



Esquadrilha na fábrica

Produção de aviões em série no Brasil começou em 1935 para treinar pilotos e equipar aeroclubes

Neldson Marcolin

Até 1935 o Brasil não fabricava aviões. Na terra de Alberto Santos-Dumont, um dos pioneiros da aviação, quando se precisava de aeronaves de qualquer tipo, a solução era importar. É verdade que vários aparelhos foram projetados e construídos no país desde 1910, mas quase sempre como um desafio pessoal de indivíduos apaixonados pelo assunto. Em maio deste ano, porém, a situação era inversa. A Embraer inaugurou em Gavião Peixoto, interior de São Paulo, um hangar para instalar a linha de montagem do supercargueiro KC-390, o maior avião fabricado no Brasil. A decisão de fabricar aeronaves em série ocorreu em 1934, com o apoio do governo de Getúlio Vargas e muito pelo empenho do tenente-coronel do Exército Antônio Guedes Muniz e do industrial carioca Henrique Lage. Um ano depois o primeiro deles, o M7, voou no Campo dos Afonsos, no Rio. A Companhia Nacional de Navegação Aérea (CNNA), de Lage, produziu 26 exemplares do M7 e 40 do M9, ambos projetados e supervisionados por Guedes Muniz.

O governo brasileiro e os militares perceberam a importância da aviação durante a Primeira Guerra Mundial, quando as aeronaves foram utilizadas como arma pela primeira vez. O conflito motivou o Exército e a Marinha a criarem sua arma de aviação – a instituição do Ministério da Aeronáutica só ocorreu em 1941. Além das questões bélicas, o Brasil tinha poucas estradas e ferrovias e o transporte aéreo



1 Linha de produção do M7, em setembro de 1936

2 Entrega de um lote de M9, em janeiro de 1940, no Rio de Janeiro

3 Montagem do trem de aterrissagem do primeiro avião em série

era importante para se chegar ao interior do país. “Foi quando se pensou em comprar aviões para treinamento básico, formar pilotos e doar para aeroclubes”, conta o historiador João Alexandre Viégas, que defendeu tese de doutorado sobre o tema em 1988, na USP, e lançou o livro *Vencendo o azul – História da indústria e tecnologia aeronáuticas no Brasil* (Livraria Duas Cidades, esgotado).

“Foi nesse contexto que o alagoano Guedes Muniz propôs durante o 1º Congresso Nacional de Aeronáutica, em 1934,

a fabricação de aviões no Brasil”, diz Viégas. O militar listou três opções: criar uma fábrica estatal, convidar uma empresa estrangeira para montar seus aviões aqui ou desenvolver uma indústria nacional, com capital e gerência privada. Muniz defendia a última opção e recebeu apoio do governo federal, importante para conseguir um mercado interno compensador. Ao mesmo tempo, Henrique Lage já planejava entrar no ramo da aviação.

O primeiro aparelho de Guedes Muniz – então um dos raros engenheiros aeronáuticos do país –

foi o Muniz M5, projetado por ele e fabricado na França com verba do governo federal. A aeronave foi enviada ao Rio e apresentada publicamente em 1931. O sucesso do M5 abriu caminho para outro projeto de Muniz, o M7, o primeiro a ser fabricado em série pela CNNA.

Tratava-se de um biplano monomotor com estrutura de madeira. O motor era o inglês Gipsy Major, de 130 cavalos de força. As peças do avião foram construídas por empresas nacionais e uma oficina de precisão carioca copiou um controlador de curvas norte-americano. A aeronave era robusta, com grande resistência nas aterrissagens e destinada a treinamento primário de pilotos. Das 26 fabricadas entre 1936 e 1941, oito serviram à aviação militar e 18 aos aeroclubes. Muniz projetou em seguida o M9. Era praticamente o mesmo aparelho, com motor diferente, o De Haviland Gipsy, com 200 cavalos e o nariz mais longo. Homologado em 1938, 40 foram fabricados até 1943.

A empresa de Lage foi a primeira, mas não a única, a fabricar aviões a partir dos anos 1930. Em 1945, existiram outras com o mesmo fim. Mas, segundo Viégas, depois da Segunda Guerra os Estados Unidos começaram a exportar aviões muito baratos sem nenhum tipo de proteção alfandegária. A medida apressou o fim da jovem indústria brasileira de aviões. “As primeiras companhias de construção aeronáutica dependiam fortemente do Estado, que, embora não fosse único comprador, sem dúvida era o principal”, afirma a historiadora Nilda Oliveira, professora e pesquisadora do Departamento de Humanidades do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). “A interrupção das encomendas depois da guerra foi determinante para o fim das empresas.” O país só se recuperou do revés no setor com a criação da Embraer em 1968, consequência direta da formação dos engenheiros do ITA, fundado em 1950 em São José dos Campos.



Guedes Muniz (esq.) antes do voo oficial do protótipo do M7