunal Federal, aquele Linhares.

C.G. – José Linhares.

C.M. – É. Nesse tempo até, um camarada que era da Câmara, dissolveram lá o Congresso,¹⁵ foi ser do gabinete do ministro. E o ministro passou ser então o

¹⁴ Vasco Alves Seco foi chefe do Estado-Maior da Aeronáutica de 1951 a 1953. Ver *DHBB*.

¹⁵ O Congresso Nacional foi dissolvido por Getúlio Vargas em 10/11/1937, por ocasião do golpe do Estado Novo. Em dezembro de 1945, houve eleições para a formação de um novo Congresso, que tinha poderes constituintes e assumiu no início de 1946.

Trompowsky. O Salgado caiu com o Getúlio. O Trompowsky subiu. Então, quando o Trompowsky mandou me chamar, me disse: “Olha, foi devolvido tudo que tinha lá em palácio, para ser reestudado.” E eu disse: “Está bem.” Aliás, o Trompowsky mandou telefonar para o Lazary Guedes. Eu disse: “Dr. Lazary, e agora? Essa devolução. E o ministro Linhares?” Ele disse: [riso] me deu até uma... Eu não conhecia o Lazary Guedes. Mas ele me disse: “Olha, coronel, foi a coisa mais séria que eu encontrei aqui no gabinete.” “Como é que vamos fazer?” Ele disse: “É só mandar, colocar na frente do ministro Linhares, ele assina.” Eu disse: “Então, vamos fazer.” [riso] Assim foi assinado o plano. Assinou, voltou. Eu estou dizendo das dificuldades apenas. Eu não sei se essa história interessa.

C.G. – Ah, interessa.

C.M. – Então, chegou, eu vi, o plano chegou. Tinha tanta verba. A primeira verba, então, foi um crédito especial. Eu fui ao ministro, foi o que eu disse, pedi a ele para fazer uma exposição para o ministro da Fazenda. O ministro da Fazenda mandou dizer que já tinha dado o dinheiro, então, eu pedi para repetir. Mas depois, pedi ao Trompowsky que ele me emprestasse 50 mil contos. Ele aí concordou. Eu digo: “O lha, o senhor tem fundo da Aeronáutica aí, pode emprestar isso.” Ele emprestou e eu comecei a trabalhar com esse dinheiro. Eu digo: “O lha, é voltar ao ministro da Fazenda, porque ele vai mandar esse dinheiro para o senhor.” E, de fato, mostrou ao ministro da Fazenda, com mais argumentos ainda, e o ministro da Fazenda, que por acaso encontrou conosco lá na escola... – eu dou esse detalhe –, na Escola de Aeronáutica, gostou muito do desfile daqueles cadetes que estavam lá recebendo espadim, [risos] e passou assim perto do Trompowsky e disse: “Olha, eu vou mandar aquele dinheiro para você.” O Trompowsky... Eu estava perto, o Trompowsky virou-se para mim, disse: “Olha, o ministro da Fazenda está dizendo que vai mandar aquela verba.” Digo: “O senhor se paga.” – disse para ele. “O senhor já me deu o dinheiro.”

Participante 1 – O senhor tinha uma equipe que ajudava o senhor nesse projeto?

C.M. – Não. Equipe?

Participante 1 – É. Quem lhe ajudava para fazer os projetos e...

C.M. – Não. Aquele que eu fiz foi do Amarante e de representante de cada diretoria, ouviu? Isso eu fiz para que as diretorias ficassem ligadas. Inclusive a diretoria de obras, que era um civil, e a diretoria de aeronáutica civil, que era o... não me lembro quem era. O Cantanhede, se não me engano.¹⁶ E nomeei uma comissão para a parte de... Depois de ter, naturalmente, limitado e coordenado todas as dependências – os prédios, tudo –, então, fizemos uma comissão para julgar os planos. Agora, contratado para isso foi o Niemeyer, um arquiteto da prefeitura, não me lembro...¹⁷ Seis arquitetos.

Participante 1 – Isso só para infra-estrutura de casas? A parte estrutural só.

¹⁶ Luiz Cantanhede de Carvalho Almeida Filho. Disponível em www.ita.cta.br. Acesso em 21/7/2006.

¹⁷ O projeto do arquiteto Oscar Niemeyer Soares Filho venceu o concurso de anteprojetos das instalações do CTA lançado em 1946. Para a execução das obras foi escolhido o arquiteto Fernando Geraldo Saturnino Rodrigues de Britto, que trabalhou junto com Niemeyer. Ver www.cta.br/hist_cocta.html, acesso em 25/8/2006.

C.M. – Foi uma concorrência privada. Tudo para nós planejarmos, nós mostrarmos, nós termos a idéia, um histórico do Centro Técnico. E eles... Niemeyer ganhou. Porque tem um detalhe. Niemeyer ganhou. Já era presidente da República o Dutra, general Dutra, eu mandei o...

Participante 1 – Brigadeiro, a pergunta específica dele: havia equipe técnica, aquela equipe do Tolle, Pompéia, que realmente deu o insumo do ITA?¹⁸

C.M. – Bom, essa equipe, eu vou apenas... Quando foi aprovado o... Então, isso se refere à construção. Foi aprovada. Mas houve um detalhe. Foi aprovado o plano do Niemeyer. Tirou o primeiro lugar. Foi para o presidente da República. Mas o que está lá no ITA não é a execução tal qual está no plano do Niemeyer não, porque eu tive que tirar. Tinha paredes assim inclinadas, dificultava, eu tive que botar direito... [risos]

T.P. – Brigadeiro, apesar disso, o senhor lembra que tinha um dos hangares, eu já disse isso para o Niemeyer, só podia fazer barba se fosse canhoto, não é? [risos] Era um espelho...

C.M. – É. Tinha. Não tinha. O Niemeyer que me deu o conselho. A escola era como se fosse uma fábrica, com aquele, digamos assim, [inaudível], eu mandei separar outras coisas e tal. Mas o Niemeyer ganhou. Mas houve um... Eu mandei o plano do Niemeyer para ser aprovado pelo presidente da República. Era o Dutra. O Dutra era muito intransigente. O Dutra não aprovou o... Não: aprovou com condição que não fosse o Niemeyer, porque o Niemeyer era comunista. Então, eu: “Poxa, eu vou chamar o Niemeyer aqui.” Disse que o plano dele não foi aprovado. Ele disse: “Eu posso ir para a Justiça.” Eu digo: “Não vai adiantar. Isso aqui é uma autorização do presidente da República. Isso não é lei.” Então, ele... Eu digo: “Você fica de fora, mas o seu plano é que vai ser executado.” [risos] Botei o Niemeyer de fora e disse a ele: “Você apresenta um substituto.” Ele apresentou um substituto, Saturnino não sei o quê. Eu sei que eu fui tocando. Lá pelas tantas o Saturnino disse: “O Niemeyer não sai daqui. Eu acho que eu não sou mais necessário aqui não.” Eu digo: “Não é não. Pode deixar.” [riso] Niemeyer continuou. Muito meu amigo. Um sujeito bom. Esse negócio de comunismo no Niemeyer não tem cabimento. É uma coisa assim... Ele dizia até para mim: “Eu tenho essas idéias, entretanto eu só construo coisas caras. [risos] Não faço nada para pobre.” Eu digo: “É isso mesmo.” Eu fui visitar a casa dele lá na avenida Niemeyer, é uma casa bonita à beça. Tudo ele faz assim com esse jeito, com esse estilo, com essa coisa. Ele mesmo dizendo para mim: “Eu não consigo fazer nada...” Essa coisa.

T.P. – ... pobre. Só trabalho para rico. [riso]

C.M. – Mas assim saiu. Primeiro... Depois... Eu até com o Tolle, eu tive uma discussão com o Tolle. Ele era da diretoria de pessoal. Eu mandei o plano para contratar o professor Smith, o Tolle meteu o pau. Ele era o relator. Foi para o Ajalmar, o Ajalmar disse: “Vai falar com o Montenegro.”¹⁹ Ele veio falar comigo, eu contei a história para ele, ele aí modificou e tal. Simplificou. Mas o Tolle veio trabalhar comigo. Quando

¹⁸ Paulo Ernesto Tolle. Disponível em www.ita.cta.br, acesso em 20/7/2006.

¹⁹ Ajalmar Vieira Mascarenhas, comandante da IV Zona Aérea (IV ZA), com sede em Porto Alegre (1942), comandante da II ZA, com sede em Recife (1945-1946), chefe do Estado-Maior da Aeronáutica (Emaer) (1948-1951, 1953-1954, 1956-1957 e 1962), comandante da Escola Superior de Guerra (1955-1956). Ver *DHBB*.

chegou um momento lá, o general Dutra disse que não dava mais adiantamento. O negócio ia ser votado no Congresso e tal. Então, eu fiquei em dificuldade. Porque não era lei ainda. Apenas aprovado pelo presidente da República. Então, eu disse para o Tolle: “Tolle, eu vou meter o Centro Técnico no orçamento da Aeronáutica.” Ele disse: “Não adianta. Isso não é lei.” Discuti com ele, ele não... Disse: “Olha, vou botar no orçamento da Aeronáutica.” Fui lá para cima e disse: “Centro Técnico de Aeronáutica: tanto.” Era só escrever. Tinha “Diretoria de material: tanto”. Tinha não sei o quê... Botei lá: “Centro Técnico de Aeronáutica: tanto.” Passou. E foi aprovado. O Tolle depois disse: foi aprovado. Lei orçamentária. [riso] Foi aprovado por lei orçamentária.

T.P. – Não foi criado o órgão, ele colocou no orçamento, foi aprovado o orçamento. Independente de criar o órgão.

C.M. – Os deputados iam... Está aprovado, legalmente. Foi lei orçamentária. Se deram o dinheiro para isso, o Congresso deu o dinheiro, foi aprovado. Assim foi aprovado o Centro Técnico. E aí saiu. Dava um trabalhozinho, mas o pessoal via e os colegas não sei o quê... Os que tinham tirado curso fora achavam que não ia adiantar, tinha que mandar para fora, essa coisa toda. Mas foi.

T.P. – Havia uma polêmica na época se era melhor formar um engenheiro aqui ou fora. Lembra a polêmica, brigadeiro? Se era melhor formar engenheiro no Brasil ou mandar o estudante estudar fora. E ele discordava. Que tinha que ser feito no Brasil.

C.M. – Mas eu fiquei muito à vontade, sabe por quê? Porque quando eu deixei São Paulo, eu dirigia lá São Paulo, deixei ainda em início o parque pronto para ser definido...

T.P. – O parque da aeronáutica?

C.M. – Parque da aeronáutica. É. Deixei já montado, mas era em hangares de madeira. Mas eu vim para cá. E aí o Araripe ia para...²⁰ Criaram um curso de engenharia de aeronáutica, aí na Escola Técnica do Exército. E nós fomos os primeiros alunos a entrar. E eu resolvi entrar. Entrei. Quando eu saí engenheiro... E eu dizia: “Foi ótimo ter feito o curso aqui no Brasil. Porque eu posso querer fazer o curso aqui.” Se eu fizesse lá fora, iam dizer: “Ah, você fez seu curso na França...” Eu podia fazer o curso na França. Pela minha colocação na turma, eu tinha o direito de fazer o curso na França. Mas o diretor da aviação, quando eu estava... devia ir, ele me chamou e disse: “Montenegro, você é indispensável em São Paulo. Mas você tem direito de fazer o curso na França. Mas eu queria que você não saísse de São Paulo. A situação é essa, essa, essa.” Aí eu fiquei.

Participante 1 – Foi antes da guerra, não é, brigadeiro?

C.M. – Foi. Foi antes. O general Coelho Neto que era o coisa.²¹ Mas o problema é esse. Eu fiquei, e isso valeu para mim, porque eu dizia: “Não, eu fiz aqui. Eu acho que vocês podem fazer aqui.” E trouxemos uma equipe... O professor Smith, eu despachei logo para a América. Já tinha verba. E ele foi fazer consulta, consultar os professores, e botei o engenheiro Amorim, que... Até isso: quem queria ir era um assistente meu, o

²⁰ Joelmir Campos de Araripe Macedo foi diretor do Centro Técnico Espacial no período de 28/2/1951 a 26/7/1951. Disponível em www.cta.br/hist_diretores.html, acesso em 26/8/2006.

²¹ José Antônio Coelho Neto foi diretor da Aviação Militar do Exército de 1935 a 1937. Ver *DHBB*.

Milanês²², que tinha vindo lá do MIT e tal. Mas o Milanês era meio surdo. Muito bom sujeito. Eu digo: “Não, Milanês, quem vai é o Amorim. Engenheiro civil. Não tem negócio de militar, de civil não. Ele é que é adequado. E depois tem um trunfo muito bom. Na América do Norte, as americanas, se disserem não, o americano não vem absolutamente. Pode ser o melhor. Então vai o Amorim, é casado com uma americana. Está adaptada aqui. Ela vai fazer um trabalho diplomático formidável. Você vai ver.” [risos] Ah, ela era uma moça formidável.

Participante 1 – Essa decisão de fazer uma escola de engenharia civil e não militar não foi uma coisa complicada? Pois foi a verba da Aeronáutica, não é?

C.M. – Foi, foi. Foi uma coisa complicada, mas eu, quando projetei, estabeleci isso por causa de sérios inconvenientes da parte militar. A interferência, essa coisa toda. Então, eu procurei isolar. Até hoje o ITA é isolado disso. E isso é muito importante para... Por exemplo, eu tive reitor americano. O ministro da Educação veio visitar o CTA e eu o apresentei ao reitor americano...

T.P. – Que era o Meyer.²³

C.M. – Não, nesse tempo não era o Meyer. Não. Era o Meyer sim. Parece que era o Meyer. O outro, o último, o Steinberg.²⁴ Eu apresentei o reitor, depois ele disse: “O senhor sabe que o senhor está contra a lei?” — disse o ministro. Era o Simões Filho.²⁵ Eu disse: “Por que, ministro?” Porque o senhor está com reitor americano. Reitor tem que ser brasileiro nato. Eu disse: “Mas eu trazer esses americanos e botar um brasileiro, iria chocar um pouco. Eu trouxe um americano porque se conhecem e se entendem melhor.” Ele disse: “O senhor está certíssimo. Quem está errado é a lei.” Aí fiquei mais satisfeito. E continuamos assim...

[FINAL DA FITA 1-A]

C.M. – ... para reitor. É um detalhe que não vai diminuí-lo absolutamente, porque ele era muito competente. Ele foi o primeiro reitor. Os professores americanos um dia pediram uma reunião comigo e declararam que o professor Smith não podia continuar como reitor. Que ele não tinha absolutamente jeito e tal, coisa. Tinha uma série de inconvenientes. Eu disse: “Mas é um homem formidável.” “Não, brigadeiro, o senhor vai perder professores, se ele continuar. Professores americanos.” Então, aquela situação, eu disse: “O que eu vou fazer? Bom, vou arranjar um posto para o Smith.” Botei ele de conselheiro. Ele ficou como conselheiro do Centro Técnico Aeroespacial – CTA. E botei outro reitor. Meyer, nesse tempo. Parece que foi o Meyer, até.

²² Nome sujeito a confirmação.

²³ André Johannes Meyer foi reitor do ITA no período de 1953 a 1956. Disponível em www.ita.br, acesso em 20/7/2006.

²⁴ Samuel Sidney Steinberg foi reitor do ITA no período de 1956 a 1960. Disponível em www.ita.br, acesso em 25/7/2006.

²⁵ Ernesto Simões da Silva Freitas Filho foi ministro da Educação de 31/1/1951 a 25/5/1953. Disponível em <http://portal.mec.gov.br>, acesso em 25/7/2006.

T.P. – Foi o Stokes.²⁶

C.M. – Foi o Stokes. É, foi. Mas o Stokes tinha vindo não para professor. O Stokes veio para uma missão especial. Era chefe da divisão de alunos. O Smith disse que eu precisava ter aqui um chefe da divisão de alunos. E seria melhor um americano. Então, eu escolhi, pelas informações, o Stokes. Porque ele tinha sido até da Marinha, quer dizer da Escola Naval, qualquer coisa, e disse que era um camarada formidável, que carregava até mobília para endireitar... E foi, de fato. Ele começou dizendo aos alunos. Os alunos tinham pousos, alimentação e ainda ganhavam qualquer coisa, 50 cruzeiros, não sei. Ele calculou tudo, disse: “Isso é um privilégio que vocês têm aqui. Vocês têm que respeitar esse negócio.” De forma que criou um ambiente muito bom. Dividiu os alunos em turmas, uma para fiscalizar isso, outra para aquilo, eles mesmos deviam providenciar isso, caneta e tal. Foi muito bom o Stokes.

T.P. – Foi ele que criou o sistema de aconselhamento...

C.M. – De aconselhamento e tudo. Pois é. Estou falando aqui na... um dos professores. Mas um... E um professor que veio... Tem um detalhe que eu vou dizer que interessa até a você. O professor Pompéia, eu precisei... O professor Smith queria trazer esse pessoal para o curso básico, os dois primeiros anos, da América. Então, eu disse a ele que não. Que nós tínhamos professores aqui bons, que podiam vir. Eu me lembrei logo de São Paulo, lá daquele italiano, como é o nome dele?

T.P. – Wataghin.

C.M. – Watague. Eu tinha feito uma visita lá, sabe? Visitei tudo aquilo ali, conheci o Marcelo Danife²⁷ e outros. Bom. Eu disse... Conhecia o Pompéia. Eu disse: “Professor Smith, o senhor vai lá visitar São Paulo e vai conversar com o professor Watague.” O professor Smith ficou entusiasmado. Quando voltou, disse: “Olha, eu trouxe uns nomes aqui. O nome dele é professor Pompéia.” O professor Pompéia, não precisa nem elogiar. É uma pessoa excepcional. Como homem, como pessoa. Ele trouxe o professor Pompéia. Basta dizer o seguinte: quando já estava mais ou menos arrumado lá em São José dos Campos, eu disse: “Eu vou começar o coisa.” O Leal e outros disseram: “Mas não pode, não sei o quê, não tem ainda alojamento de alunos.” Eu digo: “Os alunos vão morar nas casas que eu fiz para operários. Operário não vai dormir lá.” Então ele disse: “Mas não sei o quê... já está passando...” “Eu vou fazer. Porque eu estou sentindo uma coisa. Se eu não começar isso agora, vão desmanchar. Porque não tem... tem só prédio e coisa, vão adaptar para um regimento, esse negócio, e não vão... Eu vou começar agora. Vou criar uma situação difícil de ser modificada.” Então, o Leal protestou: “Ih, já vai começando mal, não sei o que e tal.”

T.P. – Não está igualzinho ao MIT ainda. [riso]

C.M. – Não, não é igual ao MIT. Eu disse: “Não vai ficar mal não. Eu vou começar agora.” Chamei o professor Pompéia, que é ótimo. Tinha o Gaspar Ricardo.²⁸

²⁶ Joseph Morgan Stokes foi reitor do ITA no período de 1951 a 1953. Disponível em www.ita.br, acesso em 25/7/2006.

²⁷ Nome sujeito a confirmação.

²⁸ Octávio Gaspar de Souza Ricardo. Disponível em www.pro-grad.ita.br/criacao.php, acesso em 29/8/2006.

“Professor, eu quero começar agora e tal. Vamos fazer, naturalmente, o levantamento do pessoal, dos alunos. Vamos convocar os alunos aí para fazer, naturalmente, uma seleção.” Ora, os alunos nem sabiam que existia a engenharia de aeronáutica. Vinha o rebotalho, aqueles que tinham sido reprovados das outras escolas. [risos] É um pessoal bom. Mas um pessoal mal-preparado. Era muita gente que é questão de preparar, de ensinar, fica muito bom. Então, o professor Pompéia disse: “É, vamos.” O que aconteceu? Fez o concurso, o professor Pompéia disse: “Brigadeiro, está difícil de aproveitar esse pessoal.” Era... Ninguém... Não tinha nome assinado, nada. Não podia. Porque assinava um cartão. Só depois é que ia comparar com a prova. “Mas o senhor tem que aproveitar qualquer coisa. Nós temos que começar. Não há um jeito de aproveitar uma parte pelo menos?” Ele disse: “Eles estão muito fracos em química, fracos nisso... Em matemática, mais ou menos.” Eu disse: “Eu queria um certo número para o primeiro ano. E vou criar um ano prévio.” E ele disse: “Ah, assim, vamos ver se eu arranjo.” Ele foi lá e disse: “Eu conheço muito letra. [riso] Então, eu vou ver pela letra. Uma prova de matemática, com a prova de física, com a prova de química. Vou ver.” Ele me arranjou 40 para o primeiro ano, mais bem colocados, e 70 para o ano prévio. Eu disse: “40. Vamos trabalhar com esses 40. Vai dar mais trabalho para os professores, mas não tem importância. Vamos para adiante.” Entraram aqueles 40, e os do ano prévio, eu criei o ano prévio e tal. E fomos trabalhando. E o Pompéia muito dedicado. E o pessoal... todo o equipamento. Porque eu comprei tudo que o Pompéia projetou para física e química, tudo necessário. Veio da América. Tudo direitinho. E até as cozinhas das casas eu comprei na América. Fiz uma concorrência entre a Westinghouse e a General Electric lá na América. Mandei a planta das cozinhas e eles mandaram tudo de acordo com as cozinhas das casas. Mas o fato é que esses 40 começaram. E responderam muito bem. Só que tornaram-se uns chatos esses alunos. Porque eles chegavam e diziam para mim: “Coronel, onde...? O Ministério nos emprega? Porque não há nada de engenharia aeronáutica por aí.” [riso] Eles diziam: “Ah, mas não sei o quê...” Eu dizia: “Não, o Ministério emprega.” Depois eu fiz um curso de inglês para eles poderem entender a biblioteca. Eu contratei um professor, um americano para dar um curso de inglês para eles. Então, eles tinham curso de inglês, quando depois eles disseram: “E o nosso diploma?” Eles não tinham diploma. [riso] Eu dizia: “Vocês estão aqui para desmoralizar os diplomas.” Eles ficavam danados. [risos] “Mas não é possível, não sei o que e tal!” Eu mandei o diploma, o diploma foi oficializado, legalizado, essa coisa toda. No fim do curso, esses 40 que saíram devem ter saído muito poucos...

Participante 1 – O curso de cinco anos, brigadeiro?

C.M. – Cinco anos. Esses 40 chegaram no fim do curso, eles começaram em 1950... Em 1954, eles estavam prontos. Mas antes de terminar, eles já tinham tudo organizado, legalizado, essa coisa toda. Estavam bem. Então, eles tinham me pedido durante o ano para irem para a Aeronáutica. Se a Aeronáutica aproveitava. Eu digo: “Aproveita. Convoca vocês. Aproveita.” Mas dizia para eles ficarem satisfeitos. Quando chegou ao fim do ano, eles iam para mim, eu estava no meu lugar... no *bureau*, eles chegavam para mim: “Coronel, eu queria falar com o senhor.” Eu disse: “O que é?” Eu recebi seis propostas de emprego e tal. Eu queria que o senhor me orientasse.” Eu botava ele para fora de lá. “Vocês não queriam ir para o Ministério? Trabalhar na Aeronáutica?” “Ah, mas eu tenho seis propostas aqui das firmas tais e tais...” Eu digo: “Não, agora vocês resolvam.” Todos já tinham propostas de firmas muito boas de São Paulo. De forma que não houve dificuldade nenhuma para eles se empregarem. E daí por diante, a coisa

continuou assim. Aí o Pompéia apertou realmente o curso dele e o pessoal passou muito bem para parte profissional.

Então, os laboratórios, eu trouxe um túnel pequenino aerodinâmico que tinha aqui no parque da Aeronáutica, 250 cavalos mais ou menos o motor, e eu levei para lá e para funcionar como treinamento. Aliás, o do MIT eu visitei o dos alunos, era uma coisa assim. Era veia até aberta. E eu vi uma asa até sendo experimentada. Por coincidência era do Milanês. Então, levei esse túnel para lá e comecei a construir o grande – que até hoje, agora, o Pessote, que está como grande projetista, o Nilo Pessote, me disse que esse túnel está atualizado, o túnel grande.²⁹

Participante 1 – Agora, o túnel é usado para quê? Para treinamento do aluno ou também para pesquisas e projetos?

C.M. – Não. Esse grande que eu vi era para pesquisa. E esse pequeno que eu levei é para treinamento de alunos. Eles só tinham acesso no de pesquisa quando tinham um projeto. Mas o de pesquisa era para os professores. E tinha um laboratório de motores que eu fiz pela metade, também. Eu fiz as coisas, os laboratórios, fazendo assim. Aerodinâmica, fiz um túnel pequeno assim. E assim foi crescendo a primeira turma... No ano seguinte, já, o número de candidatos foi maior. E no fim de contas, eu tinha cinco mil candidatos para 120 vagas. Eu limitei a 120 vagas. E parece que até hoje é assim.

Participante 1 – Brigadeiro, nessa primeira turma, os primeiros cinco anos, qual era a proporção de professores estrangeiros e professores brasileiros?

C.M. – Estrangeiros? Professores?

Participante 1 – Professores. Tinha muito estrangeiro, ou...?

C.M. – Tinha vinte e poucos.

Participante 1 – Vinte e poucos. E a comunicação era em inglês, as aulas?

C.M. – Não. O estrangeiro era difícil. Porque um contrato aqui no Brasil, isso é um detalhe, de um professor, de um engenheiro aqui na minha diretoria, eu fui da diretoria de material, levava às vezes um ano para o Tribunal de Contas aprovar. Agora, os senhores imaginem, eu mandar buscar professores de alto nível lá, como o professor Smith que veio também, e contratar esses professores. E esses professores que assinavam o contrato, se demorasse dois meses, já não valia mais, não vinham mais, essa coisa toda. Eu fui para o Tribunal de Contas e pedi uma audiência com o presidente do Tribunal de Contas. Conversei com ele. Era até um baiano que tinha... não sei, parece que ele tinha a Escola de Direito da Bahia, tinha sido de lá. Um homem de grande visão. Eu cheguei, falei com ele: “Olha, nós estamos numa situação difícil. Eu estou para contratar professores americanos para vir para cá, em dólar, e tem o seguinte. O senhor sabe, para essa versão de cruzeiro em dólar precisamos um contrato do Tribunal de Contas. E o Tribunal de Contas tem levado um tempo enorme para aprovar um contrato. E esse pessoal não pode vir aqui se demorar muito. Eu queria que o. . . Eu

²⁹ Guido Fontegalant Pessotti. Engenheiro aeronáutico reconhecido como um dos maiores projetistas de aviões do mundo. Disponível em: www.ita.br/online/2005/itanamidia05/mar2005_arquivos/gazeta31mar05.htm acesso em 31/8/2006.

vou fazer o contrato com o Tribunal de Contas...” Ele disse: “O senhor já consultou algum lugar?” “Não.” “Primeiro – ele disse – isso é uma coisa muito boa. Trazer crânio para cá.” Eu fiquei animado. “Faz muito bem. Olha, o senhor já foi... A secretaria do Tribunal de Contas já aprovou a sua minuta de contrato?” Eu digo: “Já.” “Então, o senhor traz os contratos, me entrega em mãos.” Ora veja isso: o interesse dele nisso. Eu fazia isso. Mantinha os contratos, eram assinados lá no adido, chegava aqui, eu mandava entregar em mãos ao presidente. E o presidente do Tribunal de Contas escalava aqueles relatores. E aí saía em menos de um mês. Em pouco tempo saía.

T.P. – Como é que o senhor conseguiu recrutar pessoal daquele nível? O Smith ajudou muito nisso?

C.M. – Ah, ajudou. O Smith tinha muito prestígio. E nós tínhamos informa... E eu mandei o Amorim, que conhecia e tinha relações lá. Ele trouxe... de projetos, — você conheceu o Philips? Era do Canadá. Uma fábrica do Canadá. O ...

T.P. – Barningham.³⁰ Barningham veio para matemática. Ele já estava no John Hopkins, não é?

C.M. – É. Eu trouxe um de eletrônica. Aquele chinês. O Steinberg foi da eletrônica, foi depois. Porque os cursos criados foram: engenharia de aeronáutica, em seguida, eletrônica e depois...

Participante 1 – Só para o senhor ter uma idéia do prestígio do Steinberg, indo agora em Stanford, naquela entrada principal de Stanford, na engenharia, chama Steinberg Hall. A própria universidade...

C.M. – Mas você, para ter a idéia dos alunos formados de eletrônica aqui, pode ver que o Steinberg disse que quase não acreditava... quer dizer, a competência dos alunos. Numa carta que eu recebi do Aldo, num concurso para nível superior, foram alunos daqui formados para a América e eles quiseram tirar um curso superior. Eu recebi uma carta do Aldo Vieira da Rosa...³¹ Você sabe que o Aldo era professor lá da Stanford. O Aldo é colega nosso, professor da Stanford. O Aldo mandou a carta: “Para o senhor se entusiasmar: houve um concurso aqui, entraram brasileiros, quer dizer, o pessoal do ITA e aqui da América mesmo e de fora da América.” Ele disse: “Os primeiros colocados foram os alunos do ITA.” E o Steinberg ficava admirado do preparo do pessoal.

T.P. – Mas o Steinberg era o homem mais importante do mundo em eletrônica. Eu nunca me expliquei por que o senhor conseguiu trazer o Steinberg. O Meyer foi vice-presidente de pesquisa da Ford. Foi chefe do departamento de mecânica, não é? Como é que veio o Meyer? Como é que o senhor conseguiu trazer?

Participante 1 – Por que ele vinha?

³⁰ Nome sujeito a confirmação.

³¹ Brigadeiro Aldo Weber Vieira da Rosa. Lecionou no ITA no período de 1952 a 1962. Criador e diretor do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento (IPD) do CTA, fundador e primeiro presidente da Comissão Nacional de Atividades Espaciais, hoje Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). Disponível em: <http://www.sindct.org.br/novos/entrevista/aldo.htm>, acesso em 31/8/2006.

C.M. – Eles vinham pelo convite. Muitas vezes era um pouco de aventura, de coisa. E o convite mesmo do professor Smith. E as condições que eu estabeleci. Eu pagava, sabe quanto eu pagava? Veja se era possível fazer isso hoje. US\$ 1.000. Só ganhava US\$ 1.200 o Mann. Você se lembra do Mann, que era professor de Matemática?³²

T.P. – Lembro. Introduziu matrizes no Brasil. Introduziu matrizes e áudio lineares.

C.M. – E dava uma casa para morar e uma parte em cruzeiros. O que correspondia... Eu trouxe o chinês, trouxe gente de toda parte.

T.P. – Como que ele chama?

C.M. – É o Shanta Tai.³³

T.P. – Shanta Tai. E veio o Chengue também, não é?³⁴ Foi do MIT.

C.M. – O Chengue também. O Shanta Tai veio do norte da América, de uma escola lá.

T.P. – O Chengue era doutor em Göttingen e doutor em MIT, não é?³⁵

C.M. – Agora, o Mann é que ganhava... Como é o nome daquele de engenharia da aeronáutica?

T.P. – Kipard.³⁶ Escreveu o livro de...

C.M. – Tinha um de mecânica, muito bom, que construiu um telescópio aqui. Não sei como é que vai esse telescópio.

T.P. – A minha pergunta e a do [inaudível] e do Vargas: como é que o senhor conseguiu trazer gente de tão alto gabarito, naquela época?

C.M. – Por isso. Porque eu escolhi o pessoal... Eu mandei o professor Smith, que tinha um prestígio enorme nos Estados Unidos, eu disse que ele era consultor do governo americano, e ele... Além do mais, ele mandava para cá, nós fazíamos um *check-up*...

Participante 1 – Do lado dos Estados Unidos, o MIT tinha uma participação também, enquanto universidade? Ou só pessoas?

C.M. – Só pessoas.

Participante 1 – Então, não havia nenhum convênio com o MIT nem nada.

C.M. – Não. Nenhum. Não fiz convênio... Eu ia lá, fui lá a primeira vez...

³² Murray Gell-Mann nasceu nos EUA em 15/9/1929; professor emérito de física teórica do Instituto de Tecnologia da Califórnia. Em 1969, recebeu o Prêmio Nobel por suas pesquisas em física quântica. Atribuiu o nome *quarks* às partículas menores que formam os prótons e nêutrons, até então tidos como indivisíveis. Disponível em: enciclopedia.tiosam.com/enciclopedia/enciclopedia.asp, acesso em 1/9/2006.

³³ Nome sujeito a confirmação.

³⁴ Nome sujeito a confirmação.

³⁵ Universidade de Göttingen – Alemanha.

³⁶ Nome sujeito a confirmação.

Participante 1 – Nem com a Aeronáutica nos Estados Unidos. Nem com a Força Aérea?

C.M. – Nada. Não fiz convênio nenhum. Eu fui ao MIT a primeira vez visitar uns colegas que estavam lá. Era o Valêncio, o coisa...³⁷ E proporcionaram a visita, lá, à universidade. Eu gostei. Depois eu passei por Wright Field, que é o laboratório da aeronáutica militar. E é uma imensidade. E depois, me interessava muito porque tinha a parte prática. E eu visitei, passei uma semana visitando, não visitei tudo. E estava no tempo da guerra, eles então ampliaram consideravelmente. E aquela visita foi muito útil para mim.

Participante 1 – O senhor visitou no tempo da guerra? O Brasil já tinha entrado na guerra?

C.M. – Os Estados Unidos estavam suprindo a guerra. Mas não tinham entrado ainda. Estavam suprindo. E depois nós fomos visitar, mais tarde eu visitei a fábrica de aviões quadrimotores. Os Estados Unidos tinham uma fábrica lá em Detroit, se não me engano, lá junto da Ford. A Ford é que tomava conta dessa fábrica. Eles fabricavam um avião de hora em hora. E eu fui ver lá o pátio, digo: “Isso é mentira.” Fui ver o pátio, só tinha avião lá rodando. E piloto à beça. Saía um, saía outro...

T.P. – Brigadeiro, uma coisa importante aí: o senhor esteve no MIT e esteve no Wright Field, lá em Dayton Ohio. E no Wright Field tinha o centro de pesquisa da força aérea americana. Os institutos de pesquisa. O senhor está lembrado, não é? Aí o senhor uniu a idéia do Wright Field, que tem os institutos de pesquisa da força aérea americana, com o grupo do MIT e outras universidades.

C.M. – Perfeitamente.

T.P. – Foi uma simbiose das duas coisas.

C.M. – E me ajudou muito. E além do mais, até para a nossa parte de mecânica aqui, que eu vi lá no MIT. O MIT era um mundo. Eu assisti experiência de aviões. Tinha um avião lá de... feito de contra placado, que eu estava muito interessado nele. Não me lembro agora do nome dele. Era um avião grande. Tipo assim DC-3. Quando eu cheguei em Wright Field, eu disse: “Tem um avião assim, assim?” Ele disse: “Tem. Está em experiência aqui.” Depois eu vim saber que o avião não resistiu e eles anularam. Veio um avião, aquele... um tipo novo, inovação, lá na... Eles receberam muito bem. Eles deram até um almoço lá, os generais. Cada divisão tinha um general.

T.P. – Mas como é que esses salários que o senhor estava pagando se comparavam com os salários americanos da época?

C.M. – Da época? Era bom. Relativamente. Tinha um contrato de ano, tinha uma casa para morar e tinha uma parte em cruzeiros, que dava para eles comprarem aqui, se manterem. Com US\$1.000 ele... Agora, o Mann, por exemplo, ganhava US\$1.200. E aquele que era de aerodinâmico, como é o nome dele? Era um bambíssimo de lá. O pessoal também não sabe como eu contratei. Também era US\$1.200.

³⁷ Nome sujeito a confirmação.

T.P. – Como é que chamava o de aerodinâmica?

C.M. – O de aerodinâmica. Aquele que... Ele começou aqui no... Eu comecei a funcionar o ITA aqui...

T.P. – Era um aluno do Pramito.³⁸ Era um grande sujeito, era de aerodinâmica.

C.M. – Quem?

T.P. – Esse sujeito da aerodinâmica.

C.M. – Não. Esse de aerodinâmica era um professor excepcional que eu...

T.P. – Pois é. Mas era aluno do Pramito. Foi aluno do Pramito. Muito conhecido.

C.M. – Na América?

T.P. – É.

C.M. – É. Mas ele... Como é o nome dele? Não sei qual é o nome. Mas esse foi o mais caro que eu contratei. E o outro, o Mann, pelo fato de ser de matemática, o pessoal aqui, alguns matemáticos... um matemático escreveu aí metendo o pau porque eu estava convidando... contratando professor de matemática na... Mas aquele matemático brasileiro... Como era o nome dele? Que era conhecido.

C.G. – Malba Tahan?³⁹

C.M. – Não, outro. Malba Tahan foi que meteu o pau. Aquele outro que... que... Casado. Que ia lá em casa.

C.G. – O Nachbin.⁴⁰

C.M. – O Nachbin, o maior matemático teórico que nós tínhamos. O Nachbin fez um artigo metendo o pau no camarada que... Defendendo a vinda do Mann.

Participante 1 – Ah, metendo... contra?

C.G. – A favor da vinda do Mann.

C.M. – A favor da vinda. Dizendo que era necessário. Porque o Mann não era matemático teórico só. Matemático de... Os professores, quando chegavam em problemas de matemática de alto nível, precisavam de um matemático para continuar, para resolver e tal.

³⁸ Nome sujeito a confirmação.

³⁹ Malba Tahan é o pseudônimo de Júlio César de Mello e Souza, professor e divulgador da matemática. Disponível em www.mat.ufmg.br/~portosil/malba.html, acesso em 22/8/2006.

⁴⁰ Leopoldo Nachbin (1922-1993) graduou-se em engenharia civil em 1943, ingressou no Núcleo Técnico Científico de Matemática da Fundação Getúlio Vargas em 1946, foi membro fundador do Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas (CBPF) e do Instituto de Matemática Pura e Aplicada (Impa), escreveu também livros sobre o ensino de matemática. Disponível em www.canalciencia.ibict.br/notaveis, acesso em 29/9/2006.

T.P. – O Mann era um matemático de alto nível e um matemático aplicado também. E um homem extremamente simpático.

C.M. – Quem?

T.P. – O Murnaghan.⁴¹ Extremamente simpático. E que dava o curso mais avançado possível. Uma vez eu comentei com ele. Então, ele disse: “Ah, se você não avisar para os alunos que é avançado... [risos] Não pode é dizer. Se anunciar...” [risos] Estava dando coisa de fronteira, de matemática. Matemática aplicada. Então, uma vez eu comentei com ele: “Ah, o senhor está dando num curso aí, curso de graduação, um negócio que saiu do *Physical Review* há dois anos.” Ele disse: “É. Não pode falar com eles.” [riso]

Participante 1 – Agora, essa parte tecnológica, idéia de construção de aviões, era uma idéia que já havia no começo? De chegar à capacidade de projetar e construir aeronaves? Isso já vinha do começo?

CM – Bom, o que aconteceu foi o seguinte. Paralelamente a isso, eu fiz algumas incursões. Por exemplo, falei com o ministro, o ministro nesse tempo era muito meu amigo, eu disse: “Olha, eu preciso contratar um camarada muito importante da Alemanha. É o professor Focke.”⁴² O que que criou o primeiro helicóptero, essa coisa toda. E ele projetou aviões, tinha a fábrica Focke na Alemanha, não é? Mas ele, no momento, estava na Holanda. Ele tinha sido contratado por um holandês para desenvolver um tipo de helicóptero. Chamava Heliconair. Era um helicóptero com quatro rotores, um motor central. E ele aproveitaria até a célula de um *spitfire*. Essa célula eu comprei. Era um... *spitfire* só tinha a célula, jogada. Comprei barato. E eu fui lá. Mas quando eu cheguei lá, ele tinha um contrato com um holandês. Eu passando pela França, levei o adido, que era o brigadeiro Fontenelle.⁴³ Combinei com ele para ele ir lá à Holanda que eu ia fazer um contrato. Cheguei lá, o Fontenelle já tinha chegado até antes. Até tem um detalhe interessante. O Focke não conhecia o Fontenelle. Fontenelle foi antes e o Focke foi esperá-lo. Eu mandei avisar. Então, o Fontenelle... O Focke se colocou debaixo da bandeira... O aeroporto tinha uma série de bandeiras, inclusive brasileira... E o Focke se colocou debaixo da bandeira brasileira. E o Fontenelle, que gosta muito dessa coisa de bandeira, olhou para bandeira brasileira, olhou para baixo, tinha o Focke. “Deve ser esse.” Isso é um detalhe sem importância, mas houve isso, interessante. E aí se entenderam logo. Quando eu cheguei lá, Fontenelle já tinha se entendido, mas não tinha resolvido nada. Então, fiz uma primeira reunião. O holandês começou com exigências. Uma porção de exigências. E eu levava quase que o dinheiro certo para pagar. Eu aí discuti com o holandês. Ele: “Não, não quero.” Então, eu vi logo que o contrato, o que o Focke ia fazer lá era uma coisa muito séria. E difícil. Não era uma coisa para se dizer, certamente vai sair essa coisa tal qual ele está pensando. Mas o Focke é uma pessoa respeitável. De forma que eu sabia que o holandês não ia despender tanto dinheiro, particularmente, para fazer um projeto desse vulto, que a Nação encontrava dificuldade. Então, eu discuti e o holandês firmou o ponto de vista dele. E eu

⁴¹ O matemático Francis Dominic Murnaghan fez parte do primeiro corpo docente do ITA. Disponível em www.pro-grad.ita.br/criacao.php, acesso em 21/8/2006.

⁴² Henrich Focke. Disponível em www.helicopteros.com.br/hist3.asp, acesso em 20/7/2006.

⁴³ Henrique Raymundo Dyott Fontenelle. Disponível em <http://www.incaer.aer.mil.br/TextoAraripe.htm>, acesso em 21/8/2006.

disse: “Bom, não interessa, nesse caso.” O Fontenelle estava apaixonado pelo problema. Então, ficou... E eu disse: “Não interessa.” Aí dissolvemos a coisa. O Fontenelle veio para mim: “Mas, Montenegro! Você não procurou ir mais adiante um pouco. Porque se podia chegar mais adiante.” “Fontenelle, você não sabe. Eu sou cearense. Esse camarada é holandês. Esse camarada vai voltar aqui para falar comigo e vai ceder tudo.” [risos] No dia seguinte, o holandês queria falar comigo. Concordou. O Fontenelle: “Puxa, você...” Mas veio o Focke para cá. Eu trouxe mais 16 mecânicos, engenheiro e pessoal especializado, mas de alto nível, de nível ótimo como mecânico. Porque, na Alemanha, sabe como é o nível da mecânica lá. E trouxe o pessoal acostumado, essa coisa toda. E começamos a fazer o negócio. Não deu certo porque apareceu a turbina, a turbina melhor e tal, e a coisa ia para adiante, mas sem... Seria difícil superar já o desenvolvimento da aviação. Então, nós transformamos... desistimos. Ficamos com o pessoal dele. Até, inclusive, isso constituiu a base da Embraer.

T.P. – Embraer aproveitou todos os técnicos da Focke, depois.

C.M. – Todos. Ali era o tacho raspado. Depois, tinha que aproveitar. Para onde eles iam? [riso]

Participante 1 – Ah, eles ficaram no Brasil depois?

C.M. – A maior parte. O Focke voltou, quer dizer, terminou o contrato do Focke e ficou o pessoal lá. Estava todo mundo abasileirado já. E depois, o seguinte: até um engenheiro que ele trouxe...

[FINAL DA FITA 1-B]

C.M. – Os rotores, naturalmente, aquela parte principal metálica e tudo mais, mandamos fazer na Suécia. Quando chegou aqui, o pessoal do Focke condenou, disse que não oferecia segurança. Então, mandamos de volta para a Suécia. A Suécia concordou com o exame feito aqui. Isso não é brincadeira, não. Um país daquele, como a Suécia, que em matéria de aço, essa coisa toda... Mas o esqueleto do rotor tinha vindo de lá. Não estava em condições, não oferecia segurança, mandávamos de volta. Tinha um rotor, são quatro rotores. Então, aquela transmissão do motor para todos esses rotores... Um negócio complicado à beça. Chegamos a montar num banco de ensaio, essa coisa toda, ensaiamos os rotores, ensaiamos tudo isso. E o pessoal entusiasmado, o que estava trabalhando com o Focke, oficial que estava trabalhando, o engenheiro.

T.P. – Brigadeiro, o senhor está falando sobre o Converteiplano, não é?⁴⁴

C.M. – Converteiplano, é. Chamava-se Converteiplano.

T.P. – E esse aí é o precursor do [inaudível].

⁴⁴ Converteiplano (Heliconair-HC-1), uma aeronave de decolagem vertical, monomotor com quatro rotores, cujos eixos basculavam, convertendo-se em avião convencional, desenvolvendo 500 km/h em voo nivelado. Disponível em: www.cta.br/historico/projhist.htm, acesso em 17/7/2006.

C.M. – Pois é. Esse pessoal do Converteplano foi que ficou aí. O Focke ainda fez um helicopterozinho, mas não deu muito bom resultado. Mas esse pessoal todo, essa base... Tinha o Stein.⁴⁵ Você conheceu o Stein, não conheceu? Alemão. Era muito amigo do Focke. Também foi para a fábrica, para a Embraer. E ficou lá muito tempo. Ainda vive, o Stein. Está com quase 80 anos... 90 anos.

Participante 1 – Os professores do ITA também tinham alguma coisa que ver com isso, com esse projeto?

C.M. – Não. Os professores do ITA não tinham. O ITA estudava pesquisas básicas. Em princípio, dava palpite, era consultado para qualquer coisa.

T.P. – No período de transição... Porque tinha o ITA, tinha o CTA, tinha o IPD. Quando foi o primeiro núcleo do IPD...

Participante 1 – O que é IPD?

T.P. – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento. Que era ligado ao CTA e ao ITA, mas eram praticamente as mesmas pesquisas.

C.M. – Juntos, todos.

Participante 1 – O ITA e o IPD ficaram juntos?

T.P. – É. Mas o IPD do meu tempo era menor do que esse apartamento. Era o Álvaro, eu, Quadros, Wagner, [inaudível], Meyer, mais o Pedro.⁴⁶

C.M. – Mas o IPD foi o primeiro laboratório que se constituiu independente do ITA. Para fazer pesquisas especializadas. Porque tinha as pesquisas especializadas e projetadas.

T.P. – Nós fizemos o primeiro transistor germânico, seis anos antes dos japoneses.

C.M. – Pois é. Eu tenho até uma fundição germânica. Está por aí. Que me mandaram.

T.P. – Extraído do carvão de Santa Catarina.

C.M. – É, é isso. Tirado daquela fuligem.

T.P. – Exatamente. Mas tem um programa aí que eu achei extremamente interessante, o brigadeiro esteve envolvido, não é, brigadeiro? Fomos derrotados. Porque se discutia muito a miniaturização extremamente importante para aeronáutica. Então, se discutia naquela época se fazia ou não fazia fábrica de válvula no Brasil. E esse grupinho, com o apoio do brigadeiro, nós defendíamos entrar para eletrônica semicondutores. Bom, mas fomos derrotados. Então se fez a RCA Victor em Belo Horizonte, a Standard Electric lá em frente ao ITA. E o grupo se espalhou. O senhor sabe o destino do grupo?

C.M. – Não.

⁴⁵ Nome sujeito a confirmação.

⁴⁶ Nome sujeito a confirmação.

T.P. – O Meyer é diretor de pesquisa da Motorola, Estados Unidos. O Pedro Zente é...⁴⁷

Participante 2 – O senhor lembra o Lálío de [inaudível] direitinho?⁴⁸ Está lembrado bem dele, não?

C.M. – Não estou lembrado bem dele, mas eu tenho...

Participante 2 – Contando um caso dele o senhor localiza. Lembra um professor do ITA que mandamos tirar o PhD, e ele tirou muito bem, um cara inteligente. Harvard. Aí, quando nós quisemos ele de volta, ele não quis. Ele não voltou. Ficou lá. Aí nós interpelamos ele, ele disse que ficou lá pelo bem da ciência universal. [risos] Não quis voltar para o Brasil. A ciência universal é mais importante que o Brasil. [riso] A ciência universal é a Motorola. E o Pedro Zente é um dos diretores da [inaudível]. Ele está na [inaudível] agora.

C.M. – Aliás, o professor Smith me dizia uma coisa: “Coronel – eu era coronel naquele tempo –, o país que não possui escola superior de alto nível viverá sempre na dependência da escola, da pesquisa, do desenvolvimento dos países mais adiantados.” E é isso mesmo. O principal, que eu sempre naturalmente vejo, é formar a pessoa. Eu digo: o brasileiro é tão inteligente quanto qualquer outro povo de qualquer parte. E era mesmo. Tinha elementos excepcionais. Nós mandávamos para fora, ia fazer curso de pós-graduação e tinha prazer.

Participante 1 – Brigadeiro, eu queria voltar um pouco atrás, nas origens do ITA. Há pouco tempo o Pacciti me disse, eu não sabia desse detalhe, que o ITA teve início na Escola Técnica do Exército.⁴⁹ Agora, o senhor se formou lá. O senhor fez o seu curso lá...

C.M. – Eu me formei lá. Mas não era ITA nesse tempo.

Participante 1 – Não, eu sei. Como escola técnica. Do Exército. Agora, a pergunta que eu queria lhe fazer é o seguinte: quando o senhor começou a desenvolver o projeto de criação do ITA e durante a fase da implantação, o senhor teve alguma colaboração da Escola Técnica do Exército, ou se dissociou inteiramente?

C.M. – Não, não tive. Não tive e não pedi porque era justamente...

T.P. – O senhor trouxe de lá o Otto Weinbaum, o vergalhão.⁵⁰

C.M. – O Weinbaum para a parte de mecânica. Foi. Mas tinha o professor Dubois, ele ficou muito vaidoso... não, ele ficou com certa inveja. Conheceu?

T.P. – Conheci.

⁴⁷ Nome sujeito a confirmação.

⁴⁸ Nome sujeito a confirmação.

⁴⁹ Tércio Pacitti, um dos fundadores do ITA. Disponível em <http://www.folhadirigida.com.br>, acesso em 23/8/2006.

⁵⁰ O alemão Otto Weinbaum integrou a missão estrangeira que formou o ITA e foi professor do departamento de mecânica. Forjez, Maria Cecília Spina. “As origens da Embraer.” *Tempo Social*. São Paulo, vol. 17, n.1, junho 2005. Disponível em: www.scielo.br, acesso em 20/7/2006.

C.M. – Ele é muito boa pessoa. Mas ele foi me visitar aqui, eu mostrei a ele a maquete do centro técnico... Ele foi meu professor. Então, mostrei a ele a maquete do centro técnico. Mas ele disse: “O lha, Montenegro, a Escola Técnica vai fazer um *big* centro técnico.” Eu disse: “Ótimo.” E ele ficou... Eu me dava muito com ele. Mas nem sei. Ele morreu? Não sei. Nunca mais fui lá. Depois, a Escola Técnica fez esse centro aí no...

T.P. – O IME.

C.M. – O IME, não. O IME já existia. Era em Guaratiba, que é o... O centro técnico mesmo é em Guaratiba.

T.P. – Centro Tecnológico do Exército.

C.M. – É, Centro Tecnológico do Exército. A Aeronáutica era nova. Já tinha o centro tecnológico. E fizemos... Mas graça à Escola Técnica do Exército é que eu me formei engenheiro. E formei-me aqui. Foi muito bom. Porque senão todo mundo dizia: “Você se formou lá na...” Eu disse: “O lha, eu tinha direito a tirar um curso na França, pela minha classificação. E não fui. E perdi a oportunidade. Tirei o curso aqui.” Todos queriam, conseguiram. Eu vou contar uma passagem chata...

T.P. – Conta aquela da Marinha.

C.G. – Está gravando, Casemiro.

T.P. – Está gravando. Cuidado para não pôr ninguém...

C.M. – Está gravando?

T.P. – Mas aquela da Marinha você pode contar, brigadeiro. Aquela que a Marinha queria fazer engenharia... Como é que ele contava? Não é Eduardo Gomes não.

C.M. – Não. O Eduardo Gomes foi muito meu amigo. E foi uma pessoa que eu confabulei com ele pela Revolução de 30. E na revolução, ele foi para Minas, eu também fui. Só que ele foi combater em terra. Porque ele não era aviador. Ele era apenas... Na Aeronáutica ele tinha sido observador. Então, na vinda, ele foi para o gabinete do ministro Leite de Castro, que foi quem assumiu, e ele foi...⁵¹ E eu tinha voltado de Minas. Eu combati em Minas voando. Eu voei, tinha dois aviões chegados da França, que foram montados... Não, tinha mais, mas só dois foram montados. Eram aviões de bombardeio. Bimotor, mas... TOE, Teatro de operações exterior, que a França usava lá na África, essa coisa. Então, tinha os dois. E os dois estavam prontos para sair. Eu e o meu colega Lemos Cunha combinamos sair naquele dia. Porque eu já estava confabulando, eu confabulava na escola, eu me comunicava com o pessoal antigo, Eduardo Gomes, me comuniquei uma vez, Juarez Távora, Cordeiro de Farias e esse pessoal todo da antiga revolução. E, fazia ligação com a escola. E na escola eu tinha meu pessoal lá. Eu sei que no dia 3 de outubro começou a revolução. E eu, no dia 6, eu fiquei esperando mais ou menos o momento oportuno, e resolvi decolar. A dizer, os colegas, alguns quiseram sair, mas não puderam, porque... procuraram sair mais tarde. E

⁵¹ José Fernandes Leite de Castro foi ministro da Guerra de 1930 até 1932. Ver *DHBB*.

eu saí com um dos aviões. Tinha dois iguais. E cheguei em Minas, comecei a procurar o campo para aterrar porque realmente eu não conhecia assim Belo Horizonte nem nada.

T.P. – O senhor desceu no Prado?

C.M. – Eu desci... Não, não desci no Prado não. O Prado ficava sob a mira do 12º RI.

T.P. – Ah, é verdade.

C.M. – Eu desci em Barreiros. Conhece Barreiros?

T.P. – Conheço.

C.M. – Então, desci em Barreiros. Era um campo inclinado. Mas quando eu estava procurando o campo, apareceu um avião igual. Só tinha dois. Eu aí, puxa, ele vem, não é nosso amigo, não. Fui até em cima para ver quem que era. Ele fugiu. Mas quando eu vi, ele tinha jogado bombas nos soldados que estavam cercado o 12º RI. O 12º RI era um regimento muito forte. Tinha sido preparado mesmo para reagir. Mas foi surpreendido com o assalto. E ficou com pouca disponibilidade. Eu sei que ele jogando bombas nos soldados. Eu então vi que era o outro avião. E fui procurando encontrar. Não. Aí, quando ele desapareceu, parecia ter ido embora, ter voltado para o Rio... Porque o avião tinha um bom raio de ação. Vinha e voltava com facilidade. Eu então vi o campo marcado. Esse campo tinha uma guarda lá, tinha uns quatro soldados armados de fuzil e eu desci no campo. Desci no campo. Quando eu dizia, brigando com meu colega Lemos Cunha “Poxa, isso é campo que eles façam? A gente vem para cá, um campo desse!?” Quando eu estava dizendo isso, o Lemos Cunha tinha saltado, ele era observador, tinha saltado. “Montenegro, olha o outro avião vem aí!” Aí, eu: pum – saltei e me deitei. O Lemos Cunha deitou-se. O avião passou e jogou duas bombas. Mas as bombas não explodiram para cima do avião, felizmente, nem para cima de mim. Mas pegaram dois soldados, se não me engano. Feriram dois soldados. Dois ou três. Mas não feriram gravemente não. Bom, passou. Eu fiquei indignado com o negócio. E aí eu pensei: “Eu agora, sim, entrei na revolução.” Antes eu não estava nem acreditando que um colega meu viesse jogar uma bomba em cima de mim. Então, esperei, fomos saindo assim, mas daqui a pouco vem de novo o avião. Nos deitamos novamente. Ele deve vir com a outra bomba. Mas eles fizeram uma bobagem grande. Eles não pensaram... Eu disse para os soldados: “Atirem na frente do avião! Quando ele vier, vocês atirem na frente.” O avião tem o radiador na frente, este avião. Então, eles vieram baixinho, os soldados atiraram na frente do avião. A 60 quilômetros de distância eles caíram. Porque a água esvaziou-se e o motor ficou em pane. Grimpou. Então eles tiveram que descer. Foram presos e vieram os dois. Eu recebi muito bem. Porque senão linchavam eles. Eu tinha que agir para não linchar. Então, eles subiram, ficaram presos lá na coisa e ficaram... Eu queria dar à cidade por homenagem, eles não quiseram. Mas aí eu comecei a voar. Porque eles não... naturalmente não atingiu o avião. Eu comecei a voar. E fazia todos os vôos. Ninguém mais veio me incomodar. Correu aqui que o avião tinha sido abatido por mim. Diretamente não foi. Mas indiretamente, eu mandei atirar, justamente coisa. E o pessoal brincava aqui: “Não, não se vai lá porque tem um monte lá, Minas é cheia de montes. E agora tem um Monte-negro lá!” [risos] Mas eu fui... Um batalhão aí se entregou, eu não joguei bomba. Não matei ninguém. Eu apenas joguei umas mensagens. O comandante do regimento estava preso, era meu conterrâneo até, eu fui visitá-lo. Ele queria falar comigo. Eu tinha estado lá antes. Aliás, mintou. Eu tinha estado

lá em Minas num avião pequeno e desci até no pátio do quartel. Mas eu bati com o avião no gramado e fiquei sem ele. Mas o comandante mandou me chamar. E eu fui visitá-lo. Ele disse: “Montenegro, eu quero que você fale francamente. O que você acha? Você acha que há possibilidade de vencer a revolução, essa coisa toda?” Eu aí... Eu descrevi mais ou menos: “Eu acho. Por isso, isso, isso.” “E a situação lá no Rio?” “A situação lá no Rio está intacta ainda. Agora, o Rio Grande do Sul vem aí. Naturalmente aderiu e vem com o pessoal de lá. Eu acredito sinceramente que a revolução vai ser vitoriosa.” — eu disse para ele. Ele então mandou uma mensagem até para lá, se não me engano, mas com foguete. Parece que... Porque a situação estava muito triste lá. Porque estavam quase sem água. Eles foram surpreendidos, cercaram logo. E nem todo mundo pôde correr lá para dentro. Porque estavam muito fortes. Tinha muita munição e muito bem armados. Mas acho que o coronel também concorreu para diminuir um pouco aquela [inaudível]. Eu sei que eles se entregaram. Eu sobrevoava e jogava folhetins. Mas no princípio, como o primeiro avião atirou contra a polícia, jogou bombas contra a polícia, quando eu sobrevoei sobre o coisa, tinha lá “Socorro”, escrito, “polícia”.

Participante 1 – Brigadeiro, o senhor está fazendo um intróito aí para mostrar seu contato com Eduardo Gomes, não é? E depois o senhor...

C.M. – Sim. Esse foi o primeiro contato. Mas Eduardo Gomes foi para o gabinete do Leite de Castro, o novo ministro. E foi visitar o Campo dos Afonsos para levar uma idéia do Leite de Castro, que era a idéia do correio aéreo. Então, ele chegou lá, a pessoa com quem ele falou – porque ele se dava comigo, tinha confabulado comigo – foi comigo. Eu disse a ele: “O lha, essa idéia é formidável. Eu tenho experiência em Minas e sei perfeitamente que nós podemos voar por aí sem dificuldade. Particularmente nesses aviões que tem aí, são muito fáceis.” Eu digo: “Fala com o Plínio, o coronel Plínio, que é o diretor da Escola de Aeronáutica, e ele vai concordar com isso.”⁵² E o Eduardo foi, falou com o coronel Plínio, e o coronel Plínio disse que não, que ia expor a vida do pessoal, sem campos por aí, não tinha campos, que era uma temeridade, não sei o quê. O Eduardo então veio, na volta, falou comigo. Disse: “Ah, o Plínio foi contra.” “Contra por quê?” “Por isso. Disse que era expor a vida...” Eu disse: “Fica aí que eu vou falar com ele.” Eu tinha um pouco de prestígio. Ele tinha feito a revolução e sempre gozava um pouco... Eu aí falei com ele: “Não senhor. O senhor diz que vai arriscar. Não. Eu não fiz a revolução? Não voei em Minas, aquelas montanhas todas? E o que aconteceu? Voltei. Não dá para... E esses aviões que nós vamos usar são muito fáceis.” Aliás, um colega meu até se referia que era preciso fazer um requerimento pedindo para morrer neles. E o requerimento seria certamente indeferido. [riso] O coronel Borges. Aí o coronel Plínio concordou. Aí eu voltei e disse para o Eduardo, Eduardo estava lá me esperando: “Olha, nós vamos fazer. Pode dizer ao ministro que nós vamos fazer o correio. Eu já falei com ele. Vou tirar dois, três aviões aqui, e tem quatro aviões iguais lá, que foram tirados da polícia de São Paulo, são iguaizinhos aos nossos. E nós vamos começar.” E daí começou o correio.

Participante 1 – Foi a história de como começou o Correio Aéreo Nacional.

C.M. – Mas o Eduardo complicou a minha situação...

Participante 1 – O senhor era muito amigo dele nessa época.

⁵² Plínio Tourinho foi um dos participantes da Revolução de 1930. Disponível em <http://www.pr.gov.br>, acesso em 24/8/2006.

C.M. – Muito. Mas eu disse a ele: não...

Participante 1 – Agora, dá um pulinho agora, brigadeiro, é interessante historicamente, mais tarde, aquele apoio enorme que ele lhe deu para construção do ITA.

C.M. – Apoio de quê?

T.P. – Que o Eduardo Gomes deu para o senhor, para construção do ITA.

C.M. – Não, não deu apoio para construir o ITA. O problema é o seguinte. É que o Edu... Depois que... Esse curso da escola, depois outra turma, mais outra, continuou fazendo curso na Escola de Aeronáutica. E quando eu estava já com tudo armado, professores contratados, essa coisa toda, e resolvi adaptar uma parte do aeroporto, que era da diretoria de material, o segundo andar, adaptar para iniciar lá a escola... Eu queria andar depressa para comprometer a situação. Então, fiz umas salas lá e trouxe os primeiros professores que vieram, americanos. Eles iriam dar aula lá. Aluguei casas para eles, apartamentos e tal. E condução para eles irem. Geralmente era Copacabana que eles foram morar. Então, esperava uma turma de uns 20 alunos que vinham da Escola Técnica do Exército...

Participante 1 – Eu era um deles.

C.M. – Era. Você era um deles. Mas não foi nessa época.

Participante 1 – Fui a segunda turma.

C.M. – Foi da segunda turma. Pois é. A primeira turma é que era numerosa. Essa primeira turma viria da Escola Técnica do Exército, com os dois primeiros anos, e entrava no ano profissional já aqui no aeroporto Santos Dumont. Os professores, muito bons, estavam lá esperando. Mas eles foram ao Eduardo Gomes e o Eduardo Gomes mandou me chamar e quis me convencer que eu devia mandar esse pessoal para a América, para tirar o curso lá. Eu digo: “Não é possível. Eu estou com os professores aí.” “Não, mas você dá qualquer... manda esses professores fazerem qualquer coisa...” “Mas não pode!” Eu aí fiquei danado da vida, bati a porta, saí. E fui, corri para o ministro. Para o ministro não autorizar. Porque era um absurdo. E ainda escrevi para o adido lá na América para evitar. O pessoal não foi. Então, desses 20 que tinha... Eles disseram para o Eduardo que tinham um entusiasmo pela engenharia de aeronáutica e tal e coisa, por isso queriam ir para lá, que o curso aí não seria bom. Desses 20 só vieram quatro. E eu fiquei numa situação muito difícil, com professores americanos pagos em dólares e tal, para dar aula a quatro alunos. Mas eu agüentei a mão. E disse: “Bom, quatro alunos.” E quatro bons alunos que vieram. Quando, no fim do ano, eu disse para os quatro alunos... Eles estavam com professores muito bons, eles estavam entusiasmados. Eu digo: “Agora eu vou arranjar uma viagem à América. E vocês agora vão visitar o MIT, que é a melhor escola americana. Lá vocês vão ver se vocês estão sendo prejudicados. É uma questão de consciência.” Eu mandei. Eles foram à América, visitaram. Quando voltaram, eu disse: “Que tal?” “Ah, nós estamos muito melhores. Nós temos professores particulares. [risos] Eles não têm isso lá.” Então, daí esperei aumentarem as obras lá, completarem as obras, e foram hospedados para lá. O último que conservou-se lá no canteiro de serviço fui eu. Mas o pessoal reclamava: “Como é

que você está nisso?” Eu digo: “Olha, toda verba que eu pego, tem muita coisa para fazer. Eu estou muito bem aqui, instalei-me.” Quando eu saí de lá para vir dirigir a diretoria de material, o meu substituto chegou lá, botou dois ares condicionados. Um no gabinete dele, outro no do assistente. Eu voltei para lá, Rogério, esse da Universidade de Campinas — Cerqueira Leite —, o Rogério tinha vindo da França, parece, tinha tirado um curso de pós-graduação e veio com um estudo de laser e veio falar comigo: “Ah, brigadeiro, eu precisava de um ar condicionado. Porque... fazer estudo, tem que controlar a temperatura.”⁵³ Eu disse: “Rogério, leva o meu ar condicionado aqui.” “Mas eu precisava de dois.” Eu digo: “Então, tira do assistente.” [risos] Engraçado que eu vim saber disso, sabe quando? Quando fui receber o doutor *honoris causa* lá pela Universidade de Campinas, e o Rogério, que foi quem fez o discurso de recepção... Aliás, eu fui para lá, eu nem queria receber isso, não estava interessado. Mas o reitor lá mandou me dizer que se eu não fosse lá, ele vinha aqui, entregar aqui. Eu aí fui lá. Mas o Rogério fez esse discurso e lembrou essa passagem de que eu já nem me lembrava mais.

T.P. – Foi meu aconselhado lá.

C.M. – O Rogério, é?

T.P. – É. Eu só tinha mau elemento. Rogério tinha...

C.M. – Coitado. Rogério foi um esforço enorme que ele fez para tirar aquele curso. Não pela inteligência dele, que era muito inteligente. Pela situação dele. Ele queria dar aula lá fora e tal para fazer...

Participante 1 – Em que ano você saiu do ITA?

T.P. – Em 1954.

C.M. – Mas às vezes eu acho que é bom a gente fazer uma coisa com dificuldade. Sem dificuldade, eu acho que não dá sensação. Não é? Não interessa.

Participante 1 – Brigadeiro, conta aquele lance, quando a Marinha queria formar a engenheiro naval aqui no Brasil. Tentou fazer lá no ITA. Em conjunto com a Aeronáutica.

C.M. – Ah! Eles vieram aqui ao Rio... Eles estavam aqui no Rio. Queriam fazer curso lá. Eu recebi muito bem. Era aquele... Como é o nome dele? Ele morreu já. O ...

C.G. - Otacílio Cunha?

CM – Otacílio Cunha.⁵⁴ É isso mesmo. Otacílio Cunha veio com mais dois oficiais de Marinha e eu recebi-os aqui no aeroporto. Eu tinha... O meu escritório ficava ali. Ele então veio conversar comigo. Eu digo: “Está ótimo e tal.” “Mas... E a Marinha faz casas

⁵³ Rogério Cezar Cerqueira Leite. Disponível em: www.jornaldaciencia.org.br/Detailhe.jsp, acesso em 26/7/2006.

⁵⁴ Octacílio Cunha foi diretor da Fábrica de Artilharia da Marinha, professor da Escola Naval e da Escola Técnica do Exército e presidente da Comissão Nacional de Energia Nuclear de 1957 a 1958. Disponível em <http://centrodememoria.cnpq.br>, acesso em 25/8/2006.

para o pessoal?” “Está muito bem. E mesmo se não fizer, eu falo com o ministério.” Finalmente arranjava-se tudo. “Mas nós vamos ter professores.” “Está muito bem.” “Mas olha, Montenegro, o último ano a Marinha não vai fazer lá.” Eu disse: “Por que não vai fazer?” “Porque tem uma especialidade de não sei o quê, que não tem lá.” Eu disse: “Mas não tem problema. Eu contrato um professor. Vocês indicam o professor na América, eu mando buscar.” “Mas não, não sei o quê...” E eu apertei daqui, apertei de lá, aí saiu. Disse: “Não, mas sem ir para América no fim do ano, no último ano, eles não vão fazer o curso.” Eu digo: “Olha, eu não me incomodaria com isso se isso acontecesse também com os da Aeronáutica. Os da Aeronáutica fazem até o fim do ano, o último ano. Agora, não fica bem. Fica difícil vocês saírem de lá justificando que não tinha professor para dar o último ano. Eu acho que não. Fica uma situação difícil.” Eles aí desistiram. Não é mesmo?

T.P. – A idéia era fazer no ITA os dois cursos. Aeronáutica e naval.

C.M. – Não, mas podia ser. Mas o problema que se passou foi com o Otacílio Cunha. Ele disse... Acho até que eles ficaram aborrecidos comigo. Mas eu não podia responder de outra maneira. Como é que eu podia?...

Participante 1 – Eles queriam para oficiais de Marinha ou civil também?

C.M. – Oficiais de Marinha. Só tinha oficiais militares lá.

Participante 1 – Como era o critério de seleção? Por exemplo: um oficial de carreira tinha mais facilidade de entrar do que um civil?

C.M. – Não, era uma coisa que eu sempre... Briga aqui na Aeronáutica. Eu queria que o pessoal da Aeronáutica entrasse no terceiro ano. Mas o curso...

T.P. – No curso profissional, direto.

C.M. – No curso profissional, direto. Porque se comparasse os currículos da Escola de Aeronáutica com o currículo lá do ITA, tinha mais coisa na Escola de Aeronáutica do que no ITA. Não era justo que o pessoal vindo de lá fosse entrar no primeiro ano. Mas experimentou-se isso. Foi duro. E eles acharam muito duro. Então, o pessoal da Aeronáutica, oficiais, entravam no primeiro ano. O que eu achava coisa, mas tinha que ser. Porque não tinha outro jeito. Assim, um oficial perdia cinco anos, quando podia perder só três se entrasse no coisa. Mas não... Eu quis melhorar, mas...

T.P. – O padrão da Escola de Aeronáutica, o primeiro e segundo anos eram muito mais baixos.

C.M. – Era mais baixo, mas o currículo... O Pacciti... E deu-se isso. Eu fui à Escola de Aeronáutica, eu pedi, eles disseram: “Ah, vocês são ricos lá no ITA. Vocês têm equipamentos. Tudo. Tudo vocês têm.” Eu fui à Escola de Aeronáutica e disse para o comandante da Escola de Aeronáutica: “Mande a relação de todo o material de física, química que vocês precisam, porque eu estou hoje na diretoria do material, não estou mais lá na coisa, e a diretoria de material é que faz todas essas compras. Eu mando comprar tudo isso para vocês. De forma que eu vou abastecer a Escola Militar de tudo que é necessário. Mas eu vou mandar primeiro o professor Pompéia visitar o que vocês

têm aí guardado.” O Pompéia foi lá falar com ele. [riso] “E digo então mais o seguinte: eu dou, eu contrato pessoal, assistentes para vocês aqui, para que o curso, os dois primeiros anos sejam feitos em condições de entrar lá no terceiro ano.” Pois bem. O Pompéia foi lá, examinou, ele encontrou lá [riso] ele encontrou coisa que não era necessário nem para terceiro ano nem coisa alguma, lá no laboratório. Até ele disse: “Ah, eu tirei de lá. Porque isso é... não pode nem se virar.” O laboratório tinha muita coisa que eles não usavam. E depois... O problema... E quando eu pedi para eles mandarem a relação, eles mandaram a relação para comprar dois instrumentos vagabundos, que eu podia...

[FINAL DA FITA 2-A]

C.M. – ... Entretanto eles se queixavam que nós tínhamos tudo e eles não tinham nada. E eu me prontifiquei na diretoria de material. Na diretoria de material a gente compra até avião. Compra tudo para a Aeronáutica. Supre tudo. E eu ia comprar para eles tudo o que eles precisassem para completar o curso deles. E ainda propus: “Eu contrato professores lá pelo CTA, pela verba do CTA, que eu posso dispor um pouco, e ponho para trabalhar... E trabalham aí, professores para esses cursos, preparando pessoal lá para o ITA.” Eles não quiseram. Eu contratava. Mas não quiseram.

T.P. – Houve uma turma, brigadeiro, houve uma turma, quando o Eduardo Gomes era ministro da Aeronáutica...⁵⁵

C.M. – Ah, isso é uma história.

T.P. – Eu fui professor dessa turma.

C.M. – Puxa vida. Aí foi o seguinte. Sempre houve... O Eduardo Gomes era uma pessoa muito boa. Mas se deixava muito levar por influência, essa coisa. Eu, no princípio, era uma pessoa que podia dizer uma coisa para ele e ele acreditava imediatamente. A ponto de, quando ele chegou lá, eu convenci que ele devia voltar para a Aeronáutica. Mas ele era observador. Não era piloto. Eu disse: “Mas agora você pode voltar.” Ele disse: “Olha, Montenegro, o meu pessoal aí... Porque você sabe que eu entrei na revolução, esse pessoal era contra.” Eu disse: “Não, mas agora tem um ambiente bom. Tem um pessoal novo. E você pode dirigir esse pessoal. É muito bom. Você tem... Depois, você não sabe pilotar, mas eu vou dar instrução para você.” Então, me prontifiquei... Eu aí dei instrução para ele. Dei instrução... E ele era tão cotado lá, quando ele foi para lá... Eu cheguei, disse: “Bom, vou soltar hoje o Eduardo Gomes.” O pessoal: “Não, não faça isso. Você sabe se ele está em condições de voar?” Eu digo: “Está sim, eu sei que ele está. E vou soltar.” Peguei, soltei o Eduardo, o Eduardo voou direito. Então... Depois dei instrução noutros aviões mais adiantados. Mas o Eduardo, ele se deixou influenciar muito pelo pessoal lá e tal. E não me ajudou nessa parte não. Ele... Até ele teve que dar dinheiro lá. Eu tinha que receber um dinheiro para fazer mais uma ala de casas. E eu disse: “Eu preciso disso.” “Ah, mas a condição é você fazer essas casas separadas.” Quer dizer, fazia um apartamento daqueles, fazia um outro, separava, fazia outro... Eu digo: “Por quê?” “Porque senão dá briga, assim, casa vizinha, não sei o quê.” Eu digo: “Mas nunca deu.” Ele disse: “Não. Só dou nessas condições.” “Está bem.” Então, ele

⁵⁵ Eduardo Gomes foi ministro da Aeronáutica nos governos Café Filho (agosto de 1954 a novembro de 1955) e Castelo Branco (janeiro de 1965 a março de 1967). Ver *DHBB*.

me deu, eu fiz tudo separado. A separação era uma casa igual. Quando ele saiu do ministério, eu enchi aqueles lugares, aqueles espaços com apartamentos. Ficou igual aos outros. [risos]

T.P. – É o H-11?

C.M. – Não. É o último hangar. Hangar 21. Tem aqueles hangares que tem lá, hangar 17, hangar coisa, e a última ala, foi isso que ele me obrigou a fazer separado. Mas separei de um apartamento. Quando ele saiu, eu enchi com apartamentos. Já tinha as duas paredes. Foi fácil. Brigar com ele... Depois, ele estava no ministério. O Ozires é que conta isso: que foi falar com ele para projetar o Bandeirante.⁵⁶ Precisava de verba, tal e coisa. Ele... Insistiu. Ele disse: “Eu concordo, mas não dou nada para isso. Não dou verba para isso.” [risos] Não sei como o Ozires se houve. Porque um protótipo, não é?

T.P. – Brigadeiro, mas ainda conta aí o Ozires que ele disse: “Não, eu vou deixar você ver o dinheiro, um pouquinho, para começar. Mas olha aqui. Eu vou voar o meu *bite*⁵⁷, hein?” Quer dizer, o *bite* dele ficaria para o resto da vida lá. Não ia voar o Bandeirante não.

C.M. – Não. O que acontece, o Eduardo foi muito... Ele disse para mim uma vez: “Eu desejei tanto unir a Aeronáutica. E entretanto eu concorri tanto para dividi-la.” Ele já estava de muletas. Uma pessoa que influenciava muito era o Burnier.⁵⁸ Burnier influenciava muito. Entretanto, no fim, ele...

T.P. – Burnier foi dessa turma que foi matriculada e brigou contra o Eduardo.

C.M. – Foi.

Participante 1 – Mas o que houve com essa turma?

T.P. – Essa turma era uma turma complicada. Era o Burnier, o Lameirão⁵⁹, o Mascarenhas... Bom. E ele matriculou essa turma *ex officio*.

C.M. – Houve uma coisa feia com essa turma. Mas eu vou dizer, porque isso aí é uma coisa... Você sabe, não sabe? O que houve mesmo?

T.P. – Eu sei que...

CM – Sabe por que eles saíram de lá?

T.P. – Porque eles perderam no passar dos anos.

⁵⁶ Ozires Silva, engenheiro formado pelo ITA, coordenou a equipe que projetou e construiu o avião de passageiros Bandeirante, enquanto exercia a chefia do Departamento de Aeronaves do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento do CTA. Um dos fundadores da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (Embraer), em novembro de 1969, presidiu a empresa desde a sua criação até 1986, quando foi nomeado pelo presidente José Sarney para presidir a Petrobras. Foi ministro da Infra-estrutura no início do governo Fernando Collor (1990-1991). Ver *DHBB*.

⁵⁷ Nome sujeito a confirmação.

⁵⁸ João Paulo Moreira Burnier, comandante da III Zona Aérea, com sede no Rio de Janeiro, de 1970 a 1971. Ver *DHBB*.

⁵⁹ José Chaves Lameirão.

C.M. – Foi. Mas houve uma coisa. Eu vou dizer, porque é preciso clarear essas coisas. O seguinte. Essa turma entrou lá porque eu disse para o Eduardo que o antecessor dele, quer dizer, o chefe do Estado-Maior não queria matricular, não estava querendo matricular oficiais lá. Eu achava muito necessário a matrícula de oficiais, esses oficiais para entrosar com o pessoal. Porque amanhã você se entende melhor se você encontrar colegas militares, não é mesmo? Eu gostava de misturar as coisas. Então, eu disse. O Eduardo então abriu a matrícula lá para eles. E eles foram. O Burnier e uma turma. Mas o Burnier é muito convencido, muito cheio de coisa, chegou lá, criou coisa... E queria... E depois começou a intrigar, intrigar a mim com o Eduardo, aliás. Contava certas coisas: isso, isso. (...)

T.P. – Brigadeiro, nós queremos saber o apoio que Eduardo Gomes deu para o senhor como ministro.

C.M. – Isso foi muito pequeno. Quase nada.

T.P. – Isso que eu queria saber. Que ele também era um líder na Aeronáutica. Então, o apoio que ele deu para o senhor...?

C.M. – Foi muito pequeno. Eu fiz as coisas à revelia dele, até. Ele não se interessava pelo Centro Técnico. Isso é que é. O Eduardo não se interessava...

Participante 1 – Mas isso como ministro? No período em que ele foi ministro?

C.G. – Duas vezes.

C.M. – Quando o Getúlio se suicidou, ele entrou para ministro também, outra vez. Ele entrou ministro com Castelo e entrou ministro... Castelo Branco. Mas ele é um camarada... O Eduardo tinha um prestígio extraordinário. Dentro e fora. Então, fora, ele podia ser presidente da República até. Mas tinha um defeito. É de ouvir. Eu, quando fui ser diretor do material, o Nero Moura, que era meu colega...⁶⁰ O Nero Moura tinha saído da Aeronáutica, já tinha se reformado. E eu que aconselhei o Nero Moura... Porque o Getúlio voltava e eu digo: “Nero, o Getúlio é capaz de querer que você seja ministro. Então, você aceita.” Ele disse: “Ah, mas como é que eu posso ir lá, com tanta gente, eu tenho tanta gente adversária, o pessoal que não gosta.” Eu digo: “Não tem interesse. Você aceita. Não se incomode. Você tem muita gente que vai lhe ajudar.” “Não, você está... Montenegro, eu não vou nem pensar nisso.” Mas um dia o Nero: “O lha, o Getúlio me convidou.” Eu digo: “Você aceitou?” “Aceitei.” Primeira coisa que eu disse ao Nero, quando ele entrou lá, eu disse: “Nero, adote o seguinte princípio: não decida nada sem reunir os diretores – chefe do Estado-Maior, comandante da zona... Agora, nós podemos debater antes o problema. E vamos chegar à coisa. Depois você joga o problema em cima do pessoal. Aí fica uma decisão que ninguém mais vai falar.” O Nero então adotava esse sistema de reunir o pessoal para certas decisões sérias. E chegávamos a um resultado certo. Ninguém mais podia dizer nada nem falar. Assim acabava com qualquer crítica descabida. Esse sistema o Eduardo não adotava. O Eduardo decidia a coisa por ele mesmo. Ou por um outro que estivesse ali, em que ele confiasse. Essa coisa toda. Isso prejudicava muito o conjunto. Mas era um homem que eu vi no Brasil ter mais prestígio que qualquer outro.

⁶⁰ Nero Moura foi ministro da Aeronáutica de 1951 até 1954. Ver *DHBB*.

T.P. – Quem?

C.M. – O Eduardo. Aqui no Brasil. Ele tinha um prestígio extraordinário. Até com os americanos. Até na guerra, quando ele foi... Ele foi muito bom comandante lá da zona. Mas tinha uma coisa. Ele tinha... É impressão... O Burnier, por exemplo, tinha uma influência grande. O Burnier, entrando lá, dizendo logo “Quem vai comandar isso aqui sou eu”, para os professores. Isso era uma intimidação. Mas isso...

C.G. – E na parte de computação, quando começou a computação do ITA? A computação do CTA, o negócio do reator.

C.M. – Qual? A parte...

C.G. – Quando começou esse negócio de computação lá no CTA?

C.M. – Bom, o Pacciti pode dizer mais.

T.P. – Não, mas nós queremos ouvir do senhor. O pessoal quer ouvir do senhor. Por que o senhor saiu lá do CTA exatamente um ou dois anos depois que eu instalei computador lá. Eu queria ver a sua versão.

C.M. – O primeiro computador, eu tive a fraqueza de entregar para um camarada que tomou conta... Quase me arrependi. Mas não me arrependi não. Era o Pacciti. [risos] Você está gravando, não é? Estou aproveitando. [risos] Viu, Pacciti. Pacciti foi o primeiro professor que tomou conta do computador. E fez um trabalho muito bom lá com o pessoal. Inclusive com aquele pessoal das fábricas, que ele reunia... Porque nesse tempo, já, São José dos Campos era outra cidade. Cheia de coisas. Tinha até parte da Petrobrás, tinha a Mesbla... não, a General Motors estava lá fabricando motores. A Rhodia. É uma cidade industrial. O Pacciti foi quem começou lá. E interessou aquele pessoal todo para fazer problemas, resolver problemas com computador.

T.P. – Mas foi o dinheirinho da Fundação Ford. O senhor lembra?

C.M. – Foi dinheiro da Fundação Ford. Esse computador veio... E é, por exemplo, também um laboratório que eu consegui de...

T.P. – Energia... O reator nuclear.

C.M. – É, um reator nuclear para estudos iniciais. Mas dava mais ou menos 80% de experiência. Então, esse reator, eu consegui lá. Mas quando eu fui pedir licença ao Conselho de Pesquisas, o Conselho de Pesquisas dificultou um pouco. Mas sem motivo. Ora, uma coisa doada. Aí eu fui para o Conselho de Pesquisas e consegui arrancar de lá. Mas tinha que passar pelo Ministério das Relações Exteriores. E foi para o Ministério das Relações Exteriores. O Ministério mandou para embaixada e a embaixada condicionou a vinda do reator em navio americano. Então, voltou para o Ministério do Exterior. Eu até fui falar no Ministério do Exterior porque estava preso aquele negócio lá. Aí um funcionário de lá, muito educado, coisa, disse para mim: “Não, é porque eles querem condicionar a vinda num navio americano.” Isso podia vir num brasileiro. Eu disse: “Mas isso não tem importância. Isso não vai vir em navio americano nem em

navio brasileiro. Isso vai vir de avião. No C-54. Nós temos um avião que pega perfeitamente esse equipamento.” Ele disse: “Mas é?” Eu disse: “É.” E aí eu brinquei até com o pessoal, com o camarada do ministério: “Mas, vem cá. Além disso, eles mandaram dizer alguma coisa? Desaforo ou nome feio?” Ele disse: “Não, não...” [riso] Eu disse: “Então, diga para eles que está certo. E vem como eles querem. Eu vou mandar um avião lá só para trazer isso.” Eu mandei um C-54. O C-54 trouxe tudo. E desembarcou em Cumbica aí, porque não podia nem aterrar lá. E nós temos um equipamento lá de primeira qualidade. Porque depois... Você lembra daquele professor que especialmente veio para isso, de energia nuclear? Ele tinha até qualquer um defeitozinho...

T.P. – Está me faltando a memória.

C.M. – Ele era competantíssimo. Ele foi quem pôs para funcionar tudo isso. Assim nós temos um laboratório muito importante lá. Mas foi conseguido assim.

T.P. – Experimental, que eu saiba, naquela época, era o único. Não sei se hoje tem em alguma escola.

C.M. – Não. Tem um senhor lá, um especialista, especializado justamente nessa parte. Você não sabe o ...?

T.P. – Eu me esqueço o nome dele. Eu sei quem é. Mas não está mais lá não. Ele está no Instituto de Energia Atômica.

C.M. – Não, mas não era brasileiro não.

T.P. – Não, americano. Um magrinho, alto, de cabelos crespos.

C.M. – Não. Não era esse não. Ele era forte. Ele tinha até tido um acidente com energia... Eu não sei. Ele que pôs para funcionar e tal. E trabalhou lá dentro, dando aula para os alunos. E foi ele que me disse que aquele reator permitia experiência até num certo nível muito bom. Mas eu instalei tudo de acordo com o que eles disseram lá.

T.P. – Eu fui até para a inauguração lá. Eu já tinha saído do ITA. Mas eu fui para a inauguração.

C.M. – É? De forma que o ITA ficou bem... Tinha oficinas mecânicas completas de... Tinha essa parte de energia atômica já bem iniciada. Até o reator... Até esse computador que veio aí para o Pacciti...

T.P. – IBM 16.

Participante 1 – Posso fazer uma pergunta? Há anos atrás eu tive uma informação lá no Instituto de Pesquisa Tecnológica de São Paulo e eles, parece, antes da Segunda Guerra Mundial, o IPT, de algum modo, se envolveu com construção de aviões ou projetos de aviões, e fazer pequenos aviões com fuselagem de madeira; a divisão de madeiras do IPT, tecnologia de madeiras, inclusive, nasceu desse projeto. Houve algum contato do ITA, quando o senhor instalou o ITA lá, com o IPT, algum intercâmbio?

C.M. – Muito contato. Muito, muito. O Brotero... Eu lhe disse, quando eu estava com a maquete do CTA, o Brotero foi me visitar aqui no aeroporto Santos Dumont, que eu estava instalado ali. Então, eu mostrei ao Brotero o coisa... Brotero era um camarada que eu convivia com ele em São Paulo, ele fazia aqueles contra placado, com aquele telefilme. Fazia muito bem. E nós comprávamos aí. E eu visitava o IPT. Eu sempre ia ao IPT. Pois bem. Então, o Brotero foi me visitar e eu mostrei a ele e tal. Foi quando ele disse: “Montenegro, você acredita que possa sair isso?” Eu digo: “Acredito sim.” Mas ele... isso era uma das ligações que eu tinha com ele. Tanto é que quando ele foi homenageado lá no ITA mesmo, e eu... Outras coisas nós pedíamos a ele, certas coisas assim... Olha, até ele trabalhou na... O IPT trabalhou na consistência do solo lá no CTA. Que aliás exigiu muitas... uma base melhor.

T.P. – Brigadeiro, até a Segunda Guerra, os aviões, uma grande parte dos aviões era recoberta, a fuselagem, com madeira. Aquela madeira fininha e tudo isso. E o IPT fez uma série de pesquisas das madeiras brasileiras que mais se adaptavam para recobrir os aviões.

Participante 1 – Mas existia um projeto de projetar um...?

C.M. – O IPD fez um projeto de um aviãozinho muito interessante. E... Não me lembro o nome. O projeto de um avião interessante. Mas não me lembro. Também o Neiva, aquele... Não, por exemplo, aquele avião que era... o Paulistinha, o Paulistinha era um *piper*, copiado de um *piper*. Foi feito pelo Fritz e o Hoover.⁶¹ Vocês conheceram o Fritz e o Hoover? Era vizinho do Campo de Marte. Eu me dava muito com eles. O Fritz era alemão. O Hoover, americano. O Hoover tinha vindo aí até, não sei para onde... E eles dois fizeram, projetaram aquele avião, Paulistinha. Depois a Aeronáutica contratou até a construção de alguns. Mas antes disso tinha o HL, que era do Laje. Também projeto do pessoal de lá. O HL foi fabricado, mas ficou mal feito, não tinha nada. Então, o ministro Salgado Filho me chamou, eu era da diretoria técnica, disse o que eu achava para receber esses aviões, porque disseram que o avião não estava bem e tal. Eu disse: “Não, o senhor deixa comigo que eu vou examinar. O que estiver errado, eu mando endireitar.” “E o Ministério pode receber esses aviões?” Eu digo: “Pode.” “E vai vender?” Eu digo: “Ora, o senhor vai pagar esse avião pelo preço que ele vai custar. E vai vender, segundo a promessa, aos que vão adquirir, com 50% do valor. Todo mundo vai comprar.” [riso] “Ah, então o senhor vende tudo?” “Vendo sim.” Mas aí eu fui examinar, fui à fábrica, briguei lá com o pessoal, modificar uma coisa, melhorar outra e tal. Até que o avião saiu bonzinho. Mas o Paulistinha, o Baby Pignatari fez um contrato e fabricou.⁶² Também o Baby Pignatari fez um contrato com a Aeronáutica para fabricar o ... Nós fizemos, lá na fábrica de Lagoa Santa, nós fabricamos um Norte-América. Um avião americano de treinamento.

T.P. – Era montagem do NA, não é?

C.M. – É, sim. O NA. Era monta... Bom, não era uma coisa assim. Mas, apesar disso, o Pignatari ficou muito aborrecido com a Aeronáutica. Porque o problema é o seguinte.

⁶¹ Fritz Roesles e Orthon Hoover. Disponível em: www.defesa.ufjf.br/fts/MRPB.pdf, acesso em 17/7/2006.

⁶² Francisco Pignatari possuiu várias empresas localizadas no ABC Paulista, entre elas a Companhia Aeronáutica Paulista que produziu a aeronave CAP-4 – Paulistinha em 1942. Disponível em www.museutec.org.br, acesso em 29/8/2006.

Ele tinha... Ele precisava de sobressalente. Nesse tempo era o brigadeiro Ivan.⁶³ O brigadeiro Ivan era muito demorado nessa coisa. Custava a entregar. E sabe que uma firma, quando se compromete a fabricar um negócio qualquer, tem que ter o material para fabricar. E eu ajudei, procurei ajudar, mas não havia jeito. E demorava, essa coisa toda. De forma que ele aborreceu-se muito. E eu estava com ele. Tanto que a construção do Paulistinha, lá em Botucatu, foi com o Neiva.⁶⁴ O Neiva construía planadores, com o pai dele. E depois veio falar comigo. Eu disse a ele: “O lha, você não vai mais construir planadores não. Você vai construir Paulistinha.” Ele disse: “Como?” “Eu vou falar com o Baby Pignatari. Ele vai dar a licença para você construir. Ele é dono da licença.” E fui ao Baby Pignatari e falei com ele. Ele disse: “Ah, Montenegro, eu não quero negócio nenhum com o Ministério da Aeronáutica. Eu tomei na cabeça.” [riso] Eu disse: “Não, mas agora o negócio é comigo. Você vai dar essa licença para... – eu apresentei o Neiva – para o Neiva assim, assim, assim.” Ele disse: “Bom, e os gabaritos, você não vai construir mais?” Ele disse: “Não. Só dou nas seguintes condições: fazer um contrato com ele e com você também no meio. Senão, não faço.” Eu disse: “Está bem, eu assino.” E aí assinamos um contrato para ele construir. “Eu não vou ganhar nada. Mas eu quero só que seja construído...” E já tinha... Um camarada já tinha construído um avião lá em Botucatu. E eu chamei o Neiva: “Neiva, você vai assinar esse negócio e vai construir isso. Eu vou comprar o material, compramos o material, você... Mas só vai começar depois que o Ministério assumir o compromisso de comprar um certo número.” Eu consegui com o Ministério encomendar um certo número e Neiva então passou a fabricar. Fabricou... Agora, o que é isso? Ele se instalou, fabricou, comprou um automóvel, ficou em boas condições. Quando chegou... [riso] Chegou, vendeu... Quer dizer, assumiu o compromisso, o Ministério pagou. Depois, ele teve que vender o automóvel. Ficou sem qualquer outra encomenda. Não tinha mais nada. A encomenda era... Não tinha encomenda. [riso] Ele tinha que vender o automóvel, vender as coisas. Tudo de novo. E eu ia novamente ajudar, ver o que podia fazer por ele. Mas depois ele se...

T.P. – Brigadeiro! O Brigadeiro depois assumiu o Neiva. O importante... O senhor está contando uma série de fatos episódicos, que a Aeronáutica começou a construir um avião aqui, depois construiu um avião lá em Lagoa Santa, depois o Muniz, que o senhor não falou ainda aí...⁶⁵

C.M. – Não, o Muniz foi o primeiro avião. Não, eu não falei porque o Muniz construiu dois, três aviões e desapareceu.

T.P. – Então, mas tudo isso, fez isso. Um período, durava, aí desaparecia. Desaparecia. Já o modelo lá no CTA e do ITA permaneceu por quê? Porque o senhor começou com uma escola que formava anualmente 120...

⁶³ Ivan Carpenter Ferreira, diretor geral do material da Aeronáutica em 1942 e chefe do Estado-Maior da Aeronáutica no final do segundo governo Vargas. Ver verbete “Gervásio Duncan” em *DHBB*, e Antônio José Junqueira Botelho. “Da utopia tecnológica aos desafios da política científica e tecnológica: o Instituto Tecnológico de Aeronáutica 1967-1997.” *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, Anpocs, vol. 14, n.39, fevereiro de 1999.

⁶⁴ José Carlos Neiva fundou a Indústria Aeronáutica Neiva Ltda localizada em Botucatu, São Paulo, na década de 1950. Fabricava planadores e aviões de treinamento como o Paulistinha. Disponível em www.fab.mil.br, acesso em 29/8/2006.

⁶⁵ O Muniz M-7, projetado pelo major do Exército Antônio Guedes Muniz, era um avião para dois tripulantes destinado ao treinamento primário de pilotos e foi fabricado em série no Brasil de 1937 a 1941. Disponível em <http://www.musal.aer.mil.br>, acesso em 29/8/2006.

C.M. – Eu não... Minha idéia era a escola. Tinha que formar o pessoal. E vocês devem conhecer o que o ... no livro do Santos Dumont — *O que eu vi, o que veremos*⁶⁶ —, não se vocês sabem disso, Santos Dumont, naquela época, preconizava uma escola. Entre os locais escolhidos era São José dos Campos. Uma escola de pilotagem em que os professores deviam vir de fora, de preferência da América, em que os alunos morariam na escola. Tudo isso que eu fiz.

Participante 1 – De quando é esse livro dele?

C.M. – Não sei. *O que eu vi, o que veremos*. Quando um professor lá...

T.P. – Aliás, eu resumi esse livro num artigo.

Participante 1 – Mas de que ano é o livro?

T.P. – 1918, 1912, por aí.

C.M. – Mas quando um professor do ITA me falou, eu disse: “Não, não conheço.” Estava funcionando o ITA, então, ele me arranhou o livro *O que eu vi, o que veremos*. *Mutatis mutandis*, quer dizer, mudando assim de Escola de Engenharia para Escola de Aeronáutica, ele até pilotos queria trazer de fora, para fazer escola de aeronáutica. Os alunos dormiriam lá, moravam lá. E ainda tinha outras coisas que, com uma coincidência extraordinária, só ia mudar engenharia e coisa. Porque ele tinha que ter mecânicos, pessoal especializado, engenheiro, inclusive. O quê?

Participante 1 – O senhor fez menção a uma crítica ao senhor ou à concepção do ITA, por haver trazido matemáticos estrangeiros etc., que o Nachbin defendeu a idéia lá pelo... Agora, o senhor teve... Em algum momento houve alguma crítica? Porque tinha algumas oposições. O senhor encontrava alguns opositores. Até dentro do próprio Ministério da Aeronáutica. Agora, na imprensa houve algum movimento contrário? Porque hoje o CTA é um modelo. Toda a imprensa se refere elogiosamente. Mas nesse período inicial, o senhor enfrentou alguma dificuldade?

C.M. – Não. Com a imprensa de São Paulo eu tinha muita ligação. Só não me dei bem com uma coisa. Foi o seguinte: quando o pessoal da redação daqueles jornais vinha lá visitar no campo, voava lá e tal. E quando um dia eu disse: “Vocês dão umas notícias completamente diferentes. Ou pelo menos vocês fazem um alarde. O avião estourou no ar, explodiu no ar. Isso é mentira. Não tem nada com isso. Não se deu isso.” Então ele disse: “Ah, então, nós vamos fazer... — eu era capitão até lá em São Paulo —, então, quando houver um acidente, nós vamos pedir ao senhor para o senhor orientar.” “Está bem.” Chegou lá um acidente que houve, eles vieram a mim, eu digo: “Ah, eu sei como é que foi esse acidente: tá, tá, tá...” — descrevi. Eles tomaram nota de tudo e botaram no jornal direitinho. Até um colega meu disse: “Ah, esta aí, eu vi uma descrição de um acidente em que realmente eu acreditei.” Eles chegaram para mim: “Mas olha, capitão, não vamos pedir nada ao senhor mais não.” Eu digo: “Por quê?” “Não dá sensação nenhuma. [risos] Não dá sensação nenhuma. O senhor diz tudo, está tudo certo. Mas o

⁶⁶ *O que eu vi, o que nós veremos*, de Santos Dumont, foi publicado em São Paulo em 1918. Disponível em: <http://www.dominipublico.gov.br>, acesso em 29/8/2006.

que acontece? Não explodiu no ar, não foi cabeça para um lado e para o outro.” Eu digo: “Mas então não venha mais aqui, para pedir.”

Participante 1 – E aquela campanha do Chateaubriand, do Assis Chateaubriand, aquilo teve alguma influência na...

CM – Não. Chateaubriand... Eu até dei uma idéia para o Chateaubriand sobre outra coisa. Ele queria me envolver num negócio, que eu pedisse uma licença para ir trabalhar nesse sentido. Mas Chateaubriand não era... não podia confiar nele assim. Ele botava o seguinte. Aquele pessoal vinha. Às vezes, certas pessoas que eram alvejadas por ele, ele botava no jornal: “Fulano de tal deu um avião de presente, não sei o quê. Doou um avião para...” O sujeito não sabia não. [risos] Não sabia. E me telefonava às vezes para... Eu digo: “Eu não sei não.” E ele chegava para mim, o Chateaubriand, dizia: “Fulano já está... tem muito dinheiro. Já está na hora de se tirar um pouco dele.” [risos] E ia em cima do sujeito. E o camarada ficava com vergonha, não é, e dava o avião.

T.P. – E mesmo se não desse, ele...

C.M. – Ah, é. Ah, ele quando fazia uma campanha... Fez uma campanha contra o pai do Antônio Ermírio...

T.P. – O que aconteceu lá foi uma conspiração.

C.M. – Onde?

T.P. – Em São José dos Campos.

[FINAL DA FITA 2-B]

C.M. – (...) e vim conhecer aqui, eu vim almoçar com ele aqui.

C.G. – Ele escreveu três artigos muito importantes...

C.M. – Três artigos...

C.G. – Ele ficou fascinado com [inaudível] conspiração de São José dos Campos, o espírito de São José dos Campos, e a missão de São José dos Campos, foi a coisa que saiu assim na imprensa, tanto que descobriram São José dos Campos nessa época em que o Smith escreveu isso. E ele ficou fascinado. Então ele... muito [inaudível]

T.P. – Mas, hoje... onde é que ele escreveu isso?

C.G. – Ele escreveu no *Correio da Manhã* acho que foi em 1952, 1954, mais ou menos, não é? Eu tenho, eu sei que...

C.M. – Eu procurei cumprir o que planejei e acreditava. Felizmente, quando eu deixei, a coisa estava realizada dentro [inaudível], mas tinha continuação. Era continuação como

um colega meu perguntou quando a AMX chegou, disse: “Montenegro você esperava que aquele projeto seu chegasse a isso?”⁶⁷ Eu disse: “Naturalmente, isso é a continuação”. É, e foguete essa coisa toda, tudo está relacionado com esse empreendimento, naturalmente. Agora, eu dizia que os alunos, os engenheiros que saíssem de lá, não podiam, não eram tão especializados, mas a gente procurava alargar um pouco os conhecimentos como mecânica, eletrônica, alguma coisa, de forma que eles podiam se adaptar a outras especialidades inicialmente, porque tinham uma boa base dada aqui pelo nosso amigo aqui, e Pompéia, e essa coisa. Tinha que se adaptar com facilidade, que isso é muito importante. Agora, depois foi criado imediatamente o curso de eletrônica e o curso de mecânica. Mas esse tinha.

T.P. – Um aspecto importante, brigadeiro, foi a influência que o ITA teve no ensino de engenharia no Brasil, mudou totalmente o ensino no Brasil...

C.M. – Eu acho que teve bastante influência...

C.G. – O senhor pode dizer...

T.P. – Sobretudo um programa montado pelo Pompéia de treinamento de professores durante as férias, não é? Reuniam-se, no ITA, 50, 60 professores do Brasil todo durante dois, três meses, e o Pompéia trazia a melhor gente, o Fightnam, esteve lá, Börm, [inaudível], João de Moraes... todo esse pessoal.⁶⁸

C.M. – A equipe do Pompéia era ótima, porque o Pompéia era exigente, o Pompéia era um professor ótimo. Não consegui botar o Pompéia como reitor, nenhuma vez. A gente chegava para ele: “O senhor vai ser reitor.” E ele: “Não, senhor. Eu não quero ser reitor.” [riso] Cismava o pé, não queria absolutamente.

Participante 2 – Brigadeiro, o senhor estava ainda no ITA, na direção do CPA, quando se criou aquele grupo de organização da Comissão Nacional de Atividades Espaciais, que era dirigido pelo Abraão de Moraes, não é?

C.G. – Eu não sei...

T.P. – Foi o que esteve junto, foi quando o Mendonça foi para lá?

Participante 2 – Não, não, Mendonça, não.

T.P. – Era o Knight, lembra lá em cima? Knight...⁶⁹

C.M. – Estive lá; eu estava fora, porque eu saía no Centro Técnico e voltava lá. Fiquei danado, a última vez que eu voltei, eu saí de lá, mas... É verdade, eu estava lá. Mas aquilo ali o Aldo fez ali próximo, justamente para vir talvez a ser absolvido pelo Centro Técnico também. Eu consegui aquela licença para eles fazerem lá, pedi licença ao

⁶⁷ O AMX International é um avião de ataque ar-superfície usado para missões de interdição, apoio aéreo aproximado e reconhecimento aéreo. Em 1982, Brasil e Itália assinaram um memorando de entendimento para um programa de desenvolvimento e produção conjunta, conduzido pelo Consórcio AMX, através das companhias italianas Alenia Aerospazio e Aermachi e da brasileira Embraer. Disponível em : <http://www.militarypower.com.br>, acesso em 31/8/2006.

⁶⁸ Nomes sujeitos a confirmação.

⁶⁹ Nome sujeito a confirmação.

ministro dentro da área do Centro Técnico, justamente com o objetivo de amanhã ligar o Centro Técnico; como era do Estado, naturalmente estava ligado. De qualquer forma era, porque podia ter o apoio do Centro Técnico e era mais fácil. Mas não foi querer absolver não, foi para garantir a sua existência.

T.P. – O senhor não teve dificuldades, brigadeiro, no nível da Aeronáutica, do governo, desta... Primeiro, a aceitação de aluno civil; depois, de convivência do pessoal civil com o pessoal militar, lá? Eu nunca tive a menor dificuldade, mas eu nunca entendi esse milagre, não é? Milagres, não é?

C.M. – Eu tinha o seguinte: eu tinha uma coisa que não falava, nem conversava muito, nem queria discutir...

T.P. – Esses assuntos...

C.M. – Eu ia em frente e procurando fazer essas coisas. E eu digo, por exemplo: o brigadeiro Seco, que era do Estado-Maior, que eu passei com projeto lá, e ele disse: “Olha, Montenegro, eu não estou, não quero me meter nisso...” E eu digo: “É porque também não quero que você mande para as divisões, manda direto para mim.” Quando eu encontrei o brigadeiro Seco, com [inaudível] da Aeronáutica, lá nos Estados Unidos, ele me deu um jantar com a senhora dele e disse: “Montenegro, eu tenho um arrependimento danado, palavra de honra.” – ele disse. Eu digo: “Por que, senhor?” “Porque eu não lhe ajudei na construção do Centro e hoje aqui, na América, estou vendo a importância daquilo que você estava fazendo.” Eu digo: “Você me ajudou, sim.” “Não, eu não lhe ajudei, eu não lhe ajudei...”. Eu disse...

T.P. – Não atrapalhou, não é?

C.M. – Quem não atrapalhou, ajudou, quem não atrapalhou, ajudou. Eu também, eu mandei o professor Oliveira... O professor Oliveira é um senhor professor, que veio para trabalhar comigo, e eu mandava o professor Oliveira, era muito bom para contato, era professor de matemática, mas eu botei o professor Oliveira para contato...

T.P. – [Inaudível]

C.M. – Conheceu, não é?

T.P. – Muito.

C.M. – Educado, fino...

T.P. – Acho que foi diretor da Consult.

Participante 2 – Do MEC, não é?

C.M. – E eu mandava para o Norte para ele fazer propaganda do ITA, para ver se arranjava alunos – que no princípio era difícil... Ele foi e esteve com o Seco lá em Pernambuco, já era depois, e disse: “Eu vim aqui para isso, eu queria que o senhor me desse uma apresentação para essas escolas, para poder, para ter contato...” E o Seco disse: “Olha, você... não, eu dou, facilito tudo, eu não acredito naquele negócio, não,

mas eu facilito tudo.” [risos]. O professor Oliveira – até na sua casa, não foi Pacciti? – ele declarou que duvidava um pouco no princípio...

T.P. – E quem não duvidava, não é? Até os alunos: será que vou ter emprego?

Participante 2 – Os alunos já brincavam com ele...

C.M. – Eu dizia: “Vocês estão aqui para desmoralizar o diploma...” [risos]

T.P. – Aliás, brigadeiro...

C.M. – “Vocês não precisam, vocês não estão preparados; então para quê?” Aliás, o Crea, Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, o pessoal dizia: “Mas o Crea não vai aprovar o diploma...” Será possível...

T.P. – Por cinco anos não era aprovado... Só trabalharam, trabalhavam...

C.M. – Não, por cinco anos, não digo, o Crea nunca me criou dificuldades. Eu disse: “Eu não vou nem pensar nisso, porque eu não admito que uma organização dessas vá deixar de aprovar engenheiros com esse nível.”

T.P. – E o Ministério da Educação?

C.M. – O Ministério da Educação não teve dúvida, não teve dúvida.

T.P. – Não teve dúvida e nem criou problema?

C.M. – Por exemplo, o Ministério da Educação foi visitar, disse que eu estava desmoralizando, que eu não podia funcionar, que com reitor...

Participante 2 – Reitor estrangeiro?

T.P. – No regime de departamento, no regime de instituto, e o problema de acabar com os catedráticos no Brasil começou lá...

C.M. – Mas, olha, o último reitor... ouviu Pacciti? Foi o Steinberg. Ele chegou um dia para mim e disse: “Brigadeiro, o senhor só deu tantos, tantos milhões... tantos mil cruzeiros para pesquisa, para pesquisas básicas aí para o ITA. Isso o pessoal está achando muito pouco.” Eu disse: “Olha, professor Steinberg, eu dei esse dinheiro só porque a minha verba é curta e eu não disponho no momento de dinheiro – eram mil contos, se eu não me engano – para dar mais, mas o senhor faz uma reunião com os professores que eu vou justificar isso.” Então, o professor Steinberg fez uma reunião, então todos já eram brasileiros – aqui nós temos professores brasileiros presentes –, já eram brasileiros. Então eu digo: “Eu conheço muitos dos meus colegas brasileiros, eu vou brigar com eles.” [riso] Então o professor Steinberg fez a reunião, e eu disse: “Mas qual é a dúvida?” “Ah, não dá!” Eu disse: “Não dá mil contos, como é que vai dar?” “Não dá para nada... não sei, porque não dá.” E o outro: “Não dá.” Eu disse: “Então vamos fazer o contrário: eu dou mil contos; para as pesquisas que vocês vão fazer, básicas, pesquisas aprovadas, essa coisa toda. Se for a mais eu arranjo mais mil contos, se for a mais de dois mil contos, eu arranjo mais cinco mil.” E eles: “Mas, o senhor...”

“Arranjo, sim, porque eu vou ao ministro e peço um crédito especial e ele me dá. Tenho certeza absolutamente como arranjo esse dinheiro.” Aí eu disse para eles: “Vocês não viram o professor Focke vir aqui com todo esse exército? Isso é dinheiro que eu arranjei. Toquei na verba do ITA, do CTA? Não, foi verba extra, não toquei na verba do CTA. Então, se vocês tiverem pesquisas que mereçam esse tratamento, essa despesa, podem contar certo.” Pronto, acabou a reunião. Quando chegou no fim do ano, o Steinberg disse: “Brigadeiro, o senhor conhece a sua gente.” Eu disse: “Por quê?” Ele: “Porque daqueles mil contos só gastaram trezentos.” [risos]

T.P. – E não criou problema, não brigou, não é?

C.M. – Disse: “Eu sabia que não iam gastar os mil contos, porque realmente preciso ter pesquisa e tal...” Porque o brasileiro – nós somos brasileiros... –, o brasileiro primeiro pede o dinheiro para depois fazer a pesquisa, [risos] e eu aprendi com...

T.P. – Isso é porque ele não sabe como é...

C.M. – Tinha um estrangeiro lá que ele começou uma pesquisa e já estava adiantado, depois é que ele veio me pedir o dinheiro. Quando eu vi já estava adiantado, não podia mais... E depois que tinha... Olha que nós conseguimos pesquisas dadas pela Força Aérea Americana e pagas pela Força Aérea Americana. Eles exigiam o seguinte: “Mandem nome, o nome dos professores.” E eles davam tudo. Eu mandava para a América do Norte, eles garantiam, e mandavam a pesquisa e eu dava para os professores. E eles pagavam as pesquisas, todas as despesas. Isso não é prestígio? Uma Força Aérea Americana sustentando o ITA com pesquisas de lá? Sustentando, não, mas ajudando. Eu mandava isso. Agora eu sei que o brasileiro é isso: primeiro, pede dinheiro; [risos] depois...

Participante 2 – Depois gasta, não é?

T.P. – Emprega a verba...

Participante 2 – Primeiro briga, reclama, fala mal. [risos]

C.M. – Eu sabia lidar com esse pessoal. E depois é o seguinte: assim como eu tinha que tomar cuidado – ouviu, Pacciti? –, eu tinha que também cuidar dos meus colegas militares. Um deles, o Fontenelle... – já morreu o Fontenelle, muito bom sujeito. Ele chegou para mim... ele era formado em Administração, e disse: “Olha, brigadeiro, o senhor tem uma favelinha nos fundos da casa de um professor lá; é só o senhor dar ordem que eu vou fazer uma limpeza lá.” Eu digo: “Mas, espera aí, toda casa que eu sei é fechada, tem um portão, é aquilo ali. E depois é o seguinte: você então entra assim para... fazer alguma coisa... E o professor, o que é que vai dizer?” “Não, mas eu...” Disse assim: “Não, senhor! Você não pode entrar! Você só pode... Se é alguma coisa que você pode ajudar, você só fala com o professor. Vem cá: que professor é esse?” Eu vou contar isso porque é um detalhe interessante. Ele disse: “É o professor Boffi.”⁷⁰ [risos] Muito meu amigo. “Ih, esse aí, de você tocar lá, ele vai embora. [risos] E esse professor nós acabamos de aperfeiçoá-lo lá no MIT, curso de eletrônica, ele era de

⁷⁰ Luís Valente Boffi foi professor do ITA em 1955. Ver Botelho, Antônio José Junqueira. “Da utopia tecnológica aos desafios da política científica e tecnológica: O Instituto Tecnológico de Aeronáutica 1967-1997.” *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, Anpocs, vol. 14, n.39, fevereiro de 1999.

eletricidade, é uma pessoa ótima! Ele chegou agora; agora que estou vendo. Esse aí é de um outro professor americano, essa favela. Você fala com o professor Boffi e ele autoriza e você tira isso, porque senão eu vou perder o Boffi aqui. [risos] Ele é assim.” Tinha que fazer isso com o pessoal: acostumar a não ir direto com... Porque militar muitas vezes é assim.

T.P. – Mas o ambiente era muito liberal, então?

C.M. – O professor Smith disse para mim uma coisa que eu não esqueço: “Brigadeiro, quem devia ser o diretor do Centro Técnico é um civil.” Eu digo: “Não, até o ITA eu vou com um civil. Agora, o senhor não sabe o que é, o que ia ter esse diretor civil, as dificuldades que ia ter para com a direção do Ministério da Aeronáutica. Não é possível. Eu, você e tal...” Aí ele já tinha muita confiança em mim: “O senhor, por exemplo, eu o acho ótimo, porque o senhor... o jeito de o senhor realizar, quer dizer, entender-se com o pessoal civil é de uma maneira que eu acho ótimo e tal.” Mas eu aí disse: “Não, isso aí quem tem que brigar lá para cima tem que ser um militar.”

Participante 2 – Mas, brigadeiro, uma coisa que é minha impressão, ou melhor, a minha opinião: uma das razões do grande sucesso do CTA foi que o senhor conseguiu algo que é muito difícil nas Forças Armadas: o senhor ficou muito tempo na direção, na supervisão do CTA e os outros que vieram também passaram períodos relativamente longos. Quer dizer, foi um grupo muito vinculado.

C.M. – Mas quando eu saí a primeira vez, convidado porque o Nero Moura... Eu tinha sugerido ele aceitar o Getúlio, depois ele veio me cobrar isso: “Montenegro, você que disse que eu devia aceitar essa coisa toda, eu quero que você vá trabalhar numa diretoria de material, que é a diretoria básica.” Realmente, é a que importa – material –, que faz tudo. Então eu disse para ele: “Nero, eu não vou trabalhar na diretoria – eu tinha muita intimidade com ele –, não vou ficar com você, não vou trabalhar na diretoria de material. Olha, o Centro Técnico eu não posso abandonar. O negócio está lá funcionando bem, e tal” Ele disse: “Não, mas não sei o quê.” Aí travamos uma discussão, e ele disse: “Vamos fazer isso: você diz quem é que você quer botar lá.”

T.P. – Até 1964 ele conseguiu fazer isso. Depois de 1964... [risos]

C.M. – Pois é, eu quero botar quem quero... Então eu disse: “Está bem, então eu venho trabalhar, venho te ajudar.” Não, o que eu tinha dito a ele é que ele aceitasse que eu ajudaria: “Eu venho te ajudar aqui.” E, realmente, a diretoria de material, modéstia à parte, eu transformei, melhorei muito, porque dei disciplina e ordem, apenas. Importação: a importação de material era meio à beça. Eu, não, mandava os PACs⁷¹ fazerem um projeto de quantos iriam consertar e qual era o reparo, mandassem, cortava certas coisas que eles... Por exemplo, um eixo manivelar do motor: você não precisa receber o outro, você leva um tempo para consertar o outro e talvez nem conserte, se ele quebrou no acidente. E um eixo manivelar de motor é muito caro. Então, eu reduzi muitas despesas com importação. Mas, além do mais, tem um depósito de importação. Eu fazia isso... Com o PAC, fazia o projeto, chegava lá na diretoria... Eu economizei também papel, porque o pedido já seguia direto para a CAD⁷² e, quando voltava, vinha direto para o PAC. E simplifiquei muito a vida da diretoria de material.

⁷¹ Sigla sujeita a confirmação.

⁷² Sigla sujeita a confirmação.

T.P. – Brigadeiro, olha, nós estamos maravilhados com a conversa; nós vamos continuar isso em Petrópolis, naquele riozinho lá, passando lá...

C.M. – Ah, isso é tranqüilidade...

T.P. – Está bom?

C.M. – Lá é mais agradável que aqui...

T.P. – Verde, cerveja...

C.M. – Mas, olha, eu...

T.P. – Eu participei de um debate lá...

[FINAL DO DEPOIMENTO]