

O HOMEM QUE CRIOU O FUTURO

VIDA E OBRA DE CASIMIRO MONTENEGRO FILHO

Texto de Walter Vetillo – Ilustrações de Eduardo Vetillo



Cidade de
São José dos Campos
Prefeitura Municipal

O HOMEM QUE CRIOU O FUTURO

VIDA E OBRA DE CASIMIRO MONTENEGRO FILHO

Texto de Walter Vetillo – Ilustrações de Eduardo Vetillo



Cidade de
São José dos Campos
Prefeitura Municipal

Na primeira metade do século XX, o avião encurtou distâncias e alargou horizontes graças à coragem e ao espírito aventureiro de vários heróis, em várias partes do globo.

Vamos contar nestas páginas a vida e a obra de um deles – um grande brasileiro que sonhou, acreditou no sonho e trabalhou muito para transformar nosso país em um grande centro aeroespacial.

É graças a ele – e a muitos outros – que hoje temos condições de exportar aviões para todo o mundo.

A vida desse brasileiro nos dá várias lições. Uma delas é que precisamos sonhar, ter aspirações elevadas, mas, além disso, preparar-nos adequadamente e trabalhar muito para ver essas aspirações transformadas em realidade – mesmo que não estejamos mais aqui quando for o momento de colher seus frutos.

O nome de nosso personagem é Casimiro Montenegro Filho, e para contar a sua fascinante história vamos iniciar com um marco na trajetória da aviação mundial, realizado por outro grande brasileiro que também acreditava em seus sonhos e nos resultados da boa preparação e do trabalho intenso.



O GRANDE DESAFIO

No ano de 1883, aos dez anos, o menino Alberto Santos Dumont gostava de passear e brincar na enorme fazenda de café de seu pai, no interior de São Paulo.

Dotado de um espírito aguçado, adorava livros de ficção, principalmente do francês Júlio Verne, nos quais, entre muitas imagens fantásticas, chamavam-lhe a atenção as de máquinas voadoras, que desde aquela época ficaram gravadas em sua mente fértil.

Aos 18 anos, Santos Dumont foi morar em Paris, onde logo se dedicou a diversos estudos, com destaque para a pilotagem de balões.

Em 1898, fez sua primeira ascensão num balão, voando duas horas com dois famosos balonistas. Pouco depois, encomendou e orientou a confecção do menor balão até então feito, o Balão Brasil, com o qual ganhou os ares de Paris e deslumbrou a população.

Até aquele momento, os balões voavam de acordo com as correntes de ar. Depois do êxito do Balão Brasil, Santos Dumont passou a estudar como se poderia dirigir um balão. Empenhou-se então na construção do Dirigível nº 1, de forma alongada, feito com seda japonesa e tendo um motor a gasolina para acionar uma hélice. Era ainda o ano de 1898, e o brasileiro pôde voar sobre os telhados da cidade tanto contra como a favor dos ventos. Com isso, Santos Dumont foi o pioneiro da dirigibilidade dos balões.

A virada do século era marcada por grandes invenções e descobertas. Alinhado com essa tendência, em 1900 um rico industrial de Paris lançou um desafio: ofereceu um prêmio de cem mil francos para o primeiro aeronauta que, saindo de determinado local, desse uma volta na Torre Eiffel e retornasse ao ponto de partida em 30 minutos, percorrendo um trajeto de 11 quilômetros.

Após ter construído vários modelos e ter feito muitas experiências – e mesmo sofrido acidentes –, na manhã de 19 de outubro de 1901, a bordo de seu Dirigível nº 6, foi Santos Dumont quem venceu o desafio.

Os parisienses, em delírio, jogavam seus chapéus para o alto, aclamando aquele histórico e audacioso feito – um grande marco na história da conquista dos ares.

O DIA DA CONSAGRAÇÃO

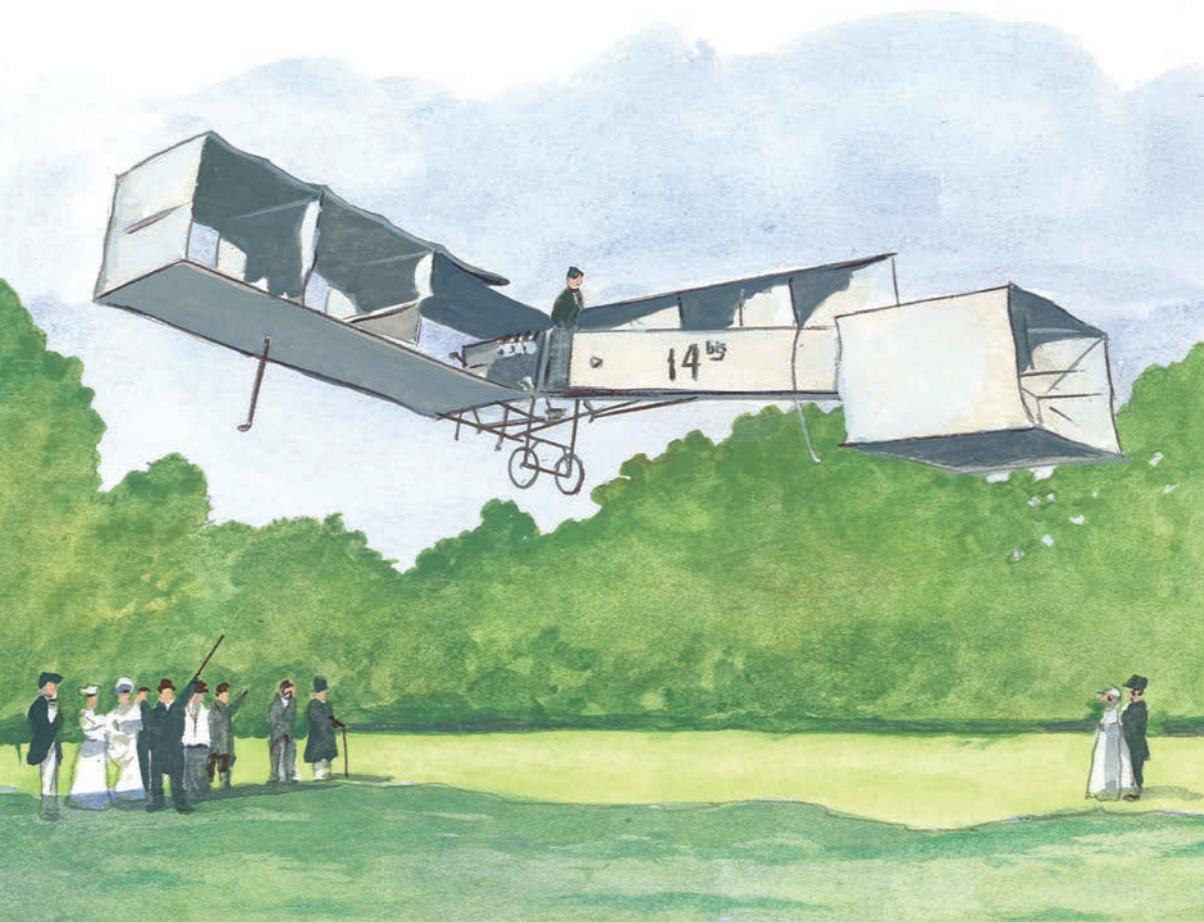
Cinco anos depois, em outubro de 1906, enquanto, na cidade de Fortaleza, um menino chamado Casimiro Montenegro completava dois anos, na agitada Paris Santos Dumont realizava um feito ainda maior: a bordo do depois famoso “14 Bis”, saía do campo de Bagatelle e, num vôo de 82 metros de extensão, a uma altura de quase três metros, provava ser possível decolar, voar e pousar com uma máquina mais pesada que o ar !

Novamente, uma multidão empolgada o aclamava, e com muita razão: o 14 Bis era de fato o primeiro aeroplano a levantar vôo por meios próprios, sem a impulsão de catapulta ou a ajuda do vento.

Alguns dias depois, o jornal francês *L'Illustration* estampava em sua primeira página:

“Um minuto memorável para a história da navegação aérea mundial”

O vôo do 14 Bis, um passo decisivo na conquista dos ares, determinaria profundamente a vida do menino Casimiro.



OS SONHOS SE ENCONTRAM NO AR

Em 1918, anos depois de seus grandes feitos em Paris, Santos Dumont publicou um livro chamado *O que eu vi e o que veremos*, que muito influenciou a nascente indústria aeronáutica em todo o mundo. Nele, o pioneiro da aviação já se preocupava com a formação de engenheiros aeronáuticos no Brasil.

A introdução da obra dizia:

“Estas notas são dedicadas aos meus patrícios que desejarem ver nosso céu povoado pelos pássaros do progresso.

“É tempo, talvez, de se instalar uma escola de aviação em um campo adequado! Não é difícil encontrá-lo no Brasil. Nós possuímos para isso excelentes regiões planas e extensas, favorecidas por ótimas condições atmosféricas...

“Os alunos precisam dormir próximos à escola, ainda que, para isso, seja necessário fazer instalações adequadas...

“Penso que, sob todos os pontos de vista, é preferível trazer professores da Europa e dos Estados Unidos, em vez de para lá enviar alunos...”

Na época do lançamento deste livro, Casimiro já tinha se transformado num adolescente e estudava em Fortaleza. Mas ele só veio a ler estas páginas de Santos Dumont muitos anos mais tarde.





UMA VOCAÇÃO DEFINIDA

No dia 29 de outubro de 1904, na cidade de Fortaleza, Dona Maria Emília deu à luz um menino, décimo filho de seu casamento com o influente comerciante Casimiro Ribeiro Brasil Montenegro, que pertencia a uma das mais tradicionais famílias do Ceará e era também bastante atuante na política cearense, tendo sido prefeito da cidade.

O menino recebeu o nome de Casimiro Montenegro Filho.

Casimiro perdeu sua mãe ainda muito cedo, com dez anos, e seu pai casou-se novamente, vindo a ter mais cinco filhos com a nova esposa.

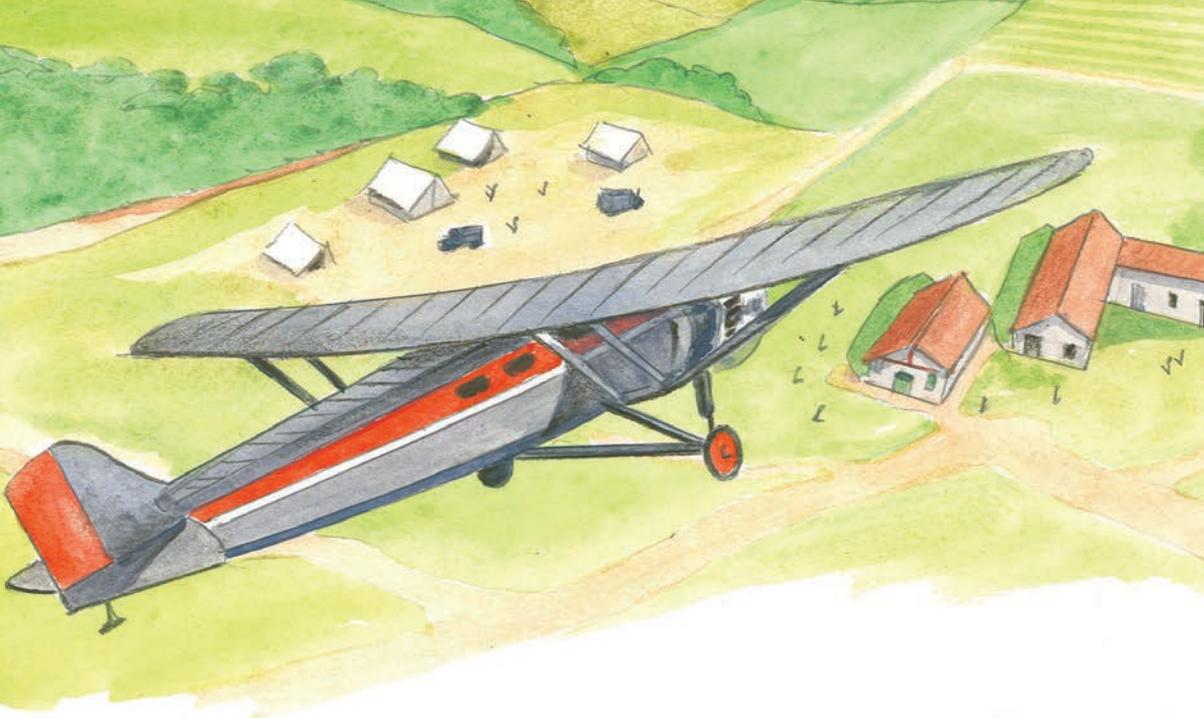
Mimiro, como era carinhosamente chamado o pequeno Casimiro, desde cedo afirmou que um dia seria aviador.

Após cursar o Grupo Escolar, prestou exame de admissão para o Colégio Estadual Liceu do Ceará. Nesta época, sua vocação para a aviação se fortalecera e Casimiro se decidia por estudar engenharia. Como o Liceu não possuía um curso nesta especialidade, decidiu seguir a carreira militar. Assim, em 1923, aos 19 anos, ingressou na consagrada Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro.

Um ano depois, Montenegro regressou a Fortaleza numa viagem de férias e causou espanto na sua família – o pequeno Mimiro tinha se transformado num cadete de porte atlético com cabelo à escovinha, e voltava falando de guerras e revoluções.

Passados cinco anos de sua ida para o Rio, em 1928, Casimiro tira o seu brevê e se forma com a primeira turma da Aviação Militar do Exército, um grupo de jovens que iria dar um grande impulso na nascente aeronáutica brasileira. Ao se formarem, sonhavam com a construção de pontes aéreas que unissem os distantes pontos do país. Pois em apenas três anos o sonho se tornaria realidade, com a criação do Correio Aéreo Militar, graças à iniciativa e determinação de Casimiro e seu colega Antonio Lemos Cunha.

O então tenente Montenegro, como diz uma testemunha da época, era “*o mais entusiasmado, um grande vendedor de idéias, tinha uma inteligência privilegiada e uma determinação imbatível*”.



REVOLUÇÃO DE 1930

No ano de 1930, eclodia a Revolução. Montenegro alinhava-se com o movimento tenentista, que almejava a construção de um país mais moderno, aberto à industrialização e ao progresso. Entusiasmado, ele sai do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, com seu colega Antonio Lemos Cunha, e chega ao Campo do Prado Mineiro, em Belo Horizonte, para se apresentar ao presidente de Minas Gerais.

Da capital mineira e como único componente da Aviação Revolucionária, Casimiro fez sozinho várias operações de ataque às forças leais ao presidente da República, Washington Luiz.

Mais tarde, ele e Lemos Cunha, em vôos rasantes sobre um quartel inimigo, lançaram pacotes de panfletos, com alertas e ameaças:

“Bravos camaradas! Já mostramos que vos podemos destruir! É inútil vosso sacrifício! A revolução está vitoriosa em todo o país! Rendei-vos!”

A Aviação Militar

Com a vitória do movimento revolucionário e com a cabeça povoada de idéias e aspirações, Casimiro decide voltar à carreira militar.

O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)

No ano de 1931, Eduardo Gomes, que depois teria papel de destaque na história de nosso país, tinha o posto de major da artilharia e de observador aéreo. É Montenegro, nesta época um experiente instrutor de vôo, que ensina Eduardo Gomes a pilotar e o convence a passar para a arma da Aviação.

Esta sábia decisão rendeu bons frutos, pois, pouco mais tarde, foi com Eduardo Gomes e o tenente Antonio Lemos Cunha que Montenegro propôs a criação do Correio Aéreo Militar (CAM), depois denominado de Correio Aéreo Nacional, o famoso CAN.

Para entender a importância do CAN basta pensar que os serviços de correio são fundamentais para estabelecer a unidade de uma nação: com o correio aéreo, esses serviços eram grandemente facilitados, principalmente num país continental como o nosso.

Em 12 de junho de 1931, para fazer o vôo inaugural do Correio Aéreo Nacional na rota Rio-São Paulo, num avião Curtiss Fledging K 263, é escalado o próprio Montenegro, tendo como co-piloto o tenente Nelson Freire Wanderley.

Foi um vôo emocionante. Já com o dia escurecendo e o combustível no limite, enfrentando ventos contrários e uma temperatura de zero grau, sem conseguir achar a rota para o Campo de Marte, onde pousariam, os pilotos se vêem obrigados a aterrissar o monomotor onde fosse possível, e acabam pousando... no meio do Jockey Club de São Paulo!

Atrasados, carregando nas mãos a correspondência, os valorosos pilotos saltam os portões do Jockey – que naquele momento estava fechado –, tomam um táxi e conseguem chegar à sede dos Correios no horário combinado. Inauguram assim, com sucesso e não sem certa dose de aventura, o serviço do Correio Aéreo Nacional.



O COMEÇO DO SONHO

Batalhador incansável, Casimiro Montenegro sabia que para continuar desenvolvendo a aviação no Brasil era fundamental desbravar novas rotas de vôo e construir novos campos de pouso. Para conseguir este objetivo, percorreu o país como um novo bandeirante, viajando de todos os meios disponíveis: automóvel, trem, cavalo, barco e até mesmo a pé, chegando a ter o apoio do grande marechal Rondon, com o qual conheceu tribos indígenas de regiões que cruzava.

Ao longo de seu caminho, em cada cidade, Montenegro explicava aos prefeitos a importância da construção de pistas, da escolha de locais apropriados, da remoção de obstruções, do balizamento com sinalizadores caiados para uma melhor visibilidade, da demarcação das pistas etc. Neste período, no Campo de Marte, em São Paulo, foi ele quem construiu a primeira pista de pouso asfaltada do país.



Em 1938, apesar de já ter 35 anos, foi em busca de mais um sonho, matriculando-se na primeira turma do curso de Engenharia Aeronáutica no Rio de Janeiro, no qual graduou-se com mérito em 1941.

Nesta época, como resultado de tantos esforços, começa a tomar vulto a idéia de criar um centro de aeronáutica no Brasil. Era um plano ambicioso que visava elevar a ciência e a tecnologia aeronáutica a um patamar de alto nível. Mas, para que isso fosse possível, era necessário responder a uma pergunta fundamental: devíamos mandar alunos estudar no exterior ou trazer professores estrangeiros para ensinar aqui, formando um número maior de alunos brasileiros?

Apesar de opiniões contrárias de muitos de seus colegas de farda, Montenegro se mostrava defensor ardoroso desta segunda hipótese, que vinha ao encontro de seu sonho de fundar uma escola especializada em aeronáutica.

Ainda no ano de 1941, foi dado um passo importante para o desenvolvimento da aviação brasileira quando o presidente Getúlio Vargas criou o Ministério da Aeronáutica, congregando todas as atividades da Aviação Civil e Militar, tanto do Exército como da Marinha. Montenegro foi então incorporado a esse novo Ministério, do qual é considerado um dos fundadores.

No ano seguinte, a Segunda Guerra Mundial já se alastrava por diversos países, e a entrada do Brasil no conflito despertou a necessidade de nosso país desenvolver uma sólida base técnica para a aviação, como defendia Montenegro. Eis que surge uma grande oportunidade: ele e outros oficiais deviam ir aos Estados Unidos, buscar um novo avião para o Correio Aéreo. Aconselhado por um de seus melhores assistentes, Arthur Soares Amorim, que havia se diplomado pelo Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT), um dos maiores centros de tecnologia do mundo, Montenegro resolveu ir a Boston conhecer esse instituto e ficou maravilhado com o que encontrou. Aquela era a instituição que ele sempre sonhara criar no Brasil.

O PROJETO DO CTA

Voltando ao Brasil, Montenegro começou a trabalhar arduamente para traçar os planos de seu sonhado projeto e para convencer seus superiores de que não estava tendo alucinações quando ousava afirmar que o Brasil poderia fabricar aviões em série – embora nosso país ainda não fabricasse nem bicicletas.

Em 1945, ele parte novamente para os Estados Unidos, juntamente com um grupo de oficiais da FAB, desta vez numa missão de visita a instalações da Força Aérea americana.

O Major Aviador Oswaldo Leal, outro que estudou no MIT, sugeriu a Montenegro que, em nova visita a este instituto, expusesse suas idéias ao Prof. Richard Smith, que chefiava ali o Departamento de Aeronáutica e era consultor do Presidente dos Estados Unidos nessa área.

Nesta época, o Prof. Smith estava viajando e o esperado encontro não ocorreu, mas o persistente Montenegro deixou-lhe redigida uma carta, solicitando-lhe o apoio do MIT para sua idéia de criar um centro técnico de aeronáutica no Brasil.

Ao tomar ciência do projeto, o atencioso e entusiasmado Prof. Smith se oferece a vir ao Brasil, aonde chega em 1945, a convite do Ministério da Aeronáutica e contratado por um período de seis meses. Aloja-se numa sala ao lado do escritório de Montenegro, e ambos passam a trabalhar no sonhado projeto. Como primeiro passo, põem-se a estudar qual local oferecia as melhores condições para a instalação do futuro Centro Técnico de Aeronáutica (CTA).

A ESCOLHA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Campinas, São José dos Campos, Guaratinguetá e Taubaté se apresentavam como municípios em condições de serem escolhidos para a futura sede do CTA.

No final da década de 1940, quando se iniciou a construção do CTA, São José dos Campos tinha cerca de 40 mil habitantes, com a metade da população morando na zona rural, e sua principal vocação era o tratamento de tuberculosos, devido ao seu excelente clima.

Mas foi essa pequena cidade que os estudos da comissão encarregada de viabilizar a escolha, chefiada por Montenegro, com a assessoria do Prof. Smith, indicaram como a única a reunir todos os pré-requisitos indispensáveis para receber a instituição.

Fatores decisivos para esta escolha foram sua privilegiada posição geográfica, às margens da futura rodovia Rio - São Paulo, suas condições climáticas bastante favoráveis e uma topografia plana. A cidade contava também com boa disponibilidade de energia e a proximidade com a cidade de São Paulo e o porto de São Sebastião.

Assim, em fevereiro de 1946, o “Correio Joseense” anunciava em manchete: *“Criação de uma grande Escola de Engenharia Aeronáutica em nossa cidade”*, destacando que aquele seria um dos maiores empreendimentos do gênero em todo o continente sul-americano.

Os joseenses perceberam logo o surto de desenvolvimento que a região receberia com esta obra, verdadeiro pólo incentivador para a ciência e a tecnologia no Brasil.

De fato, como conseqüência direta dessa iniciativa, a cidade veria a criação, em 1961, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, o Inpe, e, em 1969, da Empresa Brasileira de Aeronáutica, a Embraer.

Em 2004, São José dos Campos seria declarada “Capital da Indústria Aeroespacial do Brasil”.

Mas não nos adiantemos na história.

O SONHO VIRA REALIDADE

Foi em agosto de 1945 que ficou definido o plano geral, tendo como modelo o MIT, para a organização do futuro Centro Técnico de Aeronáutica (CTA) e de seu braço acadêmico, o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) – que englobava, no início, todas as atividades do Centro.

Este estudo, que ficou conhecido como “*Plano Smith - Montenegro*”, continha uma série de propostas fundamentais para a criação de uma escola de excelência no campo da engenharia aeronáutica.

Para sua concretização, o plano destacava pontos importantes. Um deles era que, sendo o Brasil, na época, pobre em combustíveis e com baixo padrão de vida, o centro deveria desenvolver aviões que fossem econômicos. Outro ponto destacado era evitar a todo custo ficar na dependência de países estrangeiros quanto a peças sobressalentes, pois isto levaria ao atraso do desenvolvimento de nossa indústria aeronáutica. Nesta mesma linha de independência, o plano apontava a importância de a escola de engenharia ser autônoma, com total liberdade para traçar seus cursos.

O plano foi aprovado e já no final de 1946 inicia-se a negociação para a vinda de professores e assistentes norte-americanos – mais tarde vieram também professores de outros países –, que deram ao ITA uma grande contribuição.

O sonho se fazia realidade. Nasceram o CTA e o ITA.

A primeira turma de alunos do ITA já se forma em 1954. Para paraninfo, é escolhido o próprio Montenegro. Era uma justa homenagem ao visionário e incansável lutador.



O CASAMENTO

No mesmo ano de 1954, outro acontecimento tinha marcado a vida de Casimiro. Aos 50 anos, decidira-se finalmente a abandonar a vida de solteiro.

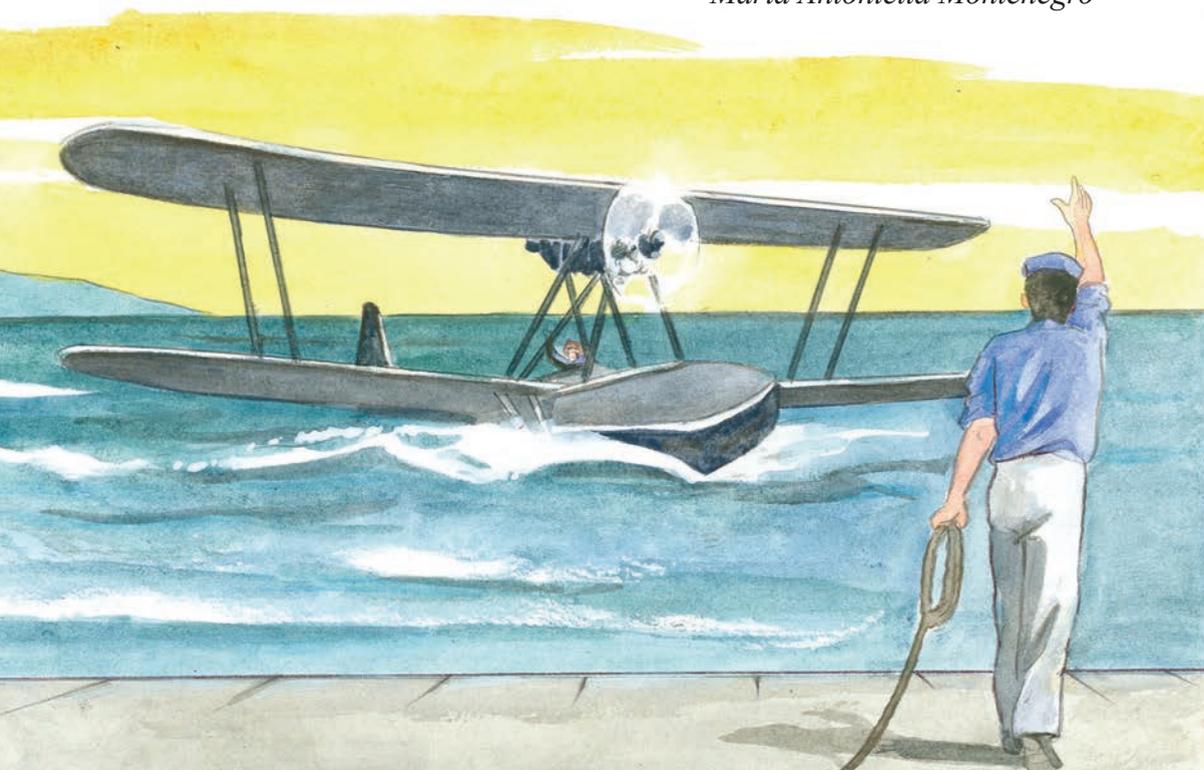
Sua esposa, que vivia na cidade de Santos, assistira muitas vezes Montenegro aterrissar seu hidroavião na praia, perto de sua casa, o que era sempre uma atração imperdível para os rapazes e as moças santistas.

Numa cerimônia discreta e com poucos convidados, casaram-se no Rio de Janeiro, indo logo morar no CTA, onde Montenegro, promovido a brigadeiro-do-ar e passando a integrar o seletivo grupo de oficiais generais da Aeronáutica, exercia a direção-geral.

Compartilhando os bons e maus momentos, animando-o e incentivando-o, Maria Antonietta se mostrou a companheira de que Montenegro precisava. Da feliz união nasceram cinco filhos.

“Os tempos no ITA foram os mais felizes de nossas vidas. Convivemos com famílias de professores de alto nível e de quase 30 países, com diferentes culturas, oficiais, funcionários e alunos irmanados com o mesmo ideal, que era o ideal de Casimiro, de construir algo importante para o nosso país”

Maria Antonietta Montenegro



O SUCESSO DO ITA

O modelo de ensino desenvolvido por Montenegro e pelo Prof. Smith foi muito audacioso para sua época e revelou-se de tal eficiência que até hoje serve de exemplo para muitas universidades.

Pela excelência de seus professores, o ITA criou fama e seu exame de admissão, ainda que rigoroso, passou a atrair cada vez mais candidatos de todos os cantos do país, ultrapassando o índice das maiores universidades brasileiras.

No modelo do ITA, o foco do processo educativo é o aluno. As salas de aula são pequenas e com um reduzido número de alunos, para que o professor possa se dedicar com mais atenção a cada um. Cada matéria tem a duração de seis meses e o semestre só pode conter seis matérias, o que permite ao aluno aprofundar-se em cada tema estudado.

O sistema de aconselhamento foi outra oportuna inovação do instituto. Os alunos vivem no ITA em período integral, nos cinco anos do curso, e cada aluno tem um professor-conselheiro, que o assiste em vários aspectos de sua vida, não só nas atividades diretamente relacionadas ao curso.

Uma das atitudes importantes criada por Montenegro foi a norma de não colar nas provas. Isso acontecia sem fiscalização, pois quem cuidava desta norma eram os próprios alunos, baseados no importante elo de confiança mútua que formavam com os professores. O aluno que fosse pego colando corria o sério risco de ser desligado do curso.

As lições que Montenegro deixou de sempre inovar, pesquisar e criar renderam bons frutos. O ITA foi pioneiro em diversas áreas, como nas telecomunicações, no uso do álcool como combustível, na utilização de reator nuclear em pesquisas e na construção do primeiro computador brasileiro.

A DESTITUIÇÃO DE MONTENEGRO

O jovem Ozires Silva tinha se formado com brilho engenheiro aeronáutico e se aproximado de Montenegro. Gostava de conversar com ele, pois considerava cada diálogo como um aprendizado.

Num dia de fevereiro de 1965, já como capitão aviador da Força Aérea, Ozires teve a triste missão de voar a Salvador, para onde Montenegro tinha viajado de férias, e lhe transmitir a notícia de seu afastamento do instituto, antes que soubesse pelos jornais.

O fato é que a Revolução de 1964 tinha atingido o ITA, como a quase todas as instituições do país.

Montenegro, que em 1964 voltara a ser diretor do CTA, procurara preservar o instituto, considerando-o como uma “ilha” dedicada ao ensino e à pesquisa. No entanto, como o ITA envolvia um elevado número de alunos, professores e oficiais, também ali havia opiniões e teses de diversas correntes.

Como resultado do tenso momento político, doze alunos foram desligados, dois professores afastados, e outros resolveram sair espontaneamente.

A crise era grave, e determinou também a substituição de Montenegro na direção-geral do CTA, por ordem do então ministro Eduardo Gomes – o mesmo Eduardo Gomes a quem ele ensinara a pilotar.

Assim, o Brigadeiro Casimiro Montenegro, fundador do Correio Aéreo Nacional, criador do ITA e do CTA, aos 60 anos de idade, era exonerado de seu posto, passando para a Reserva da Aeronáutica com a patente de marechal.

No constrangido encontro de Ozires com Montenegro, este escutou em silêncio o jovem oficial e, pela grandeza de seu caráter, teve uma reação tranqüila, dizendo que já esperava por esta decisão.

Dias depois, no seu discurso de transmissão do cargo ao novo diretor, Montenegro voltou a defender o modelo que sempre julgara o mais adequado: transformar o CTA/ITA em uma fundação pública, com autonomia administrativa e liberdade de cátedra.

A PERDA DA VISÃO

Uma forte dor nos olhos e a visão um pouco turva. Estes sintomas começaram a incomodar Montenegro, mas os médicos diagnosticaram um pequeno derrame e prescreveram apenas um remédio e repouso.

Com a persistência dos sintomas, ele decidiu ser examinado nos Estados Unidos e recebeu um triste diagnóstico: estava com um glaucoma em estágio avançado e impossível de ser revertido. Montenegro estava começando a ficar cego. Infelizmente, era tarde demais. Se o diagnóstico inicial tivesse sido correto, teria sido facilmente curado.

Triste ironia do destino para um homem que enxergara além de seu tempo. Porém, como comentou o Brigadeiro Piva, professor do ITA e cientista:

“Foi apenas a cegueira dos olhos, pois sua maior e verdadeira visão estava no cérebro e na alma.”



Exonerado de seu querido ITA e sem a visão, o imbatível Montenegro mesmo assim não se rendeu, contando sempre com a presença e a dedicação da esposa.

Passou a viver em Petrópolis e no Rio de Janeiro, cercado pela família e em contato com alguns fiéis amigos, mas sempre acompanhando os fatos ligados ao ITA e ao CTA, embora guardasse a mágoa de, com poucas exceções, ter sido “esquecido” por seus colegas de farda.

Uma dessas exceções foi o engenheiro aeronáutico Ozires Silva, que presidiria a Embraer por 21 anos. Outra foi o brigadeiro engenheiro Tercio Pacitti, que, em sua posse como reitor do ITA, em 1982, fez questão da presença de Casimiro.

No encerramento de seu discurso de posse, Pacitti disse:

“Esta é uma rara oportunidade para que a nova geração aqui presente conheça pessoalmente um grande estadista. Digo estadista, porque ele plantou para que as próximas gerações se beneficiassem. E hoje o Brasil colhe os frutos desta instituição.

“Solicito ao Marechal Montenegro o favor de levantar-se para que a nova geração de alunos e professores conheça pessoalmente nosso grande estadista.”

O auditório, em pé, saudou Montenegro com uma grande e merecida salva de palmas.

O HOMEM QUE CRIOU O FUTURO

O Marechal-do-Ar Casimiro Montenegro Filho foi um exemplo de visão, dedicação, esforço e perseverança. Etapa por etapa, degrau por degrau, atraindo sempre os melhores colaboradores, ele foi aos poucos construindo seu sonho de futuro.

Sua tese básica, de que o Brasil somente fabricaria aviões se antes fabricasse engenheiros e especialistas de alto nível, se provou exata. Hoje, sete anos após sua morte, o ITA já formou mais de cinco mil engenheiros e dois mil pós-graduados, que atuam no Brasil e no exterior. E a Embraer é a quarta maior empresa produtora de aviões comerciais do mundo.

Casimiro Montenegro faleceu na madrugada de 26 de fevereiro de 2000, aos 95 anos, em Petrópolis. Foi sepultado no Rio de Janeiro, com honras de ministro de Estado.

Seu caixão foi conduzido por seis alunos do ITA, sendo três civis e três militares, na presença de vários oficiais das Forças Armadas, alunos, professores e familiares. E lá repousa, na Cripta dos Aviadores, no cemitério de São João Batista.

No dia seguinte à sua morte, o jornal *Valeparaibano* publicava uma reportagem intitulada “O homem que criou o futuro”, que terminava com estas sábias palavras:

“Este homem merece, no mínimo, um muito obrigado. Que sua alma encontre sempre céus de brigadeiro para voar...”





BIBLIOGRAFIA

Casimiro Montenegro Filho, Ozires Silva e Decio Fichetti, Bizz Editorial, 1ª edição, São Paulo, 2006.

Montenegro – As aventuras do marechal que fez uma revolução nos céus do Brasil, Fernando Morais, Editora Planeta, São Paulo – 2006.

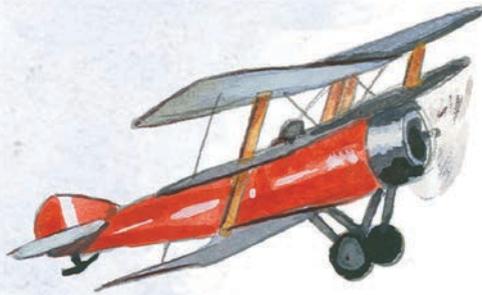
FICHA TÉCNICA

O Homem que Criou o Futuro – Vida e Obra de Casimiro Montenegro Filho
Prefeitura Municipal de São José dos Campos – SP, 1ª edição – 2007
ISBN – 978-85-61192-00-6

Coordenação e edição de texto - A.V.Queiroz
Produção Gráfica - Circus Serviços Gráficos Ltda.

Secretaria Municipal de Educação de São José dos Campos
Rua Felício Savastano, 240 – Vila Industrial - São José dos Campos – SP – 12.220-270
Fone: (12) 3901-2000 – E-mail: 156@sjc.sp.gov.br

Todos os direitos reservados à Prefeitura Municipal de São José dos Campos – SP. É vedada a reprodução total ou parcial da presente obra sem autorização expressa da detentora dos direitos.



“...O Marechal-do-Ar Casimiro Montenegro Filho foi um exemplo de visão, dedicação, esforço e perseverança. Etapa por etapa, degrau por degrau, atraindo sempre os melhores colaboradores, ele foi aos poucos construindo seu sonho de futuro... Sua tese básica, de que o Brasil somente fabricaria aviões se antes fabricasse engenheiros e especialistas de alto nível, se provou exata. Hoje, sete anos após sua morte, o ITA já formou mais de cinco mil engenheiros e dois mil pós-graduados, que atuam no Brasil e no Exterior. E a Embraer é a quarta maior empresa produtora de aviões comerciais do mundo.”



**Cidade de
São José dos Campos**
Prefeitura Municipal

