

# TENENTE AVIADOR

FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS (1925 - 1945):  
HERÓI DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA 2ª GUERRA MUNDIAL

ÁLVARO PINTO DANTAS DE CARVALHO JÚNIOR



CASA DE  
CULTURA  
CAROLINA  
TABOADA





# TENENTE AVIADOR

**FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS (1925 - 1945):  
HERÓI DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA 2ª GUERRA MUNDIAL**

SALVADOR  
EDIÇÃO 2026

Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior



Copyright©2026 by  
Casa de Cultura Carolina Taboada



#### **AUTOR**

Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior  
Rua Alameda dos Jasmins 220, Cidade Jardim  
40.296-200 - Salvador - Bahia  
alvarodantas@gmail.com  
71 99999-6147

#### **PROJETO EDITORIAL**

Verbo de Ligação Design Digital  
contato@verbodeligacao.com.br  
Instagram: @verbodeligacao

#### **CAPA**

2º Tenente-Aviador da Reserva  
Convocado Frederico Gustavo dos Santos  
Foto: Museu Aeroespacial.

#### **DIAGRAMAÇÃO**

José Carlos Baião Ferreira  
jcbaiao@outlook.com  
Instagram: @jcbaiao

#### **IMPRESSÃO E ACABAMENTO**

Press Color  
www.prescolor.com.br

#### **FICHA CATALOGRÁFICA**

---

Carvalho Júnior, Álvaro Pinto Dantas de.

C331 Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos (1925-1945), herói da Força Aérea Brasileira na 2ª Guerra Mundial / Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior. – Salvador: Casa de Cultura Carolina Taboada, 2026.

280 p.: il.

Inclui anexos.

ISBN: 978-65-02-41402-6

1. Santos, Frederico Gustavo dos, 1925-1945. 2. Biografia. 3. Guerra Mundial, 1939-1945. I. Título.

CDU (2007): 929

---

Elaboração (Resolução CFB nº 184/2017):  
Ana Lúcia Albano, CRB-5/1784



**Rio Vermelho**  
**Salvador - Bahia - Brasil**

**[www.carolinataboada.com.br](http://www.carolinataboada.com.br)**

#### **DIRETORIA**

##### **Presidente**

Nelson Almeida Taboada

##### **Vice-Presidente**

Carolina Soussa Taboada

##### **Diretor de Cultura**

Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior

##### **Diretor Administrativo-Financeiro**

Jaguaracy Xavier Araújo

**“Senta a Pua”:  
lançar-se sobre o inimigo com  
decisão, golpe de vista e vontade de  
aniquilá-lo.**

**Quem vai sentar a pua não,  
tergiversa. Arremete de ferro em  
brasa e verruma o bruto”.**

**Austregésilo de Athayde**  
(Membro da Academia Brasileira de Letras: 1898-1993)

**“Senta a pua”** é uma expressão popular que significa agir com rapidez, decisão e coragem. Durante a Segunda Guerra Mundial, os pilotos brasileiros do 1º Grupo de Aviação de Caça adotaram o termo na Itália como lema, se tornando um grito de guerra que significava atacar o inimigo com agressividade e sem hesitação.

[www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br)

## HI NO DOS AVIADORES BRASILEIROS

Vamos filhos altivos dos ares  
Nosso voo ousado alçar,  
Sobre campos, cidades e mares,  
Vamos nuvens e céus enfrentar.

D'astro-rei desafiamos nos cimos,  
Bandeirantes audazes do azul.  
Às estrelas, de noite subimos,  
Para orar ao Cruzeiro do Sul.

Contacto! Companheiros!  
Ao vento, sobranceiros,  
Lancemos o roncar  
Da hélice a girar.  
(2X)

Mas se explode o corisco no espaço  
Ou a metralha na guerra, rugir  
Cavaleiros do século do aço,  
Não nos faz o perigo fugir.

Não importa a tocaia da morte  
Pois que a pátria, dos céus no altar  
Sempre erguemos de ânimo forte,  
O holocausto da vida, a voar.

**Música: Ten. Músico João Nascimento**  
**Letra: Cap. Aviator Armando Serra de Menezes**



# SUMÁRIO

|                                                                                                                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>AGRADECIMENTOS</b> .....                                                                                                                                         | 11 |
| <b>APRESENTAÇÃO</b> .....                                                                                                                                           | 15 |
| <b>PREFÁCIO</b> .....                                                                                                                                               | 17 |
| <b>INTRODUÇÃO</b> .....                                                                                                                                             | 21 |
| <b>CAPÍTULO 1</b>                                                                                                                                                   |    |
| A FAMÍLIA: ASCENDÊNCIA PORTUGUESA E ALEMÃ .....                                                                                                                     | 27 |
| <b>CAPÍTULO 2</b>                                                                                                                                                   |    |
| UMA INFÂNCIA E JUVENTUDE FELIZ EM SALVADOR NAS DÉCADAS DE 1920 E 1930 ..                                                                                            | 33 |
| <b>CAPÍTULO 3</b>                                                                                                                                                   |    |
| O SONHO DE CRIANÇA QUE UM DIA SE TORNARIA REALIDADE: O DESPERTAR DA PAIXÃO<br>PELA AVIAÇÃO. ....                                                                    | 43 |
| <b>CAPÍTULO 4</b>                                                                                                                                                   |    |
| O COMEÇO DA GUERRA LEVA O JOVEM FREDDY A BUSCAR NOVOS HORIZONTES ..                                                                                                 | 51 |
| <b>CAPÍTULO 5</b>                                                                                                                                                   |    |
| O ESTUDANTE DE ENGENHARIA FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS PARTICIPA DE<br>MANIFESTAÇÕES PARA PRESSIONAR O GOVERNO VARGAS A ENVIAR TROPAS PARA<br>LUTAR NA GUERRA ..... | 59 |
| <b>CAPÍTULO 6</b>                                                                                                                                                   |    |
| A GRANDE GUINADA NA VIDA: DO CURSO DE ENGENHARIA PARA O DE PILOTO DE CAÇA<br>DA RESERVA DA AERONÁUTICA .....                                                        | 65 |
| <b>CAPÍTULO 7</b>                                                                                                                                                   |    |
| O CURSO DE PILOTO DE CAÇA DA UNITED STATES ARMY FORCES (USAAF) NOS ESTADOS<br>UNIDOS: ASPIRANTE A OFICIAL DA RESERVA CONVOCADO .....                                | 71 |
| <b>CAPÍTULO 8</b>                                                                                                                                                   |    |
| MEMBRO DO 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA (FAB)<br>FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS SEGUE PARA O TEATRO DA GUERRA, EM PISA, NA<br>ITÁLIA .....    | 75 |
| <b>CAPÍTULO 9</b>                                                                                                                                                   |    |
| A PRIMEIRA MISSÃO DE GUERRA NA FUNÇÃO DE PILOTO DE COMBATE DA ESQUADRILHA<br>AZUL .....                                                                             | 81 |

## **CAPÍTULO 10**

|                                                                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| O AVIADOR FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS REALIZANDO AS SUAS MISSÕES NO<br>REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT DURANTE A SEGUNDA GERRA MUNDIAL ..... | 99 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## **CAPÍTULO 11**

|                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| A ÚLTIMA MISSÃO E O LEGADO DE LUTA PELA PAZ E DEMOCRACIA DEIXADO PARA OS<br>BRASILEIROS ..... | 103 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## **CAPÍTULO 12**

|                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| MISSÕES REALIZADAS POR FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS – RELATÓRIO DE OPERAÇÕES<br>DIÁRIAS ..... | 119 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## **CAPÍTULO 13**

|                                                                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| AS HOMENAGENS POST-MORTEN: A CONSAGRAÇÃO DE UM HERÓI NO BRASIL E NO<br>EXTERIOR ..... | 155 |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## **CAPÍTULO 14**

|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| O SONHO E O LEGADO DE UM HERÓI ..... | 181 |
|--------------------------------------|-----|

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| <b>LINHA DO TEMPO</b> ..... | 183 |
|-----------------------------|-----|

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| <b>GALERIA DE FOTOS</b> ..... | 187 |
|-------------------------------|-----|

|                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>DOCUMENTOS PESSOAIS DE FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS</b> ..... | 195 |
|------------------------------------------------------------------|-----|

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| <b>POSFÁCIO</b> ..... | 245 |
|-----------------------|-----|

|                                            |     |
|--------------------------------------------|-----|
| <b>FONTES MANUSCRITAS E ARQUIVOS</b> ..... | 248 |
|--------------------------------------------|-----|

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| <b>BIBLIOGRAFIA</b> ..... | 251 |
|---------------------------|-----|

|                     |     |
|---------------------|-----|
| <b>ANEXOS</b> ..... | 255 |
|---------------------|-----|

# AGRADECIMENTOS

A realização dessa obra foi possível graças a preciosa colaboração de amigos e estudiosos da história da Força Aérea Brasileira (FAB) que contribuíram com informações e indicações de livros e fontes bibliográficas para a escrita do presente livro.

De forma especial agradeço a Dr. Nelson Almeida Taboada, benemérito da cultura, que através da Casa de Cultura Carolina Taboada, que leva o nome de sua filha, tem incentivado e patrocinado desde a sua fundação em 2008 a publicação de livros sobre a história do Rio Vermelho, de Salvador e da Bahia. Com a iniciativa da criação dessa instituição nossa cidade ganhou uma entidade destinada ao fomento da cultura e de ações nos setores educacional, assistencial e social. O presente livro é mais uma publicação especial dessa instituição.

Uma palavra de gratidão também deve ser dirigida ao Coronel Aviador Saulo Vinícius Sobreira àquele que deu o sopro vital apresentando a ideia de uma homenagem ao Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos quando falou em um almoço na casa do advogado Luíz Machado Bisneto da placa de bronze que queria fazer para colocar na base do avião caça supersônico Mirage, instalado na Praça Orugan, na Avenida Oceânica, em Ondina, perpetuando a memória do herói morto em missão na 2ª Guerra Mundial. Esse pensamento foi a mola propulsora de tudo pois despertou em Nelson Taboada o desejo de ampliar essa homenagem mandando confeccionar dois bustos e a escrita de uma biografia para eternizar a sua memória.

Uma palavra de agradecimento tem que ser feita a Raquele Franco Lima Bastos. Depois do surgimento da ideia da confecção do busto ela assumiu a responsabilidade de fazer acontecer. Com extrema sensibilidade para a cultura se tornou parceira de Nelson Taboada no projeto. Pesquisou escultores no Brasil, até encontrar a empresa Sculptures, umas das mais qualificadas a nível nacional. Viajou para conhecer o atelier, fechou o negócio, organizou toda a

logística e acompanhou todo o trabalho de confecção do busto do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos.

Também quero agradecer a colaboração de duas pessoas que muito contribuíram para o êxito desse projeto. O primeiro foi Dr. Carmo Tuffy João por ter providenciado toda a vestimenta de piloto daquela época para ilustrarmos no livro. Ele pesquisou sobre todas as peças da indumentária usada pelos pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça, encomendou e mandou trazer dos Estados Unidos a jaqueta, o capacete de piloto com os óculos, o quepe de gala, o boton e o echarpe. O segundo foi o Sr. Rubens Sil de Carvalho. Ele que nos dava o suporte logístico de transporte para todos os lugares que precisávamos ir. Disponibilizou o seu carro para nos levar de São Paulo para Sorocaba para que pudéssemos acompanhar o trabalho de modelagem e fundição do busto. Também providenciou o transporte dos dois bustos, quando ficaram prontos, para nosso avião para ser levado para Salvador. Diante de tanta dedicação agradeço imensamente a esses dois amigos.

A escrita desse livro foi baseada em fontes inéditas, tanto escritas como orais. Ambas fundamentam esse trabalho e ajudam a reconstituir o contexto político, social e econômico em que Frederico Gustavo dos Santos viveu, bem como ajudam ao leitor a seguir cronologicamente sua trajetória de vida. Em relação as fontes orais agradecemos a historiadora Maria Mercedes Tourinho Dantas Guerra e ao Dr. João da Costa Pinto Dantas Neto. Por frequentarem a casa da avó que residia no Jardim Brasil, no bairro da Barra, foram vizinhos de rua do Dr. João Gustavo dos Santos Filho e de D. Louisa Witte dos Santos, pais de Freddy e que moravam na rua Marquês de Caravelas. Através de depoimentos eles descreveram como era a Barra e a rua que a família ‘Gustavo dos Santos’ residiu, relembaram do cotidiano dele, falaram um pouco dos vizinhos e amigos da família e principalmente destacaram como o Freddy era simpático e querido por todos da vizinhança, deixando muitas saudades e boas lembranças quando partiu para a guerra e lá terminou falecendo em sua 44ª missão de combate.

É importante também reconhecer a valiosa colaboração de Denis Fraser

que cedeu documentos inéditos da época do falecimento do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos. São três cartas datadas de abril de 1945 escritas por Stuart Fraser, pai de Denis, e que era muito amigo do Dr. João Gustavo dos Santos Filho e da sra. Louisa Witte dos Santos, pais do aviador. Nessa correspondência Fraser comenta sobre a situação da 2ª Guerra Mundial, as circunstâncias do falecimento de Freddy e sobre a missa de 7º dia que aconteceu no Mosteiro de São Bento da Bahia. A publicação dessa documentação rara nesse livro contribuiu para legitimar o peso histórico dessa biografia sobre o nosso herói baiano.

Muitos estudiosos e curiosos sobre a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial colaboraram com informações e indicações livros, sites e documentários. A todos agradecemos e de forma especial a Gustavo Dantas Guerra que indicou o documentário “Senta a Pua!”, um dos mais completos documentários que a partir de entrevistas e imagens de arquivo, recupera a história dos soldados do 1º Grupo de Aviação de Caça Brasileiro que participaram da Segunda Guerra Mundial desde o desembarque das tropas na Itália. A saga é relatada pelos próprios veteranos do maior conflito bélico do último século. O Major-Brigadeiro Newton Neiva de Figueiredo narra com detalhes as circunstâncias da morte do tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos quando realizava sua 44ª missão de combate no dia 13 de abril de 1945.

Já próximo de finalizar a escrita do livro descobrimos que no Arquivo Histórico do Centro de Documentação e Pesquisa (CDP) que integra a documentação arquivística e bibliográfica que compõe o acervo do Museu Aeroespacial (MUSAL), localizado no Rio de Janeiro, está guardada e preservada grande parte da documentação do 1º Grupo de Aviação de Caça: as cadernetas de voo, com o histórico dos voos realizados; o relatório das missões realizadas diariamente durante a 2ª Guerra Mundial; dados dos pilotos, entre outras informações que divulgam o patrimônio cultural da Aeronáutica brasileira.

Ao entrar em contato com o Musal tivemos a informação que lá estava arquivado muitos documentos referentes a atuação do tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos nos meses em que atuou na Campanha da Itália ao lado

dos aliados sob o comando do Brigadeiro Nero Moura. Com o objetivo de ter acesso a essa documentação para coletar mais informações para o presente livro agendamos com a equipe de profissionais do Arquivo Histórico uma visita ao Centro de Documentação e Pesquisa do Musal. Durante uma semana pesquisamos na referida instituição e tivemos acesso a uma documentação inédita referente a atuação do avião “Santos” na Segunda Guerra. Nos foi facultado coletar as informações necessárias e também reproduzir as imagens desses documentos na presente biografia. Diante da importância desses documentos para o nosso livro e o profissionalismo com que fomos atendidos agradecemos de coração a disponibilidade e atenção que nos foi dispensada pelos seguintes membros da equipe do Arquivo Histórico: Mônica Teixeira Serra, historiadora e chefe do Centro de Documentação e Pesquisa; Eduardo Santos Nunes, 2º sargento e auxiliar do Arquivo Histórico; Aldair Xavier da Silva, suboficial e auxiliar do Arquivo Histórico e Marcos Antônio Amado dos Santos, suboficial e encarregado do Arquivo Histórico.

No mais agradecemos a todos aqueles que de forma direta ou indireta perceberam a importância dessa obra para trazer a luz a história de vida de um jovem piloto que se dedicou de corpo e alma, com coragem e bravura, para ajudar a manter viva a chama da liberdade, da paz e das democracias no mundo.

Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior  
Diretor de Cultura da Casa de Cultura Carolina Taboada

# APRESENTAÇÃO

**Carolina Soussa Taboada**  
Psicóloga



Nem todo herói é amplamente reconhecido por seus atos de coragem e bravura. Muitos, na verdade, têm suas histórias esquecidas, quando não inteiramente desconhecidas.

Mas há aqueles cuja grandeza parece resistir ao tempo. Não importa quantos anos tenham passado, quanto o mundo tenha mudado ou quão distante seja o contexto em que viveram: certos gestos de coragem permanecem capazes de atravessar gerações.

Seu heroísmo é tão inspirador que, mesmo décadas depois, ainda pode tocar o coração daqueles que nunca os conheceram, mas que encontram em sua conduta um exemplo de coragem, honra e sacrifício. Esse é o caso do herói que inspira este livro: o tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos.

Até pouco tempo atrás, nem mesmo eu, que hoje recebo a honra de escrever algumas palavras em sua homenagem, conhecia sua história. Frederico, baiano como eu, jovem como um dia também fui, carregava sonhos, aspirações e o desejo de servir a algo maior do que si mesmo.

Seu sonho começou como começam tantos outros: a partir de uma paixão. Antes de imaginar-se piloto de guerra ou de lutar contra o nazismo, seu desejo era desprovido da vaidade e das ambições da vida adulta. Era um sonho lúdico, quase infantil, como tantos que um dia tivemos: o de voar. Algumas pessoas, porém, não se satisfazem apenas em imaginar. E talvez seja justamente aí que resida a diferença entre as crianças que um dia sonharam

em voar e aquelas que, de fato, aprenderam a fazê-lo.

Frederico não se contentou com a imaginação. Buscou meios concretos de alcançar seu sonho: pesquisou, estudou, praticou e, por fim, alçou voo. Eu gostaria de poder dizer que Frederico viveu uma longa vida e realizou voos para lugares bonitos e ensolarados, longe de qualquer perversão humana. Mas esse, infelizmente, não foi seu destino.

Frederico, embora um dia tenha sido tão cheio de vida, sonhos e ambições quanto qualquer um de nós, viveu em um contexto muito diferente. É fácil pensar que alguém nasce herói, mas a verdade é que, na grande maioria das vezes, é preciso tornar-se um. E foi isso que Frederico fez.

Quanto mais conhecia os horrores que se espalhavam pelo mundo, mais compreendia que não bastava indignar-se: era preciso também combater, ele próprio, as injustiças que tanto condenava. Voar, então, ganhou outro sentido. Já não era apenas um sonho de infância, mas também uma forma de lutar por aquilo em que acreditava.

O custo dessa escolha, no entanto, foi ter sua vida interrompida cedo demais. Para a felicidade daqueles que ainda acreditam em heróis, porém, não cedo o bastante para impedir que deixasse um legado. E é justamente esse legado que estas páginas agora buscam imortalizar comigo, com Frederico e, a partir de agora, com vocês.

Carolina Soussa Taboada

# PREFÁCIO

**Coronel-Aviador Saulo Vinícius Sobreira**  
Comandante da Base Aérea de Salvador  
Biênio 2025/2026



Entre desafios, revezes e avanços, quantas surpresas um cargo de direção, comando ou gestão pode trazer?

Acreditando nele e nos seus propósitos, ao pisar em terras soteropolitanas, mais uma vez, tive a certeza de que a vida não é aleatória e que o Grande Regente já havia orquestrado absolutamente tudo o que estava por vir.

Assim, o encontro com amigos em um dia dos pais tornou-se o motor para fazer justiça à memória de Frederico Gustavo dos Santos, o herói da Bahia. A minha surpresa por ter descoberto e revivido a história de “Freddy” foi sustentada e alimentada por Nelson Almeida Taboada e Luiz Machado Bisneto, irmãos que entenderam, no primeiro ato, a magnitude das ações daquele que não pôde voltar para os seus familiares após a Segunda Guerra Mundial.

Algumas biografias limitam-se a registrar fatos. Outras procuram compreender escolhas. Este livro pertence ao segundo grupo. Ele não apenas descreve uma trajetória interrompida precocemente, mas expõe o processo pelo qual um jovem comum, inserido em um ambiente familiar estruturado, decide assumir riscos reais em um contexto extremo.

Frederico nasceu em Salvador, em 1925, em um núcleo familiar que oferecia estabilidade, educação e um caminho previsível de ascensão profissional. O percurso esperado era claro: formação acadêmica, carreira consolidada, vida segura. Ainda assim, em um momento crítico da história mundial, ele rompe esse padrão. Abandona o curso de engenharia e opta pela aviação

militar — não por impulso, mas por uma combinação de vocação e leitura do contexto histórico.

Esse ponto merece atenção. A decisão de Frederico não pode ser reduzida a entusiasmo juvenil ou romantização da guerra. Ela ocorre em um ambiente de crescente tensão: ataques a navios brasileiros, mobilização popular, pressão política e o reposicionamento do Brasil no cenário internacional. Frederico internalizou esse contexto e transformou percepção em ação, dom de poucos.

Sua formação como piloto de caça não foi simbólica. Foi técnica, exigente e seletiva. O treinamento nos Estados Unidos e a posterior integração ao 1º Grupo de Aviação de Caça colocaram-no em um dos ambientes mais rigorosos da época, onde competência operacional era condição básica de sobrevivência. A partir daí, sua atuação deixa de ser potencial e passa a ser execução concreta: missões reais, sob risco constante, em um teatro de guerra ativo.

Outro elemento que este trabalho evidencia — e que frequentemente é ignorado — é a compressão do tempo. Em poucos anos, Frederico percorre um ciclo completo: formação civil, ruptura, treinamento militar, deslocamento internacional e entrada em combate. Em poucos meses na Itália, acumula dezenas de missões e participa de operações relevantes no avanço aliado. Não houve espaço para gradualismo. Houve decisão, preparo e exposição imediata à morte.

Deixou-nos aos 19 anos, como o piloto brasileiro mais jovem a falecer no Teatro de Operações, encerrando uma trajetória breve, mas não superficial. Ao contrário: evidenciou o custo real das decisões tomadas. Este não é um relato confortável. Não há aqui heroísmo vazio nem narrativa idealizada. Há um caso concreto de responsabilidade assumida em condições adversas.

Dessa forma, este livro cumpre uma função importante ao recuperar essa história com base em contexto, evidências e encadeamento lógico dos fatos. Ele permite ao leitor compreender não apenas o que Frederico fez, mas por que fez — e em que circunstâncias essas decisões foram tomadas.

A leitura exige cuidado. Reduzir essa trajetória a exaltação patriótica

empobrece o conteúdo. Ignorar o contexto histórico também. O valor deste trabalho está justamente na interseção entre indivíduo e cenário — onde escolhas pessoais produzem consequências reais.

Ao final, permanece uma questão que o texto não responde diretamente, mas inevitavelmente impõe: diante das mesmas condições, quantos fariam a mesma escolha?

Resta, ainda, uma reflexão que ultrapassa o campo histórico e alcança o espiritual. Há decisões humanas que parecem individuais, mas se inserem em um plano maior, que nem sempre é plenamente compreendido no tempo presente.

Consta nas escrituras: “Os pensamentos de Deus são mais altos do que os nossos pensamentos, e os seus caminhos mais altos do que os nossos caminhos” (Isaías 55:9).

Não houve coincidência na trajetória do Tenente Santos, assim como não houve no meu encontro que deu origem a este livro. Os propósitos e desígnios, que nunca cessam, estão nas páginas que se seguem.

Que a fé nele seja suficiente para novas surpresas e desafios. Revezes e avanços tornam-se irrelevantes.

Boa leitura.

Saulo Vinícius Sobreira



# INTRODUÇÃO

**Nelson Almeida Taboada**

Presidente da Casa de Cultura Carolina Taboada



Fundada no dia 25 de março de 2008, a Casa de Cultura Carolina Taboada, que leva o nome de minha filha, tem como missão contribuir com ações de fomento à cultura. Em seus 18 anos de existência a instituição tem se notabilizado pela profícua atividade cultural, editorial e social. No que diz respeito a publicações de livros a participação principal é em projetos que valorizam e destacam temas importantes da história da Bahia. Desde a sua fundação muitas foram as suas realizações e em pouco tempo se tornou destaque no meio cultural da Bahia.

A história de vida do tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos sempre me encantou e a publicação desse livro e a confecção dos dois bustos que retratam esse herói são frutos da admiração que tenho pelos feitos dele. Eu nasci em 1941, em plena guerra. Na minha adolescência e juventude eu já tinha conhecimento e escutava muito as histórias de Freddy, como ele era chamado, e sua jornada exitosa como piloto da Força Aérea Brasileira.

A minha diferença de idade para ele são 16 anos. Eu tomei conhecimento da trajetória da vida dele através das notícias dos jornais da época que noticiavam o que estava acontecendo na guerra e também a sua participação e depois da sua morte as homenagens que prestavam a ele na Bahia. Passei a admirá-lo e a tê-lo como meu herói porque eu sempre gostei de aviação e tinha um sonho de ser piloto. Na verdade, se eu pudesse eu teria nascido alguns anos antes para ser piloto de caça na Segunda Guerra, mas Deus não quis e eu nasci depois.

Tudo isso me fez sempre ter na lembrança uma maneira de fazer algum dia uma homenagem para ele. No decorrer dos anos tive alguns contatos com coronéis da Força Aérea Brasileira, mas não senti nenhum entusiasmo deles. Até que, o ano passado, em um almoço na casa do advogado Luís Machado Bisneto que é o advogado sênior da minha empresa e meu amigo, encontrei o tenente coronel Saulo Sobreira. No decorrer da conversa surgiu a história de vida de Freddy e ele me disse que estava pensando em fazer uma placa em homenagem ao piloto para colocar próximo ao avião, um caça supersônico Mirage III, instalado na Praça Orugan, na avenida Oceânica, no bairro de Ondina, em Salvador. Eu argumentei com ele que Frederico Gustavo dos Santos merecia uma coisa maior porque naquele trecho da avenida os carros transitam em velocidade e não teriam condições de visualizar a placa e também as pessoas que passam fazendo atividade física não iriam parar para ver.

Com isso eu disse a ele que estava disposto a mandar confeccionar um busto para homenageá-lo. Ele ficou muito feliz com a ideia e imediatamente se entusiasmou. Combinamos quando o busto ficasse pronto iríamos ver a melhor maneira de colocá-lo no aeroporto de Salvador para que todos que chegassem ou saíssem da cidade pudessem tomar conhecimento da história desse herói baiano. O comandante Saulo me disse que gostaria que fosse feito outro busto para que pudessemos enviar para o Comando da Aeronáutica, órgão responsável pela gestão da Força Aérea Brasileira (FAB), em Brasília.

Para concretizar o projeto conversei com a advogada Raquele Franco Lima Bastos que se dispôs a ajudar e procurar um escultor para fazer os dois bustos, um de 60 cm de fibra de vidro e o outro de 90 cm, de bronze, para ser colocado no aeroporto. Daí parti para realizar o projeto. Isso me trouxe uma satisfação muito grande e uma realização porque como disse, desde jovem que eu o tinha como o meu herói e hoje eu já com 85 anos de idade consegui fazer uma coisa para eternizar o nome dele.

Além desses bustos surgiu também a ideia de fazermos o livro sobre a vida dele e de imediato tivemos o apoio do historiador, pesquisador e escritor Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior que atualmente é o Diretor de Cultura

da Casa de Cultura Carolina Taboada e o responsável por escrever os livros patrocinados pela instituição. Imbuído dessa nobre missão Álvaro fez a pesquisa, escreveu a obra, selecionou as fotografias e documentos históricos inéditos e coordenou os contatos para a realização do projeto gráfico e impressão.

Esse livro tem 280 páginas e conta a história de vida dele completa. Tudo que conseguimos na pesquisa em livros, documentos históricos, depoimentos, colocamos na obra para registrar a trajetória da vida dele e da família. Pesquisamos também para ver se encontrávamos algum parente em Salvador e nos Estados Unidos, mas não obtivemos sucesso porque seu irmão e tios até o que conseguimos descobrir não deixaram descendentes. O núcleo familiar era formado apenas pelos pais e dois filhos. Frederico, que morreu com 19 anos e seis meses e o irmão João Gustavo dos Santos Neto que não se casou. Os pais e o irmão se mudaram para os Estados Unidos e depois para a Alemanha. Com tudo isso nós gostaríamos muito de ter descoberto os parentes para citar no livro e convidá-los para o lançamento, mas infelizmente não conseguimos até o momento da publicação nenhuma notícia.

Nesse projeto estiveram presentes também três pessoas que não posso deixar de citar pela importância que tiveram para a realização do mesmo. A primeira é a advogada Raquele Franco Lima Bastos que ficou entusiasmada com a ideia e foi quem descobriu a melhor empresa de escultura do Brasil que poderia fazer a confecção dos bustos: a “Brasil Sculptures – Toco Dias”. Raquele fez o contrato com a empresa, acompanhou a obra desde o começo até a sua finalização.

Contei também com a colaboração do meu compadre e amigo a mais de 50 anos, Dr. Carmo Tuffy João, ex-banqueiro aposentado que se prontificou a participar do projeto pesquisando e adquirindo nos Estados Unidos toda a vestimenta que os pilotos usavam na época da guerra e me enviou para que fosse fotografada e ilustrada no livro. Outro grande amigo que não posso deixar de citar é o Rubens Sil de Carvalho, que se entusiasmou e se colocou a disposição para fazer todos os nossos traslados de São Paulo para Sorocaba e também, quando as esculturas ficaram prontas, transportar da oficina para

nosso avião para trazer para Salvador. Portanto, esses dois amigos fazem parte desse projeto.

Entre os membros do Comando da Aeronáutica o projeto dos bustos e do livro teve uma grande repercussão antes mesmo do lançamento oficial das obras. Em abril de 2026 em um encontro de brigadeiros e coronéis de todo o país, realizado no Centro Militar de Convenções e Hospedagem da Aeronáutica (CEMCOHA), localizado na Avenida Oceânica, em Salvador, fui convidado pelo coronel Saulo Sobreira para participar e me emocionei com a homenagem que me foi prestada quando o Brigadeiro Sênior presente e o coronel Saulo Sobreira, em seus discursos agradeceram diante de todos os presentes a minha iniciativa ressaltando que pela primeira vez um civil fazia uma homenagem desse tipo para a Força Aérea Brasileira.

É grande a minha satisfação e alegria de ver tudo isso realizado. Não só os bustos para marcar as devidas homenagens e também esse livro que irá registrar e eternizar a história da vida desse herói baiano pouco conhecido pelas gerações atuais. Esse livro será distribuído amplamente na Bahia e no Brasil em todas as bases aéreas existentes no território nacional; no Ministério da Defesa, que inclui o comando da Aeronáutica, a Marinha e o Exército brasileiro; bem como também nas principais universidades públicas e privadas e instituições culturais do país.

Um ano após o centenário de Frederico Gustavo dos Santos (1925 – 2025), a Casa de Cultura Carolina Taboada lança mais um livro dessa vez homenageando um herói baiano desconhecido da maior parte da população brasileira. Agora, a trajetória desse homem de feitos heroicos consta de uma obra que resgata a sua presença no cenário da história do Brasil da primeira metade do século XX. Trata-se, sem dúvida alguma, de um importante registro, pois nenhum outro estudioso, se preocupou em escrever uma obra inteiramente consagrada a Frederico Gustavo dos Santos. Nesse livro pioneiro, além de demonstrar a real importância desse personagem na historiografia baiana e brasileira, Álvaro evidencia e elucida fatos sobre a 2ª Guerra Mundial, destacando a participação da Força Aérea Brasileira e dos pilotos do 1º Grupo

de Aviação de Caça que Freddy fazia parte, tendo realizando 44 missões de combate no período de 15 de janeiro a 13 de abril de 1945.

Por tudo isso, sinto-me honrado por ter colaborado na viabilização deste livro. Sinto-me também muito feliz por ser uma obra que marca a participação da Casa de Cultura Carolina Taboada nesse importante projeto histórico cultural apoiado e incentivado pela Aeronáutica, através do comandante da Base Aérea de Salvador, Coronel-Aviador Saulo Vinícius Sobreira. A publicação deste trabalho ocorre inclusive num momento histórico, um ano após a comemoração do centenário desse baiano que se imortalizou como o piloto brasileiro mais jovem a combater e morrer na campanha da Itália.

Ao contarmos a sua história estamos reverenciando a sua memória e tornando vivo o seu legado para que as futuras gerações possam conhecer e divulgar a trajetória de vida desse militar que foi protagonista, de forma ímpar, de um dos capítulos mais importantes da história da Bahia e do Brasil.

Nelson Taboada



## CAPÍTULO 1

### A FAMÍLIA: ASCENDÊNCIA PORTUGUESA E ALEMÃ

Frederico Gustavo dos Santos (1925-1945) foi um Tenente-Aviador da Força Aérea Brasileira (FAB) que se tornou herói da Segunda Guerra Mundial. Nasceu em Salvador, Bahia, em 9 de outubro de 1925, filho de João Gustavo dos Santos Filho, um médico de destaque em Salvador, e Louisa Witte dos Santos, com ascendência alemã por parte materna.

#### FAMÍLIA PATERNA

Pelo lado paterno descendia de uma importante família de médicos. Seu avô **João Gustavo dos Santos** nasceu em 1856 e formou-se em medicina em 1885, tendo se especializado em oftalmologia na Alemanha. Ao voltar ao Brasil abriu um consultório na sua própria residência à rua Carlos Gomes, nº 30. Exerceu também a docência tendo sido professor de língua alemã no Ginásio da Bahia, aproveitando os conhecimentos que adquiriu ao residir na Alemanha. Muito letrado assumiu também a cadeira de grego na referida instituição de ensino, tendo lecionado a várias gerações. Muito dedicado a causa da educação foi diretor e depois presidente do Grêmio Beneficente do Professorado Bahiano. Mesmo com tantas atividades laborais ainda conseguia tempo para se dedicar a música, tendo tocado violoncelo muito bem. Essa sua aptidão para tocar instrumentos musicais transmitiu para suas filhas, tias de Freddy, e nas horas de lazer participava de concertos com elas.

O tempo que passou estudando na Alemanha foi proveitoso para o avô de Frederico Gustavo dos Santos, tanto na sua vida profissional como na privada. Enquanto se especializava e adquiria conhecimentos para o exercício de sua futura profissão conheceu a senhorita Mathilde Thereza dos Santos, nascida na Alemanha. Se apaixonaram, se casaram e Mathilde se tornou a

senhora “Gustavo dos Santos”. Assim que acabou o curso João Gustavo dos Santos voltou para o Brasil e teve quatro filhos, na seguinte ordem: Mathilde dos Santos, Rogéria dos Santos, João Gustavo dos Santos Filho, pai de Freddy, e Rosa dos Santos.

**Mathilde dos Santos** foi a tia paterna mais velha de Frederico Gustavo dos Santos. Nasceu em 1888 e se dedicou a música. Foi uma exímia pianista e participava de muitos concertos com o pai e as irmãs Rogéria e Rosa dos Santos. Não se casou, nem deixou filhos, tendo falecido aos 30 anos, em 1818.

**Rogéria dos Santos**, a segunda tia de Freddy, nasceu em 1892. Seguiu a vocação musical herdada do pai tendo estudado violino e como seu genitor foi violoncelista fazendo parte de concertos com o pai e as irmãs que também eram músicos. Se destacou bastante na área musical tanto que seu nome aparece em notícias de jornais do final dos anos 40 como professora de música. Faleceu idosa, aos 83 anos e também não se casou e nem deixou descendência.

A terceira e última tia de Freddy foi **Rosa dos Santos**. A caçula da família herdou a veia musical e o gosto pela vida cultural. Portadora de uma voz extremamente potente e vibrante, Rosa dava show nos concertos cantando por cima de uma orquestra inteira sem usar microfone. Sua voz de cantora lírica mezzosoprano tinha um som aveludado que encantava as plateias nos concertos, sempre acompanhada do pai e das irmãs. Casou-se com Nicolau Gemmal, tendo falecido em 1949, aos 49 anos, não tendo deixado filhos.

O pai de Freddy, **João Gustavo dos Santos Filho**, foi o terceiro na ordem sucessória dos filhos do velho **João Gustavo dos Santos** e o único homem. Nascido em 1895, seguiu a mesma profissão do pai. Coursou medicina na Universidade de Leipzig, na Alemanha, especializando-se em ginecologia e oftalmologia. Além da clínica oftalmológica aproveitou também o aprendizado da língua alemã para ministrar aulas no Ginásio da Bahia, seguindo o exemplo do pai.

Abaixo reproduzimos um quadro de avaliação que retrata como era organizado o processo seletivo para o corpo docente do Ginásio da Bahia. Esse concurso aconteceu em 1929 e João Gustavo dos Santos Filho foi um dos

docentes examinadores na disciplina de Alemão da qual era o responsável pela cadeira. Na relação abaixo, após o nome de cada professor vem o título da disciplina que lecionava, as provas realizadas e em seguida as notas tiradas pelo candidato.

### Quadro 1: O julgamento do candidato dr. Deraldo Dias <sup>1</sup>

Professores | Disciplina que lecionavam

- Tese livre escolha
- Tese ponto sorteado
- Prova pratica
- Prova oral

Dr. Gelasio de Abreu Farias | **Latim** | 10 10 10 10

Dr. Ernesto Carneiro Ribeiro Filho | **Francês** | 10 10 10 10

Dr. Aristides Pereira Maltez | **Química** | 10 10 10 10

Dr. Bernardino José de Souza | **História Universal** | 10 10 10 10

Prof. Cassiano da França Comes | **Português** | 10 10 10 10

Prof. Francisco da Conceição Menezes | **História do Brasil** | 10 10 10 10

Engº Joaquim Ignacio Tosta Filho | **Inglês (Diretor)** | 10 10 10 10

**Dr. João Gustavo dos Santos Filhos** | **Alemão** | **10 10 10 10**

Dr. Heitor Prager Fróes | **Francês** | 10 10 10 10

Conego Christiano Alberto Muler | **Grego** | 10 10 10 10

Dr. Francisco M. de Góes Calmon | **História Universal** | 10 10 10 9

Dr. M. A. Pirajá da Silva | **História Natural** | 8 9 10 8

Dr. Pedro Leal | **Geografia** | 5 5 7 4

Cirurgião-dentista J. Martins Rosas Álgebra | **Geometria** | 8 9 7 6

Dr. Constantino Vieira | **Aritmética** | 5 3 10 4

<sup>1</sup> Fonte: Lima, Déborah Kelman de. "O banquete espiritual da instrução"- Ginásio da Bahia, Salvador: 1895 -1942. Salvador: D.K. de Lima, 2003., p.63.

Como era costume na época João Gustavo dos Santos e João Gustavo dos Santos Filho, avô e pai de Freddy respectivamente, tiveram seus consultórios no andar térreo de suas residências na rua Carlos Gomes. O primeiro no sobrado de nº 30 e o segundo no de nº 77. A rua Carlos Gomes no século XIX e primeiro quartel do século XX, junto com a avenida Sete de Setembro era uma região habitada pelas famílias tradicionais da cidade e por consultórios de profissionais liberais. Nessa região o garoto Freddy passou os primeiros anos de sua vida até seus pais se mudarem na segunda metade da década de 1930 para a Barra.

## FAMÍLIA MATERNA

**João Gustavo dos Santos Filho**, pai de Freddy, conheceu sua futura esposa **Louisa** na Bahia. Ela tinha ascendência alemã, mas era americana, tendo nascido no ano de 1895, em Providence, no estado de Rhode Island, nos Estados Unidos. Era filha do alemão **Frederick Witte**, que se casou em Nova Jersey, nos Estados Unidos, com **Pauline Ochs**, nascida em 1869, filha de alemães, nascida em Newark, Nova Jersey, Estados Unidos. O casamento dos avós maternos de **Freddy** se deu em 28 de junho de 1891 e o casal teve três filhos: Fredric Witte, nascido em 1892; Louisa Witte, nascida em 1895 e falecida em 1985, mãe de Freddy e o caçula Adolph E. Witte, nascido em 1896.

Após a fase de namoro e noivado **João Gustavo dos Santos Filho e Louisa**, pais de Freddy, casaram-se e tiveram como residência um sobrado confortável com dois andares situado no meio da rua Carlos Gomes do lado direito de quem segue para o Campo Grande. Era o de nº 77. No térreo tinha uma porta e duas janelas de madeira que se abriam para a rua. Nesse espaço funcionava o consultório dele. O andar superior, onde a família habitava, tinha três janelas de frente. Anos depois, em 1945, quando o filho Frederico Gustavo dos Santos faleceu em combate na 2ª Guerra Mundial eles já moravam na Barra, na Rua Marquês de Caravelas.

O casal **Witte dos Santos** tiveram dois filhos. O primeiro foi **João Gustavo dos Santos Neto**, nascido em 1924. Esse herdou o nome do pai e do avô e também a vocação pela medicina pois formou-se em 1948 pela Universidade Federal da Bahia. Em 1950 recebeu bolsa de estudos para ser Residente Assistente de Clínica Patológica por um ano na Escola de Medicina em Richmond, Virginia, EUA e naturalizou-se americano em 1958. Encontrava-se sepultado no Cemitério Knielingen em Karlsruhe, Baden-Württemberg, Alemanha, com seus pais, o que possivelmente indique que nunca se casou e nem deixou filhos.

O segundo filho do casal foi **Frederico Gustavo dos Santos**, nascido em 9 de outubro de 1925. Seu nome foi uma homenagem ao seu avô materno Frederick Witte, que aportuguesado o caçula da família passou a se chamar Frederico.

O velho João Gustavo Filho dos Santos, pai de João Gustavo Neto e Freddy, faleceu em 15 de abril de 1959, aos 64 anos, em Karlsruhe, Baden-Württemberg, Alemanha. Não foram encontradas evidências do motivo de ter falecido lá. Como já foi dito encontra-se sepultado no Cemitério Knielingen, em Karlsruhe, Baden-Württemberg, junto à sua esposa e filho mais velho.

Foi na casa de nº 77, na Carlos Gomes, que o futuro tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos morou e passou a sua infância e o começo da adolescência. O menino Freddy como era apelidado em família herdou do lado alemão a altura, na fase adulta chegou a aproximadamente 1,87 cm, e os olhos verdes. Do lado paterno, sua pele morena clara marcava sua ascendência baiana e portuguesa.



**João Gustavo dos Santos Filho e Louisa Witte dos Santos, pais de Frederico Gustavo dos Santos.**

**Fonte: Vazquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 27 de abril de 2026.**

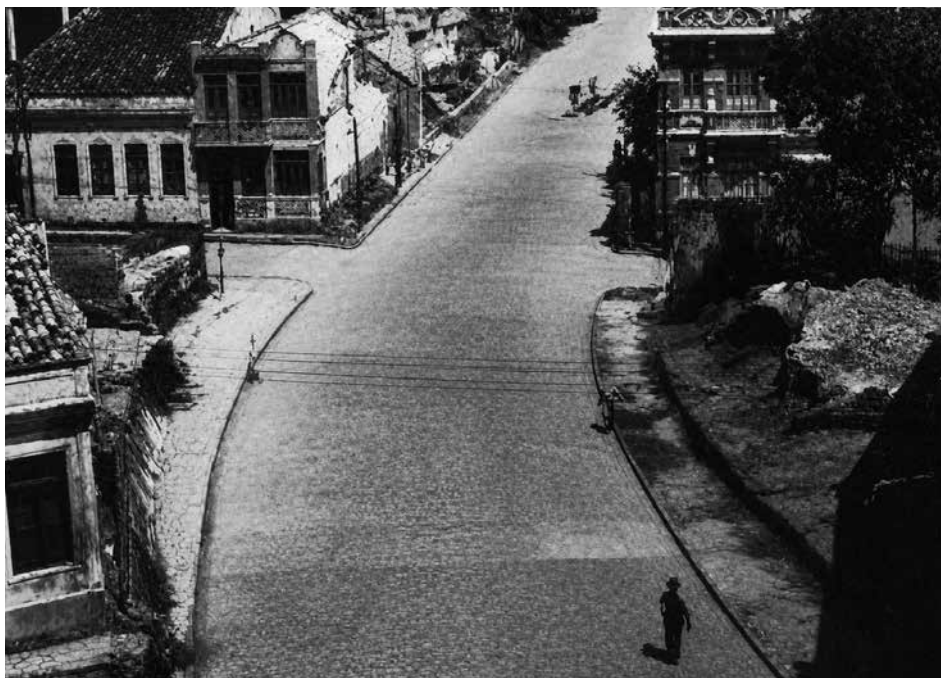
## CAPÍTULO 2

### UMA INFÂNCIA E JUVENTUDE FELIZ EM SALVADOR NAS DÉCADAS DE 1920 E 1930.

Ao lado dos pais e irmão Freddy teve uma infância e adolescência feliz. A rua que seus avós paternos e pais moraram é muito antiga, uma das primeiras da cidade de Salvador, tendo se chamado anteriormente Rua de Baixo de São Bento e era o caminho que conduzia até a Praça da Piedade. Quando Frederico nasceu em 1925 a rua tinha acabado de passar por um alargamento e modernização e durante todo o tempo que lá morou com os pais era um local de moradia elegante, juntamente com a Rua Chile e a Avenida Sete de Setembro.



Casa do Dr. João Gustavo dos Santos Filho e sra Louisa Witte dos Santos, pais de Frederico Gustavo dos Santos. Essa casa ficava situada na rua Carlos Gomes, nº 77 e não existe mais pois foi demolida em 2014. No andar térreo funcionava o consultório do Dr. João Augusto e no andar superior era a residência da família. Fonte: <https://www.google.com/maps/@-12.9840483,-> Acesso em 27.04.2025.



Rua Carlos Gomes na década de 1930 quando a família de Frederico Gustavo dos Santos lá viveu. Fonte: <http://salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com/2011/05/blog-post.html> Acesso em 27 de abril de 2026.

Salvador era uma cidade pacata na infância e adolescência de Frederico Gustavo. O Elevador Lacerda, a Praça Castro Alves e a Rua Chile eram os pontos mais movimentados da cidade e muitas áreas ainda tinha uma feição mais rural. O velho João Gustavo levava seus filhos João e Frederico para passearem no Passeio Público. Na época era o maior parque público de lazer da cidade e as crianças e adultos se divertiam entre laranjeiras, limoeiros, jambeiros, mangueiras e palmeiras, além de cascatas e lagos artificiais.

Além disso, os passeios se estendiam também para a Praça Castro Alves e a rua Chile que faziam parte da região mais movimentados da época. A cidade tinha poucos carros e a família Santos se deslocava pelos trilhos do bondinho entre árvores pequenas e os postes de iluminação pública no centro da pista.<sup>2</sup>

2 PEIXOTO, Afrânio. Livro de Horas. Rio de Janeiro: Livraria Agir Editora, 1947.



**Na década de 1930 João Gustavo Filho e Louisa iam passear com seus filhos João Gustavo Neto e Frederico Gustavo dos Santos na rua Chile, na época uma das ruas mais movimentadas de Salvador. Fonte: <https://palacetetirachapeurestauro.com.br/a-rua-chile/> Acesso em 27/04/2026.**

Saindo do entorno do centro da cidade e de sua residência o médico João Gustavo e sua esposa Louisa levava seus filhos para a Avenida Oceânica, na Barra, para ver o mar. Era uma avenida cheia de casarões lindos se destacando no final o Farol da Barra construído para proteger a entrada da Baía da invasão de embarcações estrangeiras. Foi em um desses passeios, no ano de 1934, quando Frederico tinha 9 anos de idade que eles tiveram oportunidade de ver o dirigível Zeppelin, que fazia o serviço postal e de passageiros alemão, sobrevoando o Farol da Barra. O menino Freddy Gustavo dos Santos ficou encantado ao vislumbrar entre as águas tranquilas da entrada da Baía de Todos os Santos e o céu de Salvador uma imensa estrutura prateada e branca em formato de charuto, com duralumínio em sua armação e que trazia a suástica nazista na cauda, símbolo oficial da empresa alemã na época. Mal sabia ele que onze anos depois estaria lutando contra o regime totalitário de Adolph Hitler.



A Avenida Oceânica era um local de passeio da família Santos. Frederico Gustavo dos Santos viu o Zeppelin passar pelo Farol da Barra em 1934, quando tinha 9 anos de idade. Fonte: <https://www.cidade-salvador.com/zeppelin/graf-zeppelin.htm>. Acesso em 27/04/2026.

O bairro da Barra encantou o jovem Frederico. Os passeios com os pais permitiam que ele visse o mar e também apreciar um horizonte que parecia não ter fim no encontro das águas calmas da Baía de Todos os Santos com as águas do oceano Atlântico, tendo como marco divisor o forte e o farol de Santo Antônio da Barra. Aos poucos a paixão pelo bairro envolveu toda a família Santos que resolveu se mudar para lá. Saíram da antiga rua Carlos Gomes, no centro da cidade, para uma região que até o começo do século XX era uma área de veraneio das famílias abastadas de Salvador. A mudança se deu em meados de 1930 em uma época em que o local ainda era ocupado por antigos casarões que foram construídos e resididos por famílias tradicionais baianas e comerciantes na segunda metade do século XIX, durante o processo de expansão urbana desse bairro à beira-mar.

A família “Santos” adquiriu uma casa na rua Marquês de Caravelas. Na época em que comprou, a região da Barra já tinha deixado de ser um refúgio costeiro com chácaras de veraneio e havia se transformado em um endereço de luxo da elite baiana. Conforme o depoimento da historiadora

Maria Mercedes Tourinho Dantas Guerra que frequentava muito o Jardim Brasil, uma tradicional e arborizada microrregião do bairro da Barra, se hospedando na residência de sua avó Maria Pia Guimarães Tourinho, a casa do Dr. João Gustavo tinha dois andares, um quintal e fachada ornamentada, priorizando a ventilação e a iluminação, por estar perto da praia. A Sra. Maria Mercedes lembra bem do Dr. João Gustavo dos Santos Filho e também do seu filho Freddy. No alto dos seus 93 anos conta as lembranças que ela e suas primas mais velhas e amigas que moravam na vizinhança tinham dele. O depoimento vale também pela riqueza de detalhes, reconstituindo o ambiente do bairro da Barra na década de 1940:

*Minha avó morava no Jardim Brasil e o ponto de bonde ficava na rua Marquês de Caravelas, bem defronte da casa de Hermes Overbeck que era um casarão histórico. Ele era pai da atriz soteropolitana Martha Overbeck, casada com o ator Othon Bastos. Durante décadas, o casarão foi um ponto de referência arquitetônico e cultural na região da Barra, representando o estilo de vida das famílias tradicionais de Salvador antes da verticalização intensa do bairro.*

*O médico João Gustavo dos Santos Filho e sua esposa Louisa, pais de Frederico Gustavo dos Santos, moravam do outro lado da rua em frente à casa de Overbeck. Era uma casa boa, aliás naquela rua só tinha casas boas, a maioria de dois andares, com muros e portões baixos. A vizinhança era muito boa e todo mundo se conhecia e se dava. Entre os vizinhos lembro-me de Overbeck, que foi um importante médico e professor da Faculdade de Medicina da Bahia; Almeida; Gilberto Valente, ex-deputado federal, presidente da Ordem dos Advogados da Bahia e professor catedrático da Faculdade de Direito; e de Edgard Pires da Veiga, casado com D. Hayde Goes, que foi secretário da Saúde no governo de Juracy Magalhães. Esse casal tinha três filhas que se chamavam Ana Maria, Maria José e Maria do Rosário. Outro morador da rua foi tio José Tourinho, pai de Paulo Sérgio Tourinho, casado ainda com tia Silvia. A casa dele era muito*

*bonitinha e tinha dois andares. Esses eram os vizinhos da família de Frederico que me recordo e faziam parte do círculo de amizade da família dele.*

*Eu passei muitos dias de minha infância e adolescência no Jardim Brasil. Meu avô, graças ao relacionamento de tio Anibal Tourinho comprou um terreno naquela região. Tudo ali pertencia a esposa de Francisco Sá cuja família era dona de muitos terrenos na Barra. Eles estavam loteando essas áreas na época e meu avô comprou logo um dos primeiros bem em frente aonde hoje é a igreja. Na época ela não existia. Tinha um pequeno morro e eu adorava brincar nesse morro. Até que a capela foi construída graças a uma promessa feita pela esposa de Francisco Sá caso o loteamento fosse vendido. Muitas casas foram surgindo nessa época, na década de 1930. A de meu avô foi construída nesse período e a da família de Gustavo dos Santos provavelmente também.*

*Tanto as ruas do Jardim Brasil e a Marquês de Caravelas foram aos poucos sendo povoadas com casas novas, mas ainda peguei muitos terrenos baldios. Além das residências que iam surgindo tinha também na rua Marquês de Caravelas algumas pensões que eram ocupadas no verão por famílias que vinham do centro da cidade para veranejar. Ainda eram resquícios do tempo que a Barra era um local de veraneio das famílias mais abastadas. Me lembro bem da pensão Guanabara que depois virou hotel Guanabara e até pouco tempo ainda tinha. Logo em seguida a rua Afonso Celso foi aberta e com isso muitas casas novas foram surgindo por lá. Casas muito boas, onde passaram a morar famílias da sociedade baiana.*

*Frederico Gustavo como os demais rapazes que moravam ali tiveram uma juventude muito feliz ao ar livre e em contato com a natureza. As ruas do Jardim Brasil e do entorno eram de terra e custou a ser calçada. Quando chovia juntava muita poça de água e lama. Ficavam empinando pipa, correndo no morro onde depois foi*

*construída a igreja com uma liberdade que hoje não é possível ter. No São João todas as casas ficavam enfeitadas de bandeirola e minhas primas, amigas, Freddy e os irmãos ficavam passeando e paquerando em frente as casas.*

*Outra distração nossa, que Freddy devia também participar era ficar esperando os bondes e de longe dizer os números de cada um deles que correspondiam aos bairros da cidade que circulavam: ‘1 – Nazaré, 2 – Barra, 3 – Canela, etc’. Nas décadas de 1930/40 a cidade tinha muitos poucos carros e os bondes eram o principal meio de transporte.*

*Eu ia passear com minhas primas mais velhas e amigas andando da casa de minha avó até o ponto do bonde e de lá avistava ele no portão da casa que ficava bem em frente. Não éramos muitas, apenas as mais próximas: Lucila Tourinho, Bernadete Tourinho Cabuçu, Lurdes Dantas de Carvalho, Angelina Tourinho Dantas, Martha Overbeck, essa última era mais nova do que eu. Elas o achavam muito bonito, ficavam admirando e fazendo comentários sobre ele, mas pelo menos em minha presença nunca aconteceu uma aproximação. Naquele tempo as moças eram muito recatadas. Depois ele foi para a guerra e a morte dele foi muito comentada em toda a cidade. As mocinhas da Barra comentavam e lembravam do tempo dele morando na rua e ficaram muito sentidas. Realmente ele foi muito lembrado depois que morreu na guerra. Elas o achavam muito bonito, mas não me lembro dele com ninguém. Fecho os olhos e vejo ele em frente ao portão da casa dos pais. Eu tinha impressão que ele estava esperando uma carona ou até mesmo o bonde que passava em frente à residência deles.*



Casas na rua Afonso Celso, cujo final era perpendicular a rua Marquês de Caravelas, onde residiu a família de Frederico Gustavo dos Santos. A arquitetura das construções de ambas as vias na primeira metade do século XX era muito semelhante, portanto, serve para dar uma ideia do estilo da casa da Barra do Dr. João Gustavo dos Santos Filho e da sra. Louisa Santos, pais de Freddy, que não existe mais. Fonte: [https://web.facebook.com/groups/bahiafotos/posts/9178787518905338/?\\_rdc=1&\\_rdr#](https://web.facebook.com/groups/bahiafotos/posts/9178787518905338/?_rdc=1&_rdr#) Acesso em 16.06.2026.

Depois de trazer as recordações sobre Frederico Gustavo dos Santos a sra. Mercedes lembra também do pai dele, o médico Dr. João Gustavo dos Santos Filho e os encontros que teve com ele no exercício da medicina. Apesar de ter sido uma convivência rápida vale a pena o registro:

*Conheci o pai de Frederico como médico oftalmologista. Já peguei o consultório dele na Piedade. Minha tia Margot Tourinho fez um tratamento com ele na Piedade. Eu ia para fazer companhia a ela e com isso o conheci pessoalmente. Me lembro ele todo de branco, os cabelos já grisalhos. Tinha um tom de pele bonito, era moreno claro e as feições finas. Ele tinha uma irmã que era pianista e se dava com minhas tias.*

O depoimento da Sra. Mercedes Tourinho Dantas Guerra foi da máxima importância para reconstituir uma parte da juventude de Frederico Gustavo dos Santos. Como uma das poucas remanescentes daquela época ela descreve com detalhes a rua e o bairro que ele morou com os pais, conta como ele e os amigos se divertiam na época, relembra como ele era admirado pelas jovens do seu tempo que o achavam um rapaz muito bonito e simpático e ressalta no seu depoimento como a sua morte na guerra abalou a sociedade baiana e principalmente os moradores do bairro da Barra que passaram a considerá-lo um herói.



## CAPÍTULO 3

### **O SONHO DE CRIANÇA QUE UM DIA SE TORNARIA REALIDADE: O DESPERTAR DA PAIXÃO PELA AVIAÇÃO.**

Entre os estudos, brincadeiras e passeios com a família Frederico Gustavo dos Santos passou a desenvolver um hobby que seria a inspiração para a sua vocação na fase adulta: a paixão pela aviação. Levava horas no seu quarto desenhando aviões de sua própria invenção.

Em Salvador ele tinha um espaço para alimentar o seu gosto pelos aviões. Era no bairro da Ribeira, na Cidade Baixa. Ficava feliz e já sonhava em voar quando seus pais o levavam para o hidroporto para apreciar os hidroaviões, aeronaves equipadas com flutuadores ou casco adaptado, capazes de pousar suavemente no mar. A Enseada dos Tainheiros, com águas mais calmas, favorecia esse tipo de operação e nos finais de semana muitas famílias iam passear e ver a chegada desses hidroaviões. Esse foi o primeiro contato mais próximo de Freddy com aviões.

Em 1940, quando o adolescente Frederico tinha 15 anos, o transporte aéreo em Salvador era feito exclusivamente através do Hidroporto da Ribeira. Inaugurado em 1939 passou a ser a principal porta de entrada e saída para passageiros da elite, ligando a capital baiana a rotas operadas pela Panair do Brasil. Por ali passaram autoridades e estrelas nacionais e internacionais como Getúlio Vargas, o astro de Hollywood Errol Flynn; grandes nomes da era de ouro do rádio e do cinema nacional, como Silvio Caldas, Orlando Silva e Raul Roulien; nomes do cinema norte-americano da época, como Lew Ayres e John Bolles, entre outros.



**Hidroporto da Ribeira, na enseada dos Tainheiros, onde o jovem Frederico Gustavo dos Santos na sua infância viu presencialmente os primeiros aviões em companhia de seus pais. Fonte: <https://www.correio24horas.com.br/salvador/hidroporto-da-ribeira-quando-salvador-decolou-pelas-aguas-da-baia-de-todos-os-santos-0326> Acesso em 27/04/2026.**

A primeira versão do atual aeroporto só começou a ser construída na década de 1940. A infraestrutura em terra firme começou a tomar forma com o Campo de Santo Amaro de Ipitanga, por ter sido construído na região do distrito de Santo Amaro de Ipitanga que viria a se tornar a cidade de Lauro de Freitas. Durante esse período de transição, a cidade vivenciou marcos importantes na aviação.

Na mesma época começa a operar o serviço de correio do Graf Zeppelin na Bahia, através do Serviço Aereo Transatlântico Zeppelin - Condor com as malas postais sendo baixadas por meio de sobrevoos no Aeródromo de Santo Amaro de Ipitanga<sup>3</sup>, sem que a aeronave realizasse pouso completo, com o dirigível Hindenburg a partir de 1936, também realizando estes serviços.

<sup>3</sup> Aeródromo de Santo Amaro de Ipitanga foi o primeiro nome do aeroporto de Salvador. Em 1955, o local passou a se chamar Aeroporto Dois de Julho, através da Lei Federal nº 2.689/1955, de 20 de dezembro, em homenagem à independência da província da Bahia e à consolidação da independência do Brasil, recebendo o código SSA – SBSV. Esteve sem grandes alterações até 1984, quando o antigo terminal de passageiros foi demolido, dando lugar a um outro maior e mais moderno reformado em 2000 e ampliado em 2013. Em 1988 o aeroporto perdeu seu nome histórico, que representava uma das mais importantes datas da história da Bahia e do Brasil e passou a ser denominado “Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães”.

No final de 1938, o serviço é estendido a passageiros, sendo interrompido em 1940 em virtude dos conflitos da Segunda Guerra Mundial e em 1941, o Aeroporto foi ampliado pela Panair do Brasil com duas pistas, uma com 3000m e Cabeceiras 10 e 28, e a outra com 1518m e Cabeceiras 17 e 35, para dar apoio aos Aliados. Após a guerra, as pistas passaram ao controle do Ministério da Aeronáutica, se tornando parte da Base Aérea de Salvador, mas com alguns serviços continuando com a Panair do Brasil.<sup>4</sup>

Como consequência da crescente preocupação do Brasil com o cenário surgido com a II Guerra Mundial a Força Aérea Brasileira criou, em 5 de novembro de 1942, a Base Aérea de Salvador (BASV). No início de suas atividades a base não dispunha de qualquer infraestrutura e, por isso, utilizou durante um certo período as instalações, pista de pouso e aeronaves do Aeroclube de Salvador.



O Aeroclube de Salvador, localizado na orla da Boca do Rio, servia na década de 1940 como um importante campo de pouso e escola de aviação civil. Suas operações ganharam caráter militar em novembro de 1942, quando suas instalações e aeronaves foram cedidas para apoiar a Força Aérea Brasileira (FAB) na observação e patrulha contra submarinos do Eixo durante a Segunda Guerra. Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/675047431667923783/> Acesso em 22.06.2026.

<sup>4</sup> Fonte: [https://web.facebook.com/groups/bahiafotos/?locale=pt\\_BR&\\_rdc=1&\\_rdr#](https://web.facebook.com/groups/bahiafotos/?locale=pt_BR&_rdc=1&_rdr#) Acesso em 18.06.2026.

Aos poucos, porém a base foi se estruturando. Os primeiros aviões da FAB a chegar foram os North American NA-44 oriundos da Escola de Aviação da Aeronáutica. Embora desarmados, os NA-44 realizaram importantes missões de observação apoiando os comboios aliados que transitavam pela região.

Durante a guerra, a BASV recebeu grupos de patrulha da Marinha dos Estados Unidos equipados com Lockheed PV-1 Ventura e Martin PBM-3 Mariner. No pós-guerra, seguindo os planos de reestruturação da FAB, a BASV passou a abrigar o 1º/7º GAV - Esquadrão Orungan, responsável pelas missões de patrulha antissubmarino nos mares do Nordeste brasileiro.<sup>5</sup>



**Aeroporto de Salvador, anos 1940, em Santo Amaro de Ipitanga, hoje Lauro de Freitas. Chamava-se Aeródromo de Santo Amaro de Ipitanga. Foi desse aeródromo que Frederico Gustavo dos Santos partiu para o Rio de Janeiro e de lá seguiu para os Estados Unidos para treinar e se tornar piloto da Aviação de Caça Brasileira e combater na 2ª Guerra Mundial. Fonte: [https://web.facebook.com/groups/bahiafotos/posts/9178787518905338/?\\_rdc=1&\\_rdr#](https://web.facebook.com/groups/bahiafotos/posts/9178787518905338/?_rdc=1&_rdr#) Acesso em 18.06.2026.**

<sup>5</sup> Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Base\\_A%C3%A9rea\\_de\\_Salvador](https://pt.wikipedia.org/wiki/Base_A%C3%A9rea_de_Salvador) Acesso em 22.06.2026.



Base Aérea de Salvador na época de Frederico Gustavo dos Santos. Fonte: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=122143116776469098&set=gm.2481054165586933&id=269935510032154> Acesso em 22.06.2026.



Edifício E-001 da Base Aérea de Salvador-Bahia. Ela foi criada em 05 de novembro de 1942. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Edif%C3%ADcio\\_E-001\\_da\\_Base\\_A%C3%A9rea\\_de\\_Salvador\\_Bahia.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Edif%C3%ADcio_E-001_da_Base_A%C3%A9rea_de_Salvador_Bahia.jpg) Acesso em 26.06.2026.

Foi nessa Base Aérea que em 1944 o jovem Frederico Gustavo dos Santos embarcou para o Rio de Janeiro e de lá para os Estados Unidos para combater na 2ª Guerra Mundial. Nascido entre os dois maiores conflitos mundiais que a humanidade viveu, cresceu ouvindo os pais contar histórias da primeira guerra mundial ocorrida entre 1914 a 1918. Embora os combates tenham acontecido na Europa, a tensão mundial permaneceu no ar e foi nesse clima que o futuro aviator cresceu.

Mesmo em um mundo entremeado por notícias de guerra a família ‘Gustavo Santos’ vivia feliz. Era muito bem organizada e estruturada. Dr. João Gustavo dos Santos Filho era um médico muito bem conceituado em Salvador e sua esposa Louisa era educada e refinada. Seus filhos frequentaram o Colégio Estadual da Bahia, um dos melhores colégio da época e nas férias seus pais buscavam proporcionar descanso e lazer para eles. No ano de 1935 seus pais compraram em Mar Grande uma fazenda denominada Gamboa. Na época João e Frederico tinham 11 e 10 anos respectivamente. Até seguir seu destino rumo ao Rio de Janeiro para ingressar na Aeronáutica e depois ir para o curso de piloto de caça nos Estados Unidos Freddy aproveitou bastante o veraneio na ilha. A área total da fazenda com um terreno anexo era grande. Tinha cento e sessenta e cinco metros de frente e mil e quinhentas braças de extensão frente a fundo. <sup>6</sup>Nessas terras a família tinha uma confortável casa em estilo chalé e com varanda onde passava o veraneio. Espalhado pelo terreno muitas árvores frutíferas e coqueiros onde João e Freddy brincavam de picula e colhiam frutas no pé.

---

6 Certidão Escritura de promessa de venda e compra quitada e irrevogável tendo como outorgante Dr. João Gustavo dos Santos e esposa e outorgado Stuart Hugh Fraser em 9 de fevereiro de 1957. Nessa certidão o outorgado compra um terreno em Mar Grande, na ilha de Itaparica, do pai de Frederico Gustavo dos Santos.



**Casa na Gamboa, Mar Grande, que pertenceu ao Dr. João Gustavo dos Santos Filho e a sra. Louisa dos Santos, pais de João Gustavo e Frederico Gustavo. A família veraneava todos os anos no período das férias escolares na ilha. Fonte: fotografia tirada por Denis Fraser, neto de Stuart Hugo Fraser, em 02.05.2026.**

Dotado desde cedo de um espírito aventureiro o mar era também uma grande paixão de Freddy. Junto com seu irmão João Gustavo teve uma infância e adolescência feliz e em contato com a natureza. Ambos passavam o dia tomando banho de mar, passeando de barco e empinando pipa com os vizinhos de veraneio. O jovem Frederico corria livre, por quase dois meses de férias, na areia da praia de Mar Grande. Com a brisa no rosto e a água do mar respingando no corpo Freddy se sentia livre e leve como se fosse voar. Talvez esse sentimento o tenha levado também a desejar alcançar voos mais altos despertando em seu coração o desejo de voar pelo céu e entre as nuvens como um verdadeiro piloto.



## CAPÍTULO 4

### O COMEÇO DA GUERRA LEVA O JOVEM FREDDY A BUSCAR NOVOS HORIZONTES

Tudo corria bem até que a Segunda Guerra Mundial estourou em 1939. Frederico Gustavo tinha apenas 14 anos. Era um jovem adolescente que aos poucos passou a perceber que o ambiente de paz que ele tinha com a família, não existia no mundo em que ele vivia. Os locais de passeio que ia com seus pais, como o hidroporto, passou a ser visto com outros olhos. Antes era o local de seus sonhos de se tornar um aviador, aos poucos começou a compreender que o espaço passou a fazer parte de uma engrenagem global dos países envolvidos na guerra, onde o Nordeste Brasileiro se tornou um local estratégico e ficou conhecido como “trampolim da vitória” e Salvador passou a integrar rotas com interesses estratégicos e logísticos.

A partir daí o menino Freddy passou a ver seus aviões da infância com outros olhos. Deixavam de ser meros “pássaros voadores” para se tornarem instrumentos de luta contra a opressão imposta por países totalitários que estavam tentando destruir as democracias do mundo. Aos poucos, na mente de Frederico Gustavo voar passava a ser imperativo para se alcançar e fazer ressurgir a tão sonhada paz e liberdade que a primeira guerra e a segunda guerra na época em curso destruíram. Alcançar esse horizonte passou a ser a meta do ainda estudante Frederico.

João Gustavo dos Santos Filho matriculou Freddy no Colégio Estadual da Bahia, instituição em que era professor de alemão. Queria que seu filho estudassem em um colégio que já era considerado um grande marco de vanguarda política, cultural e educacional na Bahia e no país. Foi o primeiro colégio público de ensino médio do Brasil. O Colégio Estadual da Bahia, mais conhecido como Colégio Central da Bahia, foi fundado em 7 de setembro de 1837. Localizado no bairro de Nazaré, em Salvador, é o primeiro colégio público de ensino secundário do estado e uma das instituições educacionais mais tradicionais do Brasil.

A instituição passou por diversas transformações e denominações importantes ao longo de quase dois séculos. Quando Freddy lá estudou já se chamava Colégio Estadual da Bahia, nome que recebeu em 1942, pois em 1837, ano de sua fundação chamava-se Liceu Provincial da Bahia e em 1895 teve seu nome mudado para Ginásio da Bahia.<sup>7</sup> Frederico foi um ótimo aluno em matemática e física e era muito querido pelos professores, funcionários e colegas.



**Colégio Estadual da Bahia, mais conhecido como Colégio Central da Bahia, situado no bairro de Nazaré, em Salvador, onde Frederico Gustavo dos Santos estudou. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Col%C3%A9gio\\_Estadual\\_da\\_Bahia](https://pt.wikipedia.org/wiki/Col%C3%A9gio_Estadual_da_Bahia) Acesso em 21.07.2026.**

Por suas salas de aula passaram nomes que moldaram a política, a arte e o pensamento brasileiro, incluindo Glauber Rocha, Antônio Carlos Magalhães, Caetano Veloso, Gilberto Gil, João Ubaldo Ribeiro, Milton Santos, Calazans Neto, Raul Seixas, Elsimar Coutinho, Aristides Maltez e o futuro tenente-aviador que em 1945 se tornaria um herói da Força Aérea Brasileira por ter sido o piloto baiano e brasileiro mais jovem a lutar na 2ª Guerra Mundial.

<sup>7</sup> Fonte: <https://www.consed.org.br/noticia/primeiro-colegio-de-ensino-medio-da-bahia-celebra-182-anos> Acesso em 21.07.2026.

Ao receber o diploma de nível médio seus pais o orientaram e incentivaram a fazer uma faculdade. Era o caminho natural dos jovens de classe média. Ter uma profissão e construir uma carreira era a garantia de segurança econômica e também status social. Os cursos mais procurados na época eram Direito, Medicina e Engenharia. Com sua aptidão para números Freddy escolheu esse último.

Começou o curso na Escola Politécnica, instituição pioneira na Bahia na área de Engenharia, fundada em 1897. Freddy entrou na faculdade bem jovem, com aproximadamente 17 anos e começou a cursar Engenharia Civil, entretanto no 2º ano do curso sua verdadeira vocação de se tornar um aviador falou mais alto. Conversou com os pais e largou o curso, ocasião em que se inscreveu para o curso de pilotos de caça da reserva, partindo para o Rio de Janeiro onde foi aprovado na seleção. Foi o primeiro passo para a realização do seu sonho e que o levaria a participar da 2ª Guerra Mundial.



Escola Politécnica da Bahia no Relógio de São Pedro, Palacete Salvador, onde Frederico Gustavo dos Santos estudou engenharia entre os anos de 1942 a 1944. Fonte: <https://www.salvador-antiga.com/sao-pedro/politecnica.htm> Acesso em 27/04/2026.

No meio termo entre a finalização do curso do ensino médio no Colégio da Bahia e o começo do curso de engenharia fez o Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR) que é um estabelecimento de ensino militar do Exército Brasileiro criado em 1927. O modelo foi inspirado nos centros de formação de oficiais norte-americanos e britânicos (ROTC e UOTC) para preparar jovens universitários como Oficiais da Reserva de 2ª Classe.<sup>8</sup>

Quando Frederico Gustavo dos Santos completou 18 anos no dia 9 de outubro de 1943 ele fez o alistamento militar obrigatório e logo em seguida fez a seleção geral do exército para ingressar no CPOR. Ele já tinha concluído o ensino médio no Colégio da Bahia e foi aprovado nos testes físicos, médicos, psicológicos e entrevista. Passou a cursar a formação de oficiais na arma de artilharia tendo abandonado para ingressar voluntariamente na Escola de Aeronáutica, da FAB, quando se inscreveu no curso de pilotos de caça da reserva no Rio de Janeiro.

O CPOR foi fundamental para o preparo de tropas em momentos históricos, especialmente durante a Segunda Guerra Mundial, quando formou centenas de tenentes que lutaram bravamente na Itália. Certamente Frederico Gustavo dos Santos aproveitou o pouco tempo que passou nessa formação e levou o aprendizado que recebeu para o teatro da guerra. Vem daí também o seu futuro espírito de liderança que a instituição procurava incutir nos jovens que seriam futuros oficiais subalternos da reserva de 2.ª Classe (R/2).

---

8 [https://pt.wikipedia.org/wiki/%C3%93rg%C3%A3os\\_de\\_Forma%C3%A7%C3%A3o\\_de\\_Oficiais\\_da\\_Reserva](https://pt.wikipedia.org/wiki/%C3%93rg%C3%A3os_de_Forma%C3%A7%C3%A3o_de_Oficiais_da_Reserva)  
Acesso em 22.07.2026.



Publicado no Jornal Grande Bahia

O CPOR (Centro de Preparação de Oficiais da Reserva) em Salvador não funciona como uma unidade independente; a formação é realizada pelo NPOR (Núcleo de Preparação de Oficiais da Reserva), sediado dentro do 19º Batalhão de Caçadores (19º BC) - “Batalhão Pirajá”. Fonte: <https://jornalgrandebahia.com.br/2020/01/o-centenario-do-batalhao-piraja-por-nilton-jose-costa-ferreira/> Acesso em 22.07.2026.

Quando o maior e mais sangrento conflito da história da humanidade do século XX começou em 1939, Freddy ainda era adolescente. A Segunda Guerra Mundial, ocorrida entre 1939 e 1945, envolveu combates em continentes e mares do planeta. Daí a importância estratégica do Brasil, com seu vasto litoral atlântico e com o do Nordeste projetando-se em direção à África. De um lado ficaram as potências do Eixo: Alemanha, Itália e Japão e do outro lado os países Aliados: Inglaterra, Estados Unidos, União Soviética, França e China.

Getúlio Vargas procurou manter o Brasil em posição de neutralidade e, com isso tirar proveito do conflito mundial para obter vantagens econômicas. Em seu ministério, havia tanto simpatizantes das potências do Eixo (como o ministro da Justiça Francisco Campos) quanto defensores das potências aliadas (como o ministro do Exterior Osvaldo Aranha).

Em 11 de junho de 1940, em meio às espetaculares vitórias da Alemanha na Europa, que incluíram a ocupação e a rendição da França, Vargas pronunciou um discurso saudando o sucesso nazista. O país vivia as ambiguidades e contradições do Estado Novo. Não sendo um regime fascista, tinha, no entanto, marcas e tendências fascistas no comportamento contraditório dos seus órgãos mais atuantes. Dentro desse clima a família de João Gustavo dos Santos e Louisa, como a população brasileira como um todo, recebia as notícias da guerra de forma falsa. Sob a rigorosa censura do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), jornais, revistas e jornais cinematográficos informavam o conflito na Europa manipulando as notícias para sugerir sucessos da Alemanha e da Itália e derrotas dos países de formação democrática. Essa prática se acentuou após a invasão da União Soviética pelo Exército da Alemanha nazista. Nesse clima o adolescente Frederico acompanhava o desenrolar da guerra impressionado com a imagem do poder da Alemanha que era propagado no mundo.<sup>9</sup>

Temerosos, os Estados Unidos iniciaram a partir desse momento uma tentativa de aproximação cada vez maior com o Brasil. Já em setembro, o governo norte-americano autorizou um empréstimo de 20 milhões de dólares com o objetivo de iniciar a construção da usina siderúrgica de Volta Redonda. Tal decisão, por sua vez, forçou uma definição do Brasil em relação à guerra, agora favorável aos Aliados.

Na verdade, os Estados Unidos só entrariam na guerra em dezembro de 1941, mas sua participação era considerada inevitável. Portanto, um

---

<sup>9</sup> PORTO FILHO, Ubaldo Marques. O submarino que mudou o curso da História no Brasil. Salvador: Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, 2014.

dos objetivos da diplomacia norte-americana, nos anos que precederam a entrada oficial do país na guerra, foi garantir o apoio de todo o bloco americano aos Aliados. No caso do Brasil, um dos motivos principais para esse apoio foi o financiamento da siderúrgica, obra de grande importância para a industrialização do Brasil. De sua parte, o Brasil comprometeu-se a fornecer borracha e minério de ferro para os Aliados e permitiu que militares norte-americanos se estabelecessem em bases militares do Nordeste.

A Alemanha logo reagiu à cooperação do Brasil aos Aliados. Entre fevereiro e agosto de 1942, submarinos alemães (U-boats) torpedearam nove navios brasileiros, afundando e matando mais de 600 pessoas. Essas agressões revoltaram o povo brasileiro e motivaram as primeiras manifestações de ruas. A 18 de agosto a verdade começou a aparecer e o governo de Vargas não conseguiu esconder os torpedeamentos do Araraquara, Aníbal Benévolo, Baependi, Itagibá e Araras, em águas territoriais brasileiras, na altura dos litorais de Sergipe e Bahia. Esses afundamentos foram liderados pelo submarino U-507. O DIP os noticiou quando dezenas de cadáveres, feridos e destroços chegaram às praias. Aos poucos a realidade e os horrores da guerra chegavam mais próximo de Frederico Gustavo dos Santos, que tinha acabado de ingressar na Escola Politécnica da Bahia para cursar engenharia.<sup>10</sup>

---

10 ARAÚJO, José Góes de. Catálogo de naufrágios e afundamentos. Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Salvador, 2000.



O navio Baependy em cartão postal do Loyd Brasileiro. Era um navio misto, de cargas e passageiros. Do total das 607 mortes nos cinco mercantes brasileiros afundados pelos alemães, 270 estavam no Baependy, representando 44% do número de mortos. Esse navio foi afundado na costa da Bahia e abalou toda a sociedade brasileira e baiana. Cada vez mais o jovem Frederico ia tomando contato com os horrores da guerra. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Baependy\\_%28navio%29#/media/Ficheiro:Baependy\\_\(1930\).jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Baependy_%28navio%29#/media/Ficheiro:Baependy_(1930).jpg) Acesso em 27/04/2026.

## CAPÍTULO 5

### **O ESTUDANTE DE ENGENHARIA FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS PARTICIPA DE MANIFESTAÇÕES PARA PRESSIONAR O GOVERNO VARGAS A ENVIAR TROPAS PARA LUTAR NA GUERRA**

O segundo semestre de 1942 foi de grande efervescência em todo o país pois no dia 22 de agosto Getúlio Vargas declarou guerra às potências do Eixo e começou a preparar-se para enviar soldados brasileiros aos campos de batalha. Essa possibilidade começou a mexer com a cabeça do então estudante de engenharia que junto com os colegas da Escola Politécnica e de acadêmicos da Faculdade de Medicina, Faculdade de Direito e Ginásio da Bahia, além de médicos, advogados, jornalistas e pessoas do povo saíram para as ruas do centro da cidade do Salvador e ocuparam as praças da Sé e Terreiro de Jesus. Unidos em um só coro todos passaram a exigir a imediata participação do Brasil na guerra contra à Alemanha, Itália e Japão.

Frederico Gustavo cada vez mais foi desenvolvendo um senso de justiça contra os horrores da guerra. Era inconcebível para ele que regimes totalitários como o fascismo e o nazismo quisessem dominar o mundo. Como universitário não tinha muito o que fazer, mas a partir desse momento começou a desenvolver uma consciência política de que era preciso lutar contra as propagandas nazistas e fascistas que circulavam em Salvador.

Passou a participar de todos os movimentos em prol da democracia e a favor dos países Aliados com o objetivo de pressionar o governo a se posicionar com mais rapidez contra as potências do Eixo. A prisão de um estudante de medicina motivou sua participação em uma passeata que teve uma grande adesão da estudantada. Saíram do Terreiro de Jesus, aumentou na Praça da Sé e seguiram pela Avenida Sete, trechos de São Bento e São Pedro. Detida pela polícia na praça da Piedade, uma parte conseguiu chegar ao Palácio da Aclamação. O interventor Landulfo Alves apareceu na sacada e discursou

manifestando solidariedade às vítimas dos torpedeamentos e compreensão pela indignação do povo. Recebeu uma comissão de estudantes e intelectuais, com a qual se comprometeu a tomar medidas contra os italianos e alemães que faziam propaganda na cidade a favor da Alemanha nazista e a Itália fascista.

No mês de agosto de 1942 começaram a se formar na cidade do Salvador organizações que tiveram grande atuação na campanha pela participação do Brasil na guerra: União da Bahia pela Defesa Nacional, Comissão Central Estudantil pela Defesa Nacional e Pró-Aliados, Legião de Médicos pela Vitória e outras.<sup>11</sup> Certamente nessas duas últimas o médico João Gustavo dos Santos Filho e o estudante de engenharia Frederico Gustavo fizeram parte pois mesmo longe do palco do conflito começaram a viver as realidades da guerra.



Manifestação popular em favor da participação do Brasil na 2ª Guerra Mundial. Como estudante, Frederico Gustavo dos Santos participou de algumas delas na Praça da Sé, no Terreiro de Jesus e em outras ruas do centro de Salvador. Fonte: [https://web.facebook.com/photo.php?fbid=1839116136239903&set=a.627477045713037&id=100053522402592&\\_rdc=1&\\_rdr#](https://web.facebook.com/photo.php?fbid=1839116136239903&set=a.627477045713037&id=100053522402592&_rdc=1&_rdr#) Acesso em 27/04/2026.

11 FALCÃO, João. O Brasil na II Guerra Mundial. Brasília: Editora UnB, 1999.

O jovem Frederico cada vez mais se politizava e se sentia responsável como cidadão brasileiro pela declaração de guerra do Brasil contra a Alemanha, Itália e Japão, pois participou das manifestações nas ruas e praças de Salvador para pressionar o governo Vargas a se posicionar contra os governos totalitários. Mas só isso não era suficiente. Fazer justiça a morte de 600 brasileiros vítimas dos submarinos alemães que agrediram navios mercantes do Brasil em águas territoriais brasileiras exigia uma participação mais efetiva do governo Vargas no conflito e era nisso que Frederico Gustavo acreditava e passou a lutar.

Diante das fortes agressões dos alemães esperava-se do governo mais que a simples e formal declaração de guerra divulgada oficialmente pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). As organizações patrióticas e antifascistas que se formaram no ano de 1942, que Frederico Gustavo fez parte, passaram a atuar com as exigências de participação efetiva do Brasil na guerra, ao lado dos países aliados, Estados Unidos, Inglaterra, União Soviética, França e China.

No dia 28 de janeiro de 1943 aconteceu um fato que deixou Frederico Gustavo e os democratas brasileiros satisfeitos e esperançosos com o rumo do Brasil na guerra. O presidente dos Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt veio se encontrar com o presidente Vargas, em Natal, no Rio Grande do Norte, para as negociações que permitissem a construção de bases militares norte-americanas em território brasileiro, uma das quais na cidade de Salvador.



**Encontro do presidente americano Franklin Roosevelt com Getúlio Vargas, em Natal, no Rio Grande do Norte, a bordo do Jeep 7. Um dos objetivos do encontro foi realizar as negociações para construção de bases militares norte-americanas em território brasileiro. Fonte: <https://blogp47.com.br/quem-foi-o-autor-da-foto-historica-de-roosevelt-e-vargas-na-rampa/> Acesso em 27 de abril de 2026.**

Na realidade a localização geográfica de Salvador foi estratégica para os Estados Unidos durante a segunda Guerra Mundial. Era o ponto ideal para abrigar bases militares para a patrulha do Atlântico Sul contra o Eixo.<sup>12</sup> A “Base Baker” foi construída por americanos no bairro do Comércio e um dos seus objetivos era dar apoio logístico a contratorpedeiros (destroyers) que defendiam o porto. A realidade da guerra deixava cada vez mais indignado o jovem soteropolitano Frederico Gustavo. Aos poucos sua vocação de voar ia ganhando outros contornos. Deixava de ser apenas um sonho de infância e ia se tornando uma possibilidade de se tornar um instrumento na luta pela liberdade. Novos horizontes iam se abrindo na mente do jovem Frederico que possivelmente nessa época já pensava em ser um futuro aviador brasileiro.



Antiga Base Baker, no bairro do Comércio, em Salvador. Fonte: <http://salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com/2009/12/revitalizacao-da-cidade-baixa-5.html> Acesso em 18.05.2026.

12 MUYLAERT, Roberto. 1943, Roosevelt e Vargas em Natal. São Paulo: Bússola, 2012.

A vida de Frederico Gustavo foi se tornando cada vez mais agitada. Passou a intercalar as aulas de engenharia com reuniões, passeatas, comícios e desfiles na defesa da participação efetiva do Brasil na guerra. No dia 2 de abril de 1943 a Comissão Central Estudantil pela Defesa Nacional e Pró-Aliados juntamente com a Legião dos Médicos para a Vitória, a União dos Estudantes da Bahia, e outras organizações, prepararam um comício na praça da Sé. Frederico esteve presente e ouviu atentamente todos os discursos da classe política da época e fez coro com os estudantes pedindo o Brasil na guerra.<sup>13</sup>

A agenda do acadêmico de engenharia foi ficando cada vez mais cheia. Integrado a essas comissões ajudou a organizar um desfile cívico, ainda no mês de abril, que colocou na Avenida 7 de Setembro carros alegóricos homenageando o Exército, a Marinha e a Força Aérea, e enormes retratos de Vargas, Roosevelt, Churchill, Stalin e Chiang Kai Schek, seguido de um comício na praça da Sé.

Nesse contexto Frederico passou a se politizar e a conhecer alguns dos nomes mais combativos da política baiana que lutavam e defendiam a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial. O então interventor general Pinto Aleixo apoiou o desfile e o acadêmico de engenharia Frederico acompanhou com atenção os discursos do secretário do Interior e Justiça, ex-deputado juracista Artur César Berenguer; do advogado criminalista, professor da Faculdade de Economia e ex-presidente da seção baiana da Aliança Nacional Libertadora, Edgard Matta; e o estudante Mário Alves de Sousa Vieira, representante da União dos Estudantes da Bahia (UEB).

Outra manifestação expressiva que entusiasmou ainda mais Frederico Augusto foi a instalação da Sociedade dos Amigos da América na Bahia. Frederico teve a oportunidade de conhecer o presidente nacional dessa organização, general Manuel Rabelo, ministro do Supremo Tribunal Militar que compareceu ao evento. Ele era oficial de alta patente reconhecidamente favorável ao preparo e envio de uma Força Expedicionária Brasileira para os campos de guerra na Europa. Chegou informando que o governo Vargas já decidira a remessa

13 TAVARES, Luís Henrique Dias Tavares. História da Bahia. Salvador: Edufba, 2001.

do primeiro batalhão da Força Expedicionária Brasileira. O interventor Pinto Aleixo o visitou no Palace Hotel, onde o general Manuel Rabelo se encontrava hospedado, e declarou aos jornais que a Sociedade dos Amigos da América vinha “para aproximar e unir povos do Continente”.

A União dos Estudantes da Bahia esteve presente na instalação da nova organização que ocorreu em sessão pública solene no Cine Teatro Guarani e Frederico esteve presente com toda a classe estudantil mais engajada. Foi nesse momento histórico que Freddy percebeu a ambiguidade dos setores mais repressivos do Estado Novo que apesar de já ter declarado guerra as potências do Eixo censuraram à revista baiana Seiva que era um órgão que se destacava na imprensa baiana por sua linha coerente contra o fascismo e nazismo. Eles prenderam os jornalistas Jacob Gorender, Wilson e João da Costa Falcão por terem entrevistado o general Manuel Rabelo. O grupo foi libertado quase em seguida às suas prisões, por ordem direta da Presidência da República. Este incidente fortaleceu as organizações que lideravam na Bahia a campanha pela participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial.<sup>14</sup> Nesse momento Frederico já tinha decidido que queria ir para o campo de batalha, só precisava se organizar para ver como realizar o seu ideal.

Aproximadamente um ano antes de sua ida para fazer o curso de pilotos de caça da reserva ele participou e acompanhou atentamente mesmo que a distância de todos os grandes movimentos sociais que combatiam o nazifascismo no Brasil. Ele não foi ao Rio de Janeiro em maio de 1943 para a Semana Antifascista, mas torceu com a firme esperança de uma união nacional contra o nazi-nipo-fascismo, em prol da paz e democracia. O evento mostrou que as divergências cessavam e produziam bons resultados na medida em que tinha conseguido reunir a União Nacional dos Estudantes, a Liga de Defesa Nacional e a Sociedade dos Amigos da América e autoridades do Estado Novo no mesmo propósito de combater a Alemanha nazista e a Itália fascista.

---

14 TAVARES, Luís Henrique Dias. História da Bahia. Salvador: Edufba, 2001.

## CAPÍTULO 6

### A GRANDE GUINADA NA VIDA: DO CURSO DE ENGENHARIA PARA O DE PILOTO DE CAÇA DA RESERVA DA AERONÁUTICA

O consenso alcançado por todos os setores da sociedade civil brasileira e da cúpula do Estado Novo acelerou a preparação do contingente militar para ser enviado à frente de batalha na Europa. Foi organizada a Força Expedicionária Brasileira (FEB), formada por uma divisão de infantaria reforçada, de aproximadamente 25.000 homens, e colocada à disposição do Alto Comando Aliado, com elementos da Força Aérea Brasileira (FAB). Entre julho de 1944 e o final da guerra, FEB e FAB participaram da campanha da Itália, como parte do Quinto Exército norte-americano.<sup>15</sup>



**Viagem do 1º Escalão da Força Expedicionária Brasileira (FEB) com destino a Nápoles, Itália, 1944. Fonte:**[https://web.facebook.com/photophp?fbid=3940556046038244&set=a.531711365737190&id=100066949932539&\\_rdc=1&\\_rdr#](https://web.facebook.com/photophp?fbid=3940556046038244&set=a.531711365737190&id=100066949932539&_rdc=1&_rdr#) Acesso em 27/04/2026.

<sup>15</sup> CARVALHO, Luiz Paulo Macedo. Consequências e reflexos da participação da FEB na Segunda Guerra Mundial. In: Military Review, edição brasileira. Forte Leavenworth (EUA), jul/ago. 2005.

Esse foi o momento ideal para Frederico Gustavo dar a grande guinada na sua vida. No começo do ano de 1943 largou o curso de Engenharia e ingressou na Escola da Aeronáutica tendo iniciado sua carreira militar, como já foi dito, com 18 anos quando se inscreveu para o curso de Pilotos de Caça da Reserva, partindo para o Rio de Janeiro onde foi aprovado para seleção.



**Vista aérea da Escola de Aviação Militar, 18 de março de 1937, onde funcionou a Escola de Aeronáutica. Nessa escola Frederico Gustavo dos Santos começou sua carreira militar com 18 anos de idade. Campos dos Afonsos, Rio de Janeiro. Fonte: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?tag=escola-de-aeronautica> Acesso em 27/04/2026.**

Frederico Gustavo havia ingressado na Aeronáutica dois anos após a criação do seu ministério que foi criado em 20 de janeiro de 1941, pelo Decreto-Lei nº 2.961 no governo Getúlio Vargas, para unificar a aviação militar e naval, consolidando a defesa aérea nacional durante a Segunda Guerra Mundial. Desse modo uniu a aviação do Exército e da Marinha sob um comando único, constituindo a Força Aérea Brasileira (FAB).

A criação do Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941, se concretizou no contexto da Segunda Guerra Mundial quando os oficiais brasileiros

se conscientizaram da importância estratégica do poder aéreo para a defesa da pátria. Como no Brasil a aviação militar estava dividida entre o Exército e a Marinha a ideia da criação de um “Ministério do Ar” começou a circular desde a década de 1930.

Com o aumento da tensão entre as potências do Eixo e os países Aliados e o torpedeamento dos navios brasileiros por submarinos alemães Getúlio Vargas saiu definitivamente da posição de neutralidade assumida no começo do conflito e declara guerra à Alemanha, Itália e Japão no dia 22 de agosto de 1942. Antes disso, no ano de 1940, o presidente já estava envolto com as discussões sobre a possível unificação e criação de uma força aérea brasileira entregando ao então capitão Nero Moura, futuro comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça na Itália, a responsabilidade de coordenar um grupo de oficiais para analisar os estudos e propostas sobre a criação do futuro Ministério da Aeronáutica.

O grupo rapidamente se decidiu pela unificação da aviação do Exército e da Marinha sob um comando único. O problema que surgiu foi quem escolher para dirigir a nova instituição. Não seria politicamente interessante escolher um oficial do Exército ou da aviação naval porque isso poderia causar desconforto na oficialidade de ambas as instituições porque a depender de onde recaísse a escolha uma delas poderia se sentir preterida.

Getúlio Vargas que é amplamente considerado um dos políticos mais habilidosos e pragmáticos da história do Brasil agiu com grande diplomacia e não convidou para assumir a pasta que seria criada nem um general, nem um almirante e sim um civil chamado Joaquim Pedro Salgado Filho, advogado, político gaúcho e homem de sua confiança. Essa escolha caiu como uma luva e foi uma solução engenhosa, pois uniu os aviadores do Exército e da Marinha sem descontentar nem um dos lados. Em 20 de janeiro de 1941 Salgado Filho se tornou o primeiro titular da pasta ministerial da Aeronáutica.

Criado o novo ministério era hora de organizar a sua estrutura e Salgado Filho agiu com a mesma habilidade do presidente Vargas. Adotou uma postura de neutralidade perante o oficialato da Marinha e do Exército deixando eles

a vontade para aderir ou não a nova organização. Uma prova desse desejo de união foi a composição do seu gabinete que colocou como seus principais colaboradores de um lado Nero Moura, oriundo do Exército e ao lado dele altos oficiais provenientes da Aviação Naval. Nesse espírito de união e representatividade foi formado o Ministério da Aeronáutica e em maio de 1941 surgiu efetivamente o nome Força Aérea Brasileira. Poucos anos depois, Nero Moura, que participou efetivamente dos bastidores para criar o Ministério foi o escolhido para comandar os aviadores brasileiros, inclusive Frederico Gustavo dos Santos, pertencentes ao 1º Grupo de Aviação de Caça no período da Segunda Guerra Mundial. A partir daquele momento não importava mais de que instituição os pilotos tinham vindo. O espírito de unidade passou a prevalecer e a FAB cumpriu sua missão no céu da Itália defendendo o Brasil e o mundo do nazifascismo.<sup>16</sup>



**Brasão da Força Aérea Brasileira criada a 20 de janeiro de 1941. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/For%C3%A7a\\_A%C3%A9rea\\_Brasileira](https://pt.wikipedia.org/wiki/For%C3%A7a_A%C3%A9rea_Brasileira) Acesso em 27/04/2026.**

Em 18 de dezembro de 1943, a FAB formou o 1º Grupo de Aviação de Caça, tendo como primeiro comandante o coronel-aviador Nero Moura. A nova unidade foi composta por 350 homens, entre pessoal de apoio operacional, engenheiros, mecânicos e pilotos. A missão do grupo era se juntar à Força Expedicionária Brasileira que seria enviada a Itália.

---

<sup>16</sup> Informações prestadas pelo Coronel-Aviador Saulo Vinícius Sobreira, comandante da Base Aérea de Salvador.



Pilotos da emblemática aeronave P-47 Thundebolt do 1º Grupo de Aviação de Caça, criado em 18 de dezembro de 1943. Experiência em combate marcou o surgimento da Força Aérea Brasileira. Fonte: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/17451/HIST%C3%93RIA> - Acesso em 28/04/2026.



Coronel-aviador Nero Moura, primeiro comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça, recebendo os cumprimentos do presidente Getúlio Vargas no dia do retorno ao Brasil da Itália, Campos dos Afonsos, em 17.07.1945. Fonte: <https://web.facebook.com/sentandoapua/posts/tenente-coronel-nero-moura-comandante-do-1%C2%BA-grupo-de-ca%C3%A7a-recebe-os-cumprimentos/> Acesso em 28/04/2026.

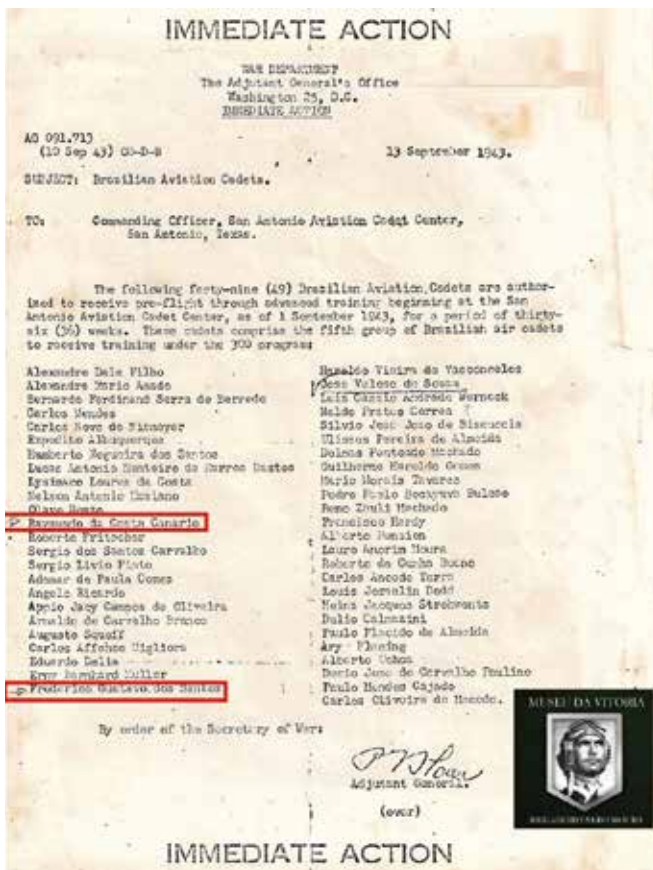
O sonho de criança de Frederico Gustavo de pilotar estava prestes a se concretizar. A sensação de liberdade que sempre almejou alcançar voando, aos 18 anos ganhava um novo significado. Pilotar e voar passava a ser um instrumento de liberdade para se alcançar a paz e a democracia e combater os regimes totalitários do mundo no cenário da 2ª Guerra Mundial.

Frederico e os outros aspirantes antes de ir para o campo de batalha na Itália tinham que passar por um árduo caminho. Teriam de ser treinados pelos americanos. Como resultado das manobras de Getúlio Vargas, o governo dos Estados Unidos já estava financiando a siderúrgica de Volta Redonda e autorizou o Export-Import Bank (Eximbank) a financiar 14 navios mercantes e 3 navios-tanque para o Lloyd Brasileiro, 17 locomotivas e mil vagões para a Central do Brasil, além da concessão de um crédito rotativo no valor de 25 milhões de dólares para o Tesouro Nacional. Estados Unidos e Brasil se tornaram parceiros econômicos e de guerra.

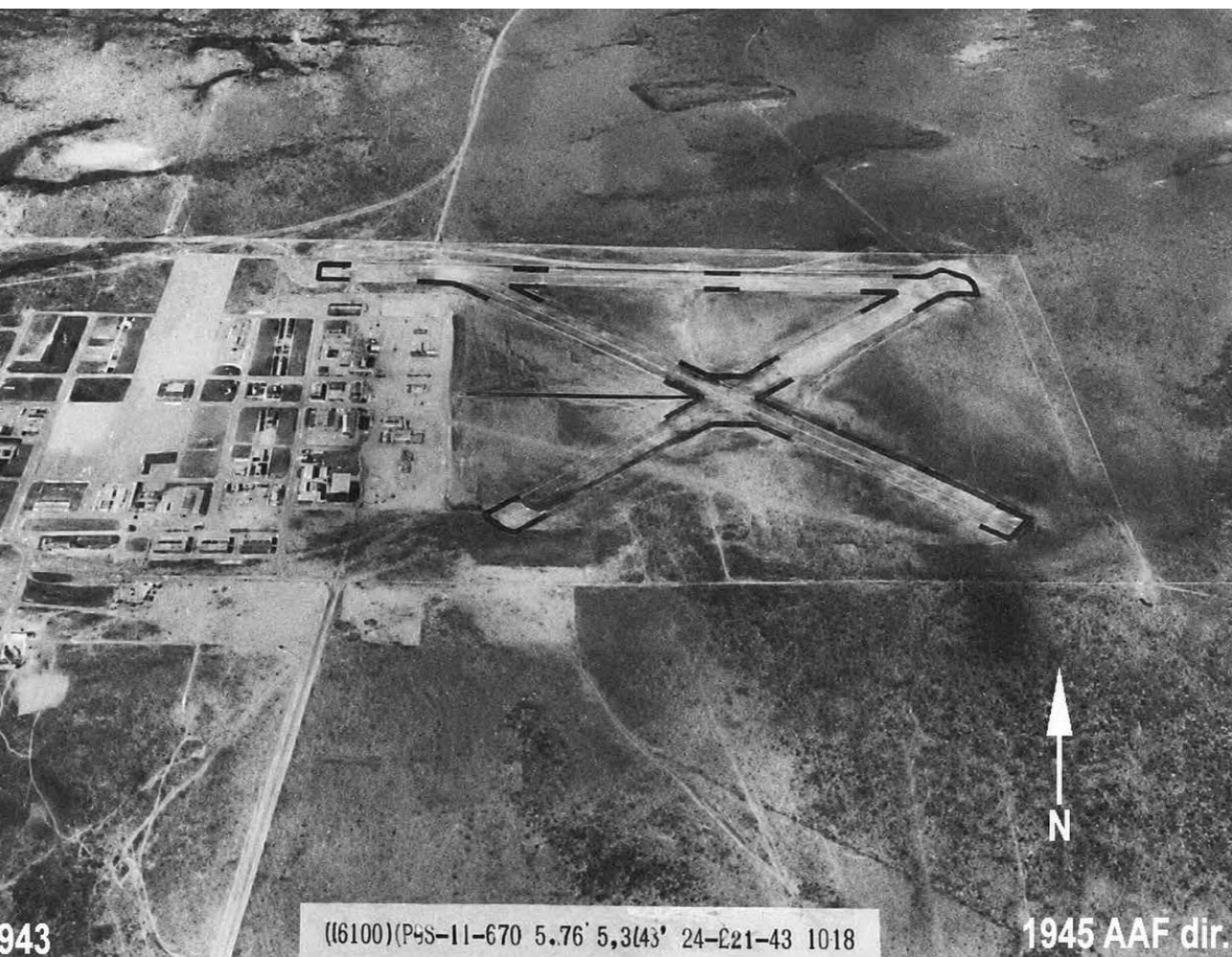
## CAPÍTULO 7

### O CURSO DE PILOTO DE CAÇA DA UNITED STATES ARMY FORCES (USAAF) NOS ESTADOS UNIDOS: ASPIRANTE A OFICIAL DA RESERVA CONVOCADO

Na área militar, Getúlio conseguiu que o governo americano reaparelhasse as Forças Armadas Brasileiras e treinasse os oficiais brasileiros em centros e bases militares nos Estados Unidos. Os pilotos passaram por três bases aéreas: Água Dulce (Panamá), Orlando (Flórida) e Suffolk (Long Island). Esse era o destino de Frederico Gustavo que não queria parar mais. Ia em frente até o fim no seu desejo de ir combater na guerra. Após finalizar o curso de pilotos de caça, foi aprovado no curso de piloto de Caça da USAAF, em Eagle Pass, uma cidade localizada no estado norte-americano de Texas, no Condado de Maverick, Estados Unidos, na turma 44 -E, onde foi treinado durante setembro de 1943 a maio de 1944.



Autorização do Departamento de Guerra americano, em 13 de setembro de 1943, para que os 49 cadetes da aviação brasileira pudessem receber treinamento desde a fase de pré-voo até o treinamento avançado, por um período de 36 semanas. Fonte: Museu da Vitória Brigadeiro Nero Moura.



Eagle Pass Army Airfield – Texas, 28/10/1943. Neste complexo de campo de aviação militar da 2ª Guerra Mundial, Frederico Gustavo dos Santos fez o curso de piloto de caça da USAAF, na turma 44-E, entre setembro de 1943 a maio de 1944. Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/Eagle\\_Pass\\_Army\\_Airfield](https://en.wikipedia.org/wiki/Eagle_Pass_Army_Airfield) Acesso em 28/04/2026.



Diário de Classe da turma 44 -E, em Eagle Pass, que Frederico Gustavo dos Santos fez parte. Ele é o primeiro da esquerda para a direita. Fonte: Vazquez, Vicente, [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28/04/2026.

Frederico Gustavo foi treinado na melhor academia da força aérea dos EUA. Para aperfeiçoar suas habilidades como piloto de caça foi admitido na instituição que formava os pilotos da força aérea dos Estados Unidos com foco no acadêmico e no treinamento físico onde os candidatos passavam por um processo altamente seletivo, rigoroso e complexo, tão competitiva como Harvard. Durante aproximadamente um ano Frederico se aperfeiçoou nas bases de voo e missões com especialização em aviação de caça com treinamento avançado e de combate. Finalizado o treinamento foi declarado Aspirante a Oficial da Reserva, convocado em 23 de maio de 1944.

**Frederico Gustavo dos Santos, agachado, no centro, em uma aula de nomenclatura do motor de avião, do curso de treinamento em Eagle Pass. Fonte: Vazquez, Vicente, [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28/04/2026.**



**Frederico Gustavo dos Santos, ao centro, em um momento de lazer no centro de treinamento da Força Aérea dos Estados Unidos (USAAF), em 1944. Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/Eagle\\_Pass\\_Army\\_Airfield](https://en.wikipedia.org/wiki/Eagle_Pass_Army_Airfield) Acesso em 28/04/2026.**

## CAPÍTULO 8

### **MEMBRO DO 1º GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA (FAB) FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS SEGUE PARA O TEATRO DA GUERRA, EM PISA, NA ITÁLIA**

Dos Estados Unidos, o efetivo do 1º Grupo de Aviação de caça da FAB seguiu diretamente para o teatro da guerra na Europa. Os primeiros chegaram por via marítima à Itália em 6 de outubro de 1944, onde os pilotos brasileiros receberam bombardeiros P-47 Thunderbolt, já pintados com as cores da FAB. Eram os caças mais modernos na época disponíveis pela Força Aérea do Exército dos Estados Unidos (United States Army Air Force - USAAF).



P-47 Thunderbolt, modelo de aeronave que Frederico Gustavo dos Santos e os demais pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça usaram durante a campanha na Itália. Fonte: <https://www.aeroflap.com.br/fab-celebra-80-anos-do-regresso-dos-combatentes-da-segunda-guerra>- Acesso em 28/04/2026.

A unidade brasileira ficou subordinada ao 350º Regimento de Caça da USAAF, que integrava a Força Aérea Tática do Mediterrâneo, responsável pela às ações do 5º Exército americano. O Aspirante a Oficial da Reserva Frederico Gustavo dos Santos chegou a Europa dois meses e dezenove dias depois da chegada dos primeiros pilotos. Apresentou-se em Pisa em 25 de dezembro de 1944. Como os demais veio diretamente do centro de treinamento nos EUA fazendo parte do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA) da Força Aérea Brasileira, integrando o seleto grupo de brasileiros que lutaram durante a Segunda Guerra Mundial.

Divididos em quatro esquadrilhas, os brasileiros começaram a tomar parte em missões de guerra no dia 31 de outubro de 1944. No total efetuaram 2.546 saídas ofensivas de ataques a depósitos de combustíveis, de munições, aos comboios militares, usinas de energia elétrica, fábricas, pontes, ferrovias, estradas, posições de artilharia, aeródromos, instalações militares, etc. O grupo de caça da FAB também deu apoio à Força Expedicionária Brasileira, bombardeando as posições de artilharia alemã na véspera do ataque final terrestre ao Monte Castelo ocorrida em 21 de fevereiro de 1945. Esse sexto e último ataque foi realizado após três meses de tentativas fracassadas e intensos combates contra as tropas alemãs no norte da Itália, sendo um marco na atuação brasileira. A vitória da FEB, com o apoio da FAB e seu pilotos, após 12 horas de combate no dia 21, foi crucial para o avanço dos aliados e demonstrou a bravura dos pracinhas brasileiros sob condições extremas de frio e terreno difícil. O dia 21 de fevereiro é celebrado no Brasil como o aniversário da tomada de Monte Castelo.



Frederico Gustavo dos Santos como membro do 1º Grupo de Aviação de Caça participou da tomada de Monte Castelo, no Centro-Norte da Itália, dando apoio a Força Expedicionária Brasileira. Esse combate foi crucial para o avanço dos Aliados contra as tropas Alemãs. Fonte: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/35402/HIST%C3%93RIA%20-%20Tomada%20de%20Monte%20Castelo> Acesso em 28/04/2026.

Finalmente Frederico Gustavo dos Santos, realizou o seu sonho de fazer parte do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa) da Força Aérea Brasileira que se notabilizou pela sua brilhante atuação na Segunda Guerra Mundial na Campanha da Itália e na Campanha do Atlântico Sul. Ao integrar o 1º GAvCa, em 1944, com apenas 19 anos e três meses, Frederico sabia de sua responsabilidade ao ingressar em um grupo de aviação que foi criado com o objetivo de fortalecer o recém fundado Ministério da Aeronáutica (1941) e a Força Aérea Nacional que depois se tornaria Força Aérea Brasileira (FAB) para que o Brasil pudesse entrar na guerra mais preparado.

Sabendo da nobre e importante missão do 1º Grupo de Aviação de Caça poucos meses depois de sua criação Frederico Gustavo almejou a fazer parte do quadro para ser treinado nos Estados Unidos para ir à guerra e assim colaborar com a força aérea brasileira. Ingressar no 1º GAvCa não era para todos. Os pilotos foram escolhidos a partir de uma rigorosa seleção que levasse em conta o conhecimento dos candidatos em todas as categorias

de voo. Era urgente encontrar profissionais que tivessem um conhecimento amplo de aviação pois a guerra já estava acontecendo e era preciso ter gente preparada para voar para o campo de batalha. Outro critério era o desejo de ser voluntário pelo amor a causa. Frederico Gustavo reunia esses pré-requisitos e iria honrar com sua coragem, força e dedicação a Força Aérea Brasileira e o 1º Grupo de Aviação de Caça.

Sendo convocado em meados de 1943 o aspirante a oficial da reserva Frederico Gustavo dos Santos se preparou para passar por um rigoroso treinamento nos Estados Unidos. A primeira etapa do treino era de 60 horas. Nessa primeira fase ele teve a oportunidade de pilotar caças Curtiss P-40 e também conhecer as regras da Força Aérea dos Estados Unidos já que ia realizar as missões sob o comando deles.



**Frederico Gustavo dos Santos, na primeira fila, em pé, o 1º da esquerda para a direita, no treinamento nos Estados Unidos, em 1944. Fonte: Vazquez, Vicente, [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28/04/2026.**

Em uma segunda etapa do treinamento, Frederico e demais pilotos voaram aproximadamente 110 horas nos mesmos caças e depois passaram a treinar no Republic P-47 Thunderbolt, que na época era o caça mais novo dos Estados Unidos. Depois desse rigoroso treino Frederico Gustavo dos Santos já estava apto para alçar voo e seguiu para o palco da guerra e colocar em prática os conhecimentos adquiridos.



**Frederico Gustavo dos Santos, terceiro da direita para esquerda, logo acima dos que estão agachados, no treinamento nos Estados Unidos em 1944. Fonte: Vazquez, Vicente, [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28/04/2026.**

A princípio o destino seria a cidade de Tarquinia, no centro da Itália, que foi um ponto crucial de apoio logístico e aéreo para as forças aliadas, especialmente as do Brasil, durante a Segunda Guerra Mundial. A cidade abrigou o 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB (1º GAVCa) a partir de outubro de 1944 e serviu como área de adestramento final para a Força Expedicionária Brasileira (FEB) antes de entrar em combate. Na região costeira de Tarquinia a FEB finalizou sua preparação entre o fim de julho e início de agosto de 1944.

Em 6 de outubro de 1944, a Força Aérea Brasileira (FAB) estabeleceu-se no aeródromo militar de Tarquinia para missões de caça, mas quando o piloto Frederico seguiu para a Itália em 25 de dezembro de 1944 vindo diretamente do centro de treinamento nos EUA, para integrar o 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA) da Força Aérea Brasileira, ele foi para a cidade de Pisa. Ela era um ponto estratégico na Linha Gótica alemã, e foi libertada em 1944, com destaque para atuação da Força Expedicionária Brasileira (FEB) e a Força Aérea Brasileira (FAB) que utilizaram a região de Pisa e áreas próximas (como Massarossa e Camaiore) para os primeiros combates e como base de apoio em 1944, libertando vilarejos do domínio nazifascista

## CAPÍTULO 9

### A PRIMEIRA MISSÃO DE GUERRA NA FUNÇÃO DE PILOTO DE COMBATE DA ESQUADRILHA AZUL

Integrando o seleto grupo de brasileiros que lutaram durante a Segunda Guerra Mundial, chegou Frederico Gustavo dos Santos, na Itália, no apagar das luzes do ano de 1944 e 20 dias depois, especificamente no dia 15 de janeiro de 1945 realizou sua primeira missão de guerra quando passou a exercer a função de Piloto de Combate da Esquadrilha Azul.

Um pouco antes de realizar sua primeira missão de combate sofreu um acidente em 07 de janeiro de 1945 com o P-47D-28-RE Thunderbolt s/n 44-19667 no lago Massaciucoli, localizado na região de Toscana, Itália, situado na província de Lucca, a aproximadamente 18 km da cidade de Lucca. É um dos maiores fragmentos remanescentes dos grandes pântanos e brejos que outrora cobriam toda a planície costeira da Versilia. O lago era conhecido na antiguidade como Fossis Papirianis, nome utilizado na Tabula Peutingeriana e tem uma superfície de 6,9 km<sup>2</sup>.<sup>17</sup>

Diante de um dos lagos mais bonitos da Itália Frederico dos Santos com seu espírito de coragem e buscando cada vez mais se capacitar através dos treinamentos tentou dar um rasante sobre o Lago Massaciucoli, quando roçou o tanque ventral na água, causando a explosão deste e desencadeando o pouso forçado no próprio lago. A aeronave afundou rapidamente, mas o Ten. Santos salvou-se sem ferimentos. Em 15 de janeiro de 1945, no dia que realizou sua primeira missão foi publicado no Boletim Reservado nº 1 do Grupo:

*O Asp.Res. Conv. Frederico Gustavo dos Santos, por ter desobedecido as regras de segurança de voo, tendo inutilizado durante um voo de*

<sup>17</sup> Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/Lake\\_Massaciucoli](https://en.wikipedia.org/wiki/Lake_Massaciucoli) Acesso em 18.05.2026.

*treinamento um avião P-47, destruindo assim, por imprudência, uma preciosa arma de guerra que fora confiada para atacar o inimigo (n<sup>os</sup> 1 e 5 do art. 10 do R.D.Aer.), fica preso por 20 dias, fazendo serviço e 3 meses sem a gratificação de serviço aéreo.<sup>18</sup>*



Lago Massaciucoli. 6,9 km<sup>2</sup>. Nesse logo o Aviator “Santos” sofreu um acidente quando estava realizando um treinamento. Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/Lake\\_Massaciucoli](https://en.wikipedia.org/wiki/Lake_Massaciucoli). Acesso em 18.05.2026.

Diante do reconhecimento da importância de sua participação na guerra sua prisão foi revogada e esse episódio não o impediu de seguir nas suas missões. Apesar de sua participação na guerra ter sido muito rápida, não chegou a três meses fechados, por ter falecido no dia 13 de abril de 1945, Frederico participou intensamente da campanha na Itália. Apaixonado por aviação e tomado pelo sentimento de patriotismo deu o melhor de si. Teve a oportunidade de atuar

<sup>18</sup> VASQUEZ, Vicente. 2º Tenente-Aviador da Reserva Convocado Frederico Gustavo dos Santos. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 18.05.2026.

em conjunto com a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO), da Força Aérea Brasileira que apoiou a Artilharia Divisionária da Força Expedicionária Brasileira (FEB). Com isso o jovem piloto Frederico, em suas primeiras missões realizou voos sobre o campo de batalha, focando exclusivamente na observação e regulação. Essas atividades eram cruciais para a artilharia de campanha, que atuava com fogo curvo e precisava de “olhos” avançados para enxergar e atingir alvos distantes. Desse modo podia atuar com maior eficácia, aprofundando o combate e destruindo ameaças com maior rapidez.

Como visto o novato piloto estreou bem no teatro da guerra. Quando chegou na Itália o 1º Grupo de Aviação de Caça já tinha o seu código de chamada (call-sign), desde outubro de 1944, que era “Jambock” e assim passou a ser conhecido. O termo é uma adaptação do vocábulo africâner sjambok, significando um chicote pesado, tradicionalmente feito de pele de rinoceronte ou hipopótamo. Foi designado pelo 350 th FG dos EUA para comunicações táticas e coordenação operacional, com o qual iria operar.<sup>19</sup> Simbolizando bravura e o poder de punição contra as forças nazistas na Itália Frederico Gustavo ficou muito orgulhoso de fazer parte do grupo “Jambock” e passou a exercer as suas missões de combate com toda a força que o nome trazia em si.

Aliado a força do nome do grupo eles tinham também seu grito de guerra que era o “Senta a Púa”. Era uma expressão popular nordestina que significava: ‘espetar ou cutucar com uma haste ou espora’, era utilizado para apressar o animal usado como montaria para que ele andasse mais rápido, algo como “depressa”, “vamos embora”, “em frente”. Relatos de membros do grupo apontam que a expressão era muito utilizada pelo Tenente Firmino Ayres de Araújo, e que foi popularizado dentro do grupo pelo Tenente Rui Moreira Lima. O grito de guerra se tornou tão popular que foi introduzido no emblema do grupo.<sup>20</sup>

O piloto Frederico Gustavo que era muito desinibido e comunicativo, enquanto esteve no treinamento nos Estados Unidos e depois na Itália durante vários momentos gritou “Senta a Pua”. Também no dia a dia com seus colegas

19 Fonte: <https://jambock.com.br/v7/index.php/mn-hist/mn-hist-orig/mn-hist-orig-nome#gsc.tab=0> Acesso em 19.05.2026.

20 Fonte: [https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/33818?\\_\\_](https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/33818?__) Acesso em 19.05.2026.

usava a expressão como forma de animar e levantar o astral do grupo. Durante o período de quase três meses que esteve realizando suas 44 missões o “Senta Pua” passou a fazer parte do vocabulário do jovem piloto. Em suas missões de combate não hesitou em bradar o grito de guerra na hora em que tinha que atacar o inimigo: “em frente...vamos para cima !!” Isso lhe dava mais força, coragem e determinação.

Ao bombardear contra alvos terrestres inimigos, como pontes, ferrovias, veículos e depósitos de munição o piloto Frederico dos Santos e seus companheiros gritavam o Senta a Pua!! significando para eles um encorajamento para lançar-se sobre o alvo, atacar com força ou mandar bala. Também passou a ser habilidoso no uso do rádio quando incentivava os colegas que avistavam algum alvo e decidiam atacar. De imediato bradava o grito de guerra para incentivar o ataque imediato e sem demora. Assim o Senta a Pua passou a ser o jargão mais usado tanto por Frederico Gustavo dos Santos como por seus companheiros.

Apesar do ambiente pesado que toda guerra traz em si Frederico Gustavo vivenciou um clima de companheirismo, união e fraternidade entre seus companheiros pilotos. Cientes da importância de manter a tradição e os bons costumes passados pelos que lhe antecederam os chamados “Jambocks” mantiveram o uso da palavra “Adelphi” que foi incorporada ao 1º Grupo de Aviação de Caça depois de uma brincadeira feita por militares viajando de trem para Fortaleza que para distrair o percurso juntavam os pratos e talheres do restaurante do vagão e no tintilar dos mesmos gritavam “Adelphi”.

Adelphi é uma palavra de origem grega (adelphoi) que significa “irmãos” ou “do mesmo ventre”. O termo ganhou significados e usos especiais ao redor do mundo, dependendo do contexto No Brasil o termo originou-se de uma marca de cigarros de nome “ADELPHI”, lançada em 1939, pela Companhia de Cigarros Castelões. A propaganda do cigarro era feita no rádio. No anúncio, várias pessoas participavam batendo palmas, emitindo o seguinte som: “PÁ... PÁRÁ-PÁ...A-DÉLFI !” (esta última palavra dita de maneira enérgica).<sup>21</sup>

21 Fonte: <https://www.abra-pc.com.br/noticias/10-bolachas-de-caca?start=10> Acesso em 19.05.2026.



Rótulo do cigarro Adelphi que se tornou a saudação oficial do 1º Grupo de Aviação de Caça.  
 Fonte: <http://www.jambock.com.br/v7/index.php/mn-hist/mn-hist-orig/mn-hist-orig-saud#gsc.tab=0> Acesso em 19.05.2026.

Na Força Aérea Brasileira (FAB) passou a ser um grito de guerra e uma expressão que simboliza o companheirismo e a união entre os pilotos de caça. A tradição começou exatamente na Segunda Guerra Mundial e foi imortalizada pelo 1º Grupo de Aviação que também ficou conhecido como Esquadrão Adelphi.

Logo tornou-se uma saudação muito especial, destinada a reverenciar os pilotos de caça da Força Aérea Brasileira que pereceram nos céus da Itália, e também para marcar eventos de excepcional relevância para a aviação de Caça ou para a Força Aérea Brasileira.

Além do Senta a Pua, o Adelphi se tornou também um jargão muito usado por Frederico Gustavo. Na verdade, passou a ser um marco da sua identidade de piloto de caça da aviação brasileira que desde a infância já trazia na sua alma e que aflorou definitivamente quando entrou no 1º Grupo de Aviação de Caça. Como seus companheiros de farda Frederico passou a cultivar valores como união, companheirismo e respeito aos companheiros de luta, a grandes personalidades e especialmente aos pilotos abatidos. Todos esses eram saudados com um brado solene e respeitador dito em alto e bom som: “PÁ... PÁRÁ-PÁ...A-DELPHI!”, que ecoava pelos céus onde os Jambocks circulavam.

O grupo de pilotos enviados para lutar na 2ª Guerra Mundial pela FAB, compondo o 1º Grupo de Aviação de Caça, era pequeno em quantidade, mas grande em qualidade. Inicialmente embarcaram 43 pilotos para Itália chegando ao total de aproximadamente 49 que atuaram nos campos de batalha realizando missões. Esse grupo foi fundamental no apoio às tropas terrestres da Força Expedicionária Brasileira (FEB) e Aliados. Realizaram 445 missões de combate na Itália entre outubro de 1944 e maio de 1945. Dessas, 44 missões couberam ao piloto Frederico Gustavo dos Santos pilotando a aeronave P47 – Thunderbolt.

Apesar de não ser um grupo grande ele era dividido entre 4 esquadrões que eram identificados por uma letra e um número. Os grupos eram o esquadrão vermelho (identificado pela letra A), o esquadrão amarelo (identificado pela letra B), o esquadrão azul (identificado pela letra C) e o esquadrão verde (identificado pela letra D); em fevereiro de 1945 o esquadrão amarelo deixou de existir por conta do baixo número de pilotos pertencente ao grupo, já que dos 11 pilotos do esquadrão, 6 foram mortos ou feridos, os outros membros restantes incorporaram os outros esquadrões. Frederico Gustavo foi lotado no Esquadrão Azul e lá permaneceu até seu falecimento.

Como os demais pilotos Frederico passou a usar o traje padrão que os membros do 1º Grupo de Aviação de Caça vestiam. Usavam macacão de Brim, muitas vezes com forro de feltro, que eram pagos pelo Quinto Exército Americano para substituir fardas desgastadas.

Em relação a jaqueta de voo a principal usada pelos pilotos da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial era a A-2. Seguiu o padrão clássico americano fornecido aos aviadores aliados, especialmente aos integrantes do 1º Grupo de Aviação de Caça que combateram na Itália ao lado da United States Army Air Forces.

Suas características eram bem definidas e deram uma identidade própria aos pilotos que usavam, entre eles Freddy. De couro marrom, a gola era simples e dobrável. O fechamento era frontal por zíper. Os punhos e cintura eram de malha de lã e elástico para evitar que entrasse ar por causa do frio.

Na frente tinha dois bolsos frontais com aba e botão. Como era uma jaqueta para ser usada em voo especial o corte era curto, ajustado à cintura, pensado para cockpit de caça. Todo o material utilizado na confecção da jaqueta foi selecionado para dar conforto aos pilotos, sendo o forro interno todo de algodão e seda leve.

As jaquetas eram originalmente fabricadas por empresas americanas como: Rough Wear Clothing Co, Aero Leather Clothing Co, Dubow Manufacturing Co. Por se tornar um acessório de guerra a A-2 virou símbolo de status e camaradagem entre aviadores. Depois da guerra, ela se tornou um ícone cultural da aviação militar.<sup>22</sup>



Foto da jaqueta usada pelos pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça. Esta peça foi adquirida por Nelson Taboada nos Estados Unidos para homenagear o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos. 2026.

Outra jaqueta que também foi utilizada era a de voo B-10, que se tornou o modelo icônico do esquadrão “Senta a Púa” durante a campanha na Itália. Diferente das jaquetas de couro do início da guerra, a B-10 era feita de tecido

<sup>22</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/A-2\\_jacket](https://en.wikipedia.org/wiki/A-2_jacket) Acesso em 15.05.2026.

de algodão verde oliva (brim de alta densidade), sendo mais leve e funcional para os cockpits apertados dos caças P-47 Thunderbolt.<sup>23</sup>



Fonte: [https://www.google.com/search?sca\\_esv](https://www.google.com/search?sca_esv) Acesso em 15.05.2026.

Outra peça que usualmente não faltava no vestuário dos pilotos da FAB na segunda Guerra Mundial era a echarpe. Era um acessório bastante tradicional da aviação militar da época, herdado do padrão usado pelos aviadores americanos e europeus. Apesar de dar elegância era uma peça extremamente funcional pois os caças “Republic P-47 Thunderbolt” usados pelos integrantes do 1º Grupo de Aviação de Caça exigiam que os pilotos movimentassem muito a cabeça procurando aeronaves inimigas, então a echarpe ajudava bastante a reduzir o atrito do pescoço contra a gola de couro da jaqueta durante voos longo aumentando o conforto dentro do cockpit.

Como vamos observar na foto ao lado ela era longa e estreita, feita de seda branca ou creme, às vezes em rayon<sup>24</sup> ou algodão leve. Freddy usava por dentro ou por fora da gola da jaqueta A-2 e enrolava frouxamente no pescoço.

<sup>23</sup> <https://orbitalcompany.com.br/a-origem-da-jaqueta-bomber/> Acesso em 15.05.2026.

<sup>24</sup> O rayon é um tecido único. É feito de celulose, que provém de fontes naturais como a polpa de madeira. Isso torna o rayon um tecido semissintético. Ao contrário das fibras totalmente sintéticas, ele possui algumas características dos tecidos naturais. Fonte: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/rayon> Acesso em 15.05.2026



**Echarpe usada pelos pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB durante a 2ª Guerra Mundial. Esta peça foi adquirida por Nelson Taboada nos Estados Unidos para homenagear o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos. 2026.**

Com o tempo ela virou também um símbolo visual do aviador de caça que criou um estilo “visual clássico” do piloto da Segunda Guerra. Originalmente esse era o estilo da United States Army Air Forces adotado pelos pilotos do Brasil. Com isso a echarpe da FAB era muito semelhante à utilizada pelos aviadores americanos no teatro da guerra europeu.

Seguindo na descrição do traje e dos acessórios que o aviador Frederico dos Santos e seus colegas da FAB usavam destacamos o uso de botons, distintivos e insígnias ligados à unidade, à aviação de caça e às campanhas na Segunda Guerra Mundial.



**Um dos modelos de boton usados pelos pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça. Esta peça foi adquirida por Nelson Taboada nos Estados Unidos para homenagear o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos. 2026.**

Na cabeça os pilotos usavam dois tipos de cobertura: o quepe militar da FAB e o gorro e capacete de voo e óculos. O primeiro era usado quando os soldados estavam fora das missões e em uniformes de serviço com insígnia metálica da FAB na frente e acabamento elegante, inspirado em modelos europeus e americanos. Já o capacete de voo e óculos eram usados nas operações de combate dentro do cockpit. O capacete era geralmente marrom, de couro, ajustado à cabeça, com presilhas, receptores de áudio e suporte para máscara de oxigênio.<sup>25</sup>



**Quepe militar da FAB usado durante a 2ª Guerra Mundial. Adquirido por Nelson Taboada nos Estados Unidos para homenagear o tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos. 2026.**

<sup>25</sup> Fonte: <https://www2.fab.mil.br/sti/> Acesso em 15.05.2026.



**Capacete e óculos usados pelos pilotos do 1º Grupo de Caça da FAB durante a Segunda Guerra Mundial. Adquirido por Nelson Taboada nos Estados Unidos para homenagear o tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos. 2026.**

Concluindo a descrição do traje que o tenente-aviador Santos usava tinham ainda as botas de couro amarelo de cano longo e ainda um fardamento cáqui padrão. No peito, do lado esquerdo, ficava o símbolo do esquadrão: emblema do avestruz e a expressão “Senta Puá” (o grito de guerra), e o nome do piloto.



**Pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça com a farda padrão em frente a um avião. Fonte: <https://www.instagram.com/p/DM5VUHnsjj4/> Acesso em 28.04.2026.**



Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos com o traje padrão de combate: jaqueta, echarpe, capacete de voo com os receptores de áudio. Fonte: [https://tarauacanoticias.blogspot.com/2019/04/da-serie-meus-herois-nao-morreram-de\\_7.html](https://tarauacanoticias.blogspot.com/2019/04/da-serie-meus-herois-nao-morreram-de_7.html) Acesso em 15.05.2026.

O que mais se destacava e dava uma identidade própria ao traje clássico dos pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça era o emblema com o lema “Senta a Pua!”. O distintivo mostrava um avestruz armado. A ave como símbolo foi idealizado pelo então Major-Brigadeiro Nero Moura e desenhado pelo Major-Brigadeiro Fortunato Câmara de Oliveira que no transporte dos pilotos dos Estados Unidos para a Itália a bordo do navio UST Colombie observou que eles tinham apetite para comer qualquer coisa. Então criou o emblema para o grupo com a imagem de um avestruz para representar a capacidade de adaptação, a resistência e a “digestão” de situações difíceis pelos pilotos na Itália, além de satirizar a ideia de que o avestruz não voa ou esconde a cabeça, pois os pilotos brasileiros voaram e

enfrentaram o perigo.<sup>26</sup> Normalmente a ave era representada usando capacete de voo, empunhando revólver ou metralhadora, com expressão agressiva e cômica.



Emblema do 1º Grupo de Aviação de Caça tendo como mascote um avestruz e abaixo o grito de guerra “Senta a Púa”. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/1.%C2%BA\\_Grupo\\_de\\_Avia%C3%A7%C3%A3o\\_de\\_Ca%C3%A7a](https://pt.wikipedia.org/wiki/1.%C2%BA_Grupo_de_Avia%C3%A7%C3%A3o_de_Ca%C3%A7a) Acesso em 28.04.2026.

Esse emblema acabou se tornando um dos símbolos militares mais famosos da história da Força Aérea Brasileira e aparecia pintado nos aviões Republic P-47 Thunderbolt, em patches<sup>27</sup> de couro ou tecido, em botons metálicos, em insígnias de uniforme, em jaquetas A-2.

26 Fonte: <https://www.fab.mil.br> Acesso em 19.05.2026

27 Patches consiste num pedaço de tecido de qualquer formato, mas normalmente retangular ou circular, com uma inscrição de um símbolo, slogan ou imagem que é preso ou costurado em casacos, bolsas, camisas, calças e outras peças de vestuário. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Patch\\_\(emblema\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Patch_(emblema)) Acesso em 15.05.2026.



FAB / Acervo

Caças P-47 também conhecidos pela Bolacha “Senta a Pua!”. Foto - Força Aérea Brasileira/Divulgação. Observa-se o emblema ao lado do número dos caças. Fonte: <https://www.aeroflap.com.br/senta-a-pua-conheca-a-historia-da-forca-aerea-brasileira-na-segunda-guerra/> Acesso em 15.05.2026.

No campo de batalha Frederico passou a estampar uma avestruz no peito e como essa ave se tornou um guerreiro. O Jambock Frederico Gustavo dos Santos passou a viver o cotidiano da guerra e realizar as missões que lhe eram determinadas. Estava em um grupo, de Aviação de Caça, conhecido também como Senta Puá, que operava desde 11 de novembro de 1944 como uma unidade autônoma, voando missões com esquadrilhas compostas unicamente por pilotos brasileiros. Essa realidade dava ao grupo um grande reconhecimento por parte dos Aliados aos seus pilotos. Quando “Santos” chegou em dezembro de 1944 o Senta Puá já era respeitado em toda a Europa.

Três meses antes de Frederico dos Santos chegar no teatro da guerra o 1º Grupo de Aviação de Caça brasileiro se integrou ao 350º Grupo de Caça (350th Fighter Group). Esse grupo era uma unidade da Força Aérea do Exército dos EUA (USAAF), que havia se formado em 1942 e atuava no Mediterrâneo e Norte da África, realizando patrulhas, escoltas e apoio tático na Tunísia e Itália onde Frederico começou a atuar a partir de janeiro de 1945.

Muito estudioso e amante da aviação “Santos”, como passou a ser chamado, conhecia todas as aeronaves utilizadas pelo 350 th Fighter Group. Começaram pelo Bell P-39 Airacobra e o P-400, migrando para o Republic P-47 Thunderbolt em agosto/setembro de 1944.<sup>28</sup> Foi nessa aeronave que Frederico realizou suas missões.

Na realidade Frederico chegou na segunda leva de pilotos pois desde outubro de 1944 que o 1º GAVCA já havia chegado à Itália com cerca de 350 homens e ficou subordinado a unidade da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos operando como 1º Esquadrão de Caça Brasileiro. Isso não impediu de o jovem piloto realizar suas missões com bravura e determinação colaborando de forma efetiva na interdição aérea e apoio ao V Exército dos EUA, do qual a Força Expedicionária Brasileira (FEB) fazia parte, operando até o final do conflito em 1945.

Ao apresenta-se em Pisa no dia 25 de dezembro de 1944 Frederico dos Santos já estava pronto para assumir sua missão de lutar na 2ª Guerra Mundial representando o Brasil ao lado dos países Aliados como Oficial da Reserva Convocado. A estrutura hierárquica da FAB no conflito mundial foi fundamental na organização do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA) e na operação na Itália, onde atuou integrada à Força Aérea Americana. Do maior posto para o menor era dividida da seguinte forma:

#### **Oficiais-Generais (Alto Comando):**

- Marechal-do-Ar: posto máximo, criado para tempos de guerra.
- Tenente-Brigadeiro do Ar: Cargo reorganizado logo após o conflito, com o posto de brigadeiro e major-brigadeiro predominando durante a guerra.
- Major-Brigadeiro: Alto comando.
- Brigadeiro: Patente principal de general da força.

<sup>28</sup> [https://pt.wikipedia.org/wiki/P-39\\_Airacobra](https://pt.wikipedia.org/wiki/P-39_Airacobra) Acesso em 01.09.2026.

## Oficiais Superiores

- Coronel
- Tenente-Coronel
- Major

## Oficiais Intermediários e Subalternos

- Capitão
- Primeiro-Tenente
- Segundo-Tenente
- Aspirante a Oficial (Praça especial)

## Praças (Graduados e Soldados)

- Suboficial (Fim da carreira de praças)
- Primeiro-Sargento
- Segundo-Sargento
- Terceiro-Sargento
- Cabo
- Soldado de 1ª Classe
- Soldado de 2ª Classe / Recruta<sup>29</sup>

Frederico Gustavo dos Santos se dedicou com afinco aos estudos teóricos e aos exercícios práticos que a formação exigia. Em praticamente três meses, devido ao seu talento e capacidade, pulou o posto dos ‘Praças’ e já estava apto para ser convocado para integrar o grupo de oficiais intermediários na condição de Aspirante a Oficial da Reserva pela turma de 1944. Nesse posto participou da guerra sendo identificado com os seguintes dados militares:

---

29 <https://www.fab.mil.br/postosegraduacoes> Acesso em 24 de abril de 2006.

- **Posto:** Aspirante a Oficial da Reserva (convocado) / 2º Tenente-Aviador da Reserva (post-mortem)
- **Unidade de Origem:** Escola de Treinamento nos EUA
- **Army Serial Number:** BO-92
- **Esquadrilha / Código:** Azul
- **Função:** Piloto de Combate
- **Nº de Missões:** 44 ofensivas e 0 defensivas
- **Treinamento:** EUA, Itália

O tão esperado dia para participar da guerra e lutar pela restauração da paz no mundo finalmente tinha chegado. No raiar da manhã de 15 de janeiro de 1945 o piloto Frederico Santos já havia sido designado e estava pronto para realizar sua primeira missão. Ele se apresentou com a farda de Brim cáqui padrão, jaqueta de tecido marrom, botas de couro de cano longo e o emblema do avestruz no peito, do lado esquerdo. Além dos equipamentos básicos levava paraquedas e jaquetas forradas para suportar o frio e a pressão da gravidade.



O Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos no P-47 D "C3", em Pisa. Janeiro de 1945. Fonte: Vazquez, Vicente, [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28/04/2026.



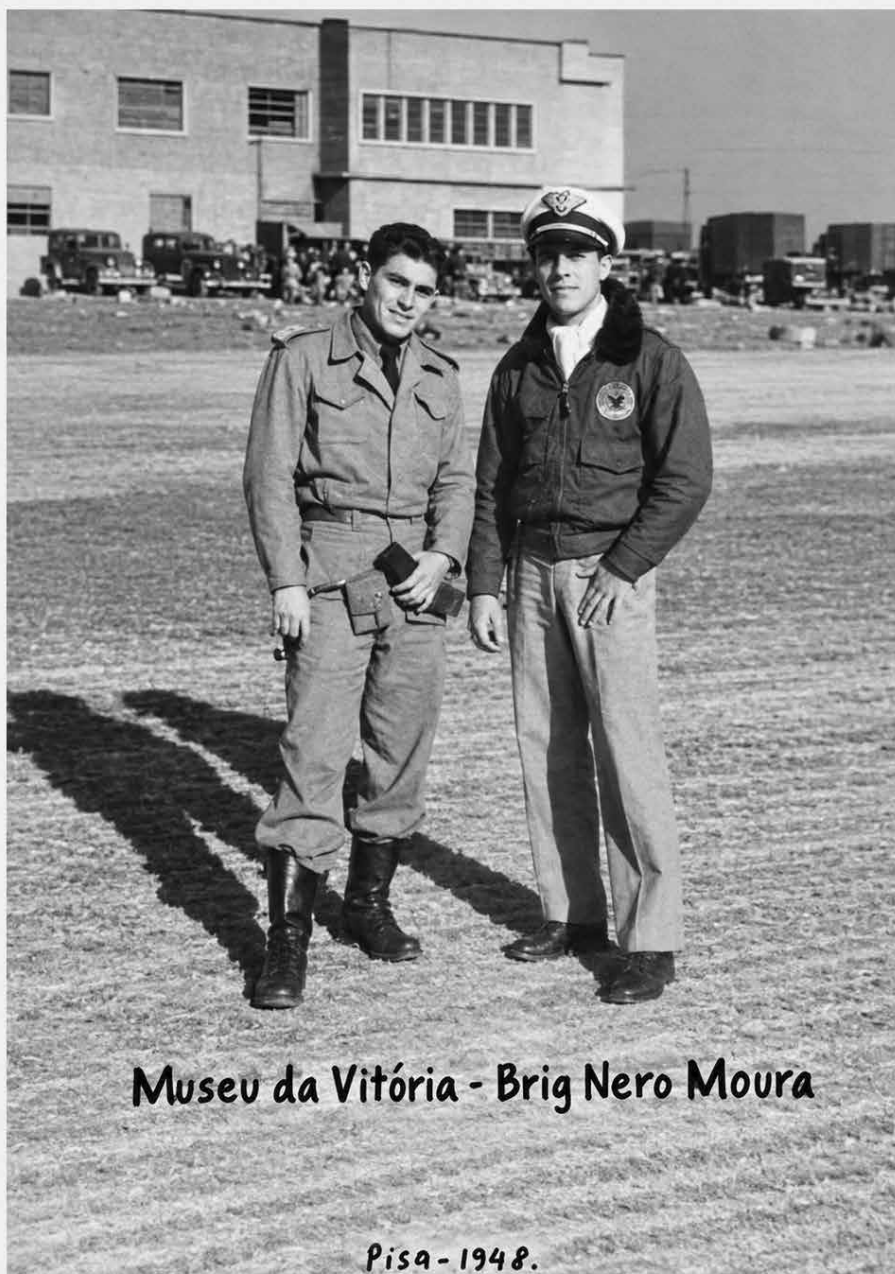
## CAPÍTULO 10

### O AVIADOR FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS REALIZANDO AS SUAS MISSÕES NO REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT DURANTE A SEGUNDA GERRA MUNDIAL

A base aérea de Pisa abrigou aviadores do 1º Grupo de Caça, especialmente no prédio Albergo Nettuno, que serviu de alojamento para os pilotos. Ao chegar à base o Oficial da Reserva “Santos”, assim era o seu nome de guerra, foi levado a pista onde estava estacionado a aeronave que iria pilotar, o Republic P-47 Thunderbolt. Era um caça-bombardeiro norte-americano que foi amplamente utilizado pela Força Aérea Brasileira (FAB) na Itália como “trator voador”. Conhecido por sua robustez, motor potente e alto poder de fogo, o P-47 foi essencial para ataques ao solo e combate aéreo.



Prédio Albergo Nettuno, em Pisa. Abrigou Frederico Gustavo dos Santos e outros pilotos do 1º Grupo de Caça durante o período de operações na Base Aérea de Pisa. Fonte: <https://www.instagram.com/reel/DlwF2jUAtU9/> Acesso em 19.05.2026.



**Museu da Vitória - Brig Nero Moura**

*Pisa - 1948.*

*João Milton Prates e Frederico Gustavo dos Santos*

Aviadores João Milton Prates e Frederico Gustavo dos Santos na Base Aérea de Pisa, Itália, 1945.  
Fonte: Museu da Vitória – Brigadeiro Nero Moura.

O P-47 Thunderbolt já era um velho conhecido do aviador Santos. Ele treinou nele e o conhecia a fundo o seu poder de fogo. Estava preparado para usar suas 8 metralhadoras calibre 50 e também bombas e foguetes que o avião podia transportar. Apesar de ser um dos caças mais pesados da guerra seu motor radial de 2000 cavalos permitia atingir velocidades superiores a 680 km/h. Ciente da força, agilidade e capacidade dessa aeronave para participar de uma guerra o aviador se sentiu seguro para começar a cumprir suas missões juntamente com os demais pilotos da Esquadilha Azul.<sup>30</sup>



P-47 com o distintivo da FAB, “Senta a Pua”, durante a Segunda Guerra Mundial. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Republic\\_P-47\\_Thunderbolt](https://pt.wikipedia.org/wiki/Republic_P-47_Thunderbolt) Acesso em 28/04/2026.

As missões do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA) na Segunda Guerra Mundial focaram intensamente em ataques ao solo (apoio aéreo aproximado) com caças P-47 Thunderbolt, destruindo comboios, pontes, depósitos de munição e transporte inimigo. A atuação brasileira foi crucial, com 445 missões e 2.546 saídas ofensivas, mesmo sob intensa artilharia antiaérea.

<sup>30</sup> Fonte: <https://www.fab.mil.br> Acesso em 19.05.2026.



## CAPÍTULO 11

### A ÚLTIMA MISSÃO E O LEGADO DE LUTA PELA PAZ E DEMOCRACIA DEIXADO PARA OS BRASILEIROS

Das 445 missões realizadas pelo 1º GAVCA, o oficial aviador realizou 44 missões até o dia 13 de abril de 1944 quando faleceu em combate. Nos 88 dias em que participou intensamente da guerra a maior parte de suas ações consistiu em destruir infraestrutura inimiga, incluindo fábricas, veículos, comboios de combustível e posições de artilharia, que eram essenciais para o avanço dos aliados na Itália.



Os aviões P-47 Thunderbolt se juntaram a outros aviões dos Aliados, como o Avro 683 Lancaster (foto acima), para bombardear fábricas, comboio de combustíveis e centros de produção das potências do Eixo. Frederico Gustavo dos Santos, em suas missões, participou de alguns desses ataques. Fonte: <https://www.gazetadopovo.com.br/ideias/historiador-favorito-tucker-carlson-criticou-bombardeios-aliados-2a-guerra-mundial/> Acesso em 28.04.2026.

Como os demais pilotos ele voava muito baixo para atacar, tornando-se alvos constantes da artilharia antiaérea alemã (Flak), o que resultou em baixas significativas. Entretanto a morte de Frederico Gustavo dos Santos se deu em outra circunstância. No fatídico dia de 13 de abril de 1945 faleceu aos 19 anos e seis meses quando realizava sua 44ª missão.

O trágico acontecimento se deu em um dia cheio de atividades para o piloto “Santos”. Ao raiar do dia ele saiu para cumprir uma missão de bombardeio de mergulho a uma ponte de estrada de ferro ao norte da Itália. Esta se achava nas proximidades da cidade de Casarsa. A esquadrilha composta pelos pilotos “Santos; Horácio; Lara; Morgado, Neiva e Goulart” obteve êxito no bombardeio da ponte e de lá rumou para atacar um depósito de munições em Spilimbergo, ao norte da cidade de Casarsa, Itália, uma comuna localizada na província de Pordenone, região do Friuli-Venezia Giulia, a cerca de 25 km a oeste de Udine.

A aeronave que pilotava, o P-47D-30-RE s/n 44-20339, foi atingido pela explosão do depósito de munição que atacara, por volta das 09h15. Embora tenha destruído o alvo, foi atingido pelos destroços da explosão, o que causou a queda da aeronave. Ao ser pega pela explosão, a aeronave perdeu uma das asas a baixa altura, virou de dorso e precipitou-se ao solo. O piloto saltou da aeronave, mas, sem altura suficiente, morreu instantaneamente no choque contra o solo.

O piloto Raimundo da Costa Canário, que participou de diversas missões com Frederico Gustavo dos Santos e o tinha como um grande amigo e irmão escreveu da Itália, no dia 18 de maio de 1945, um mês e cinco dias depois do seu falecimento, para seu pai o Dr. João Gustavo dos Santos Filho narrando o passo a passo da missão bem como os detalhes de como se deu o trágico acidente:

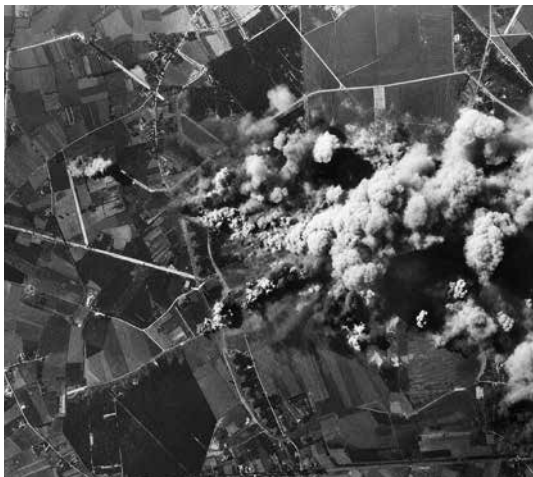
*Itália, 18 de maio de 1945*

*Exmo. Sr. Dr. Gustavo dos Santos.*

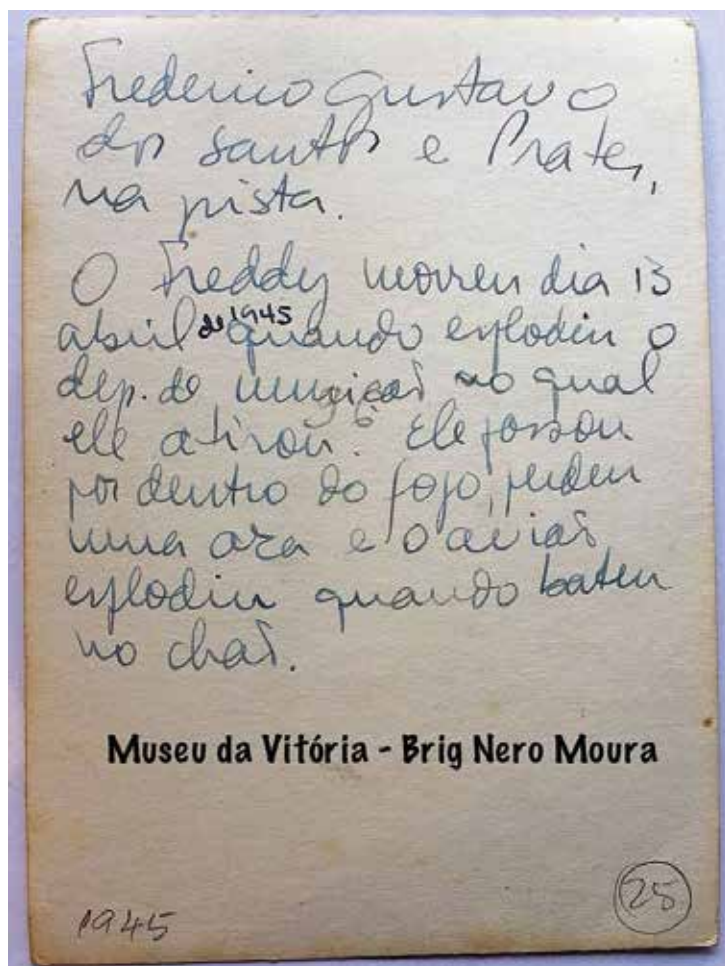
*Respeitosas Saudações.*

*Recebi, hoje, vossa carta pedindo um esclarecimento sobre a perda de vosso querido filho.*

*(...) a esquadrilha (que Santos fazia parte), rumou para este fim de atacar um depósito de munições. Depois de identificado o alvo, a esquadrilha começou a metralha-lo. Eram 4 pilotos e o Freddy era o último da esquadrilha sendo, portanto, o último a fazer a sua passagem. Nenhum resultado foi obtido pelos três primeiros que metralharam antes dele. Devido a sua coragem e certa pontaria conseguiu fazer com que um grande depósito explodisse. Infelizmente a explosão se deu quando ele passava bem baixo sobre o local, recuperando de seu ataque. Em consequência da explosão o avião perdeu a asa esquerda e passou a voar de dorso. Todos os seus companheiros, no momento, chamaram-no pelo rádio, porém, em vão. Não obtiveram resposta alguma. Lentamente ainda de dorso, o avião se aproximava cada vez mais do solo. Ao chocar-se, o aparelho explodiu instantaneamente permanecendo em chama. A missão havia sido cumprida com grande êxito, mas eu havia perdido um grande amigo que eu considerava meu próprio irmão. Custei muito a acreditar no ocorrido, porém o destino havia sido realmente cruel para com ele.*



**Explosões que aconteceram na 2ª Guerra mundial em depósitos de munições e outros alvos após bombardeios dos aviões. Em um desses ataques realizado no dia 13 de abril de 1945, em Spilimbergo, na Itália, faleceu o aviador Frederico Gustavo dos Santos. Fonte: <https://tokdehistoria.com.br/tag/forca-aerea-do-exercito-dos-estados-unidos/> Acesso em 28.04.2026.**



Anotação manuscrita, datada de 1945, registrando o falecimento de Frederico Gustavo dos Santos e descrevendo as circunstâncias da morte. Fonte: Museu da Vitória – Brigadeiro Nero Moura.

Vale a pena também transcrever mais um depoimento, dessa vez do Major-Brigadeiro Newton Neiva de Figueiredo, conhecido como Brigadeiro Neiva, narrando com detalhes as circunstâncias da morte de Frederico Gustavo dos Santos. Assim como o tenente Santos ele foi um herói e piloto de caça do 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB na Segunda Guerra Mundial. Voando com o código “C3”, na campanha da Itália, foi condecorado por sua bravura em ataques a alvos terrestres. Realizou 86 missões de combate ocorridas entre 5 de novembro de 1944 e 30 de abril de 1945. Em uma de suas missões mais notáveis,

liderou o ataque a uma ponte ferroviária e prosseguiu com os disparos mesmo sob fogo antiaéreo direto que atingiu sua aeronave. Após a guerra, continuou na FAB, serviu como ajudante de ordens de ministros, comandou a Base Aérea de São Paulo e foi para a reserva como Major-Brigadeiro do Ar.<sup>31</sup>

Apesar de ter iniciado as suas missões dois meses e dez dias antes de “Santos” durante quase três meses esteve junto com ele em algumas missões e estava presente no teatro de operações quando o tenente Santos faleceu no dia 13 de abril de 1945. Com emoção e riqueza de detalhes o Brigadeiro Neiva descreve como se deu a morte de Freddy, sendo um dos depoimentos mais completo de um contemporâneo sobre o acontecimento:

*(...) Uma coisa é ser abatido e a pessoa saltar de paraquedas, outra coisa é você ver a pessoa bater no chão. Nós estamos atacando uma área grande de depósito de munição. Para você ter uma ideia de grandeza era uma área descampada de 500 por 500 metros a grosso modo, onde havia várias cabanas meio enterradas no solo. Embaixo dessas cabanas estavam a munição e eles faziam uma proteção para essas cabanas para dificultar ataques a elas.*

*Cada um de nós mergulhava e atacava uma cabana dessa que era um depósito de munições e o Santos quando entrou no mergulho dele e deu no gatilho, na hora surgiu aquela bombinha atômica diante dele e por estar a munição enterrada ela só podia explodir para cima, então saiu aquela língua de fogo com o cogumelo e ele entrou com o avião dele nesse cogumelo, não podendo desviar. Ele tinha dado esse tiro com uma distância de 300 metros do depósito, não tendo como escapar.*

*Então eu presenciei tudo. Ao sair dessa bola de fogo, imagine a temperatura que estava, e ele já devia estar totalmente transtornado. O fogo era tanto e a temperatura era tão alta que quando saiu dessa bola de fogo a asa direita dele se despreendeu como se fosse uma*

<sup>31</sup> [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 21.07.2026

*folha de papel. O avião entrou no dorso, foi descendo e ricocheteou no chão e foi cair mais adiante. Eu só fui saber mais tarde depois de terminada a guerra quando eu fui ao nordeste da Itália porque o coronel Nero mandou três expedições para o território inimigo recolher pilotos que tivessem saltado de para quedas ou que tivessem morrido. Então lá que eu pude constatar que o Santos antes do avião bater ele saltou do avião. Ele saltou uns 200 metros antes do avião bater no chão no primeiro ricochete e no segundo ricochete o avião se chocou no chão, explodiu e fez uma cratera enorme. Deve ter morrido com o impacto da queda, lógico, ou talvez já tivesse completamente desacordado, com uma temperatura altíssima, cego talvez, é difícil dizer. Eu constatei nessa oportunidade que os alemães não enterraram o Santos. Eles estenderam o corpo dele, cobriram com pedras e colocaram uma cruz que eu trouxe e está hoje na Base Aérea de Santa Cruz com uma placa de bronze com os dados que ele tinha no dog tag, que é aquela identificação que nós trazíamos no peito. Eles fixaram em uma placa de bronze e colocaram na cruz. Eu trouxe essa placa e está em Santa Cruz. Foi aí que eu vi que ele tinha saltado do avião antes. Porque eu não vi, não pude, naquela afobação vendo o homem morrer, é demais, não deu!*<sup>32</sup>

O aviador Santos era esperado pela família no Brasil em maio de 1945 quando teria cumprido as 50 missões de praxe estabelecidas pelo comando geral das forças aéreas envolvidas na guerra. Até 20 de março havia realizado 32 missões contra o inimigo. Nas cartas enviadas aos pais dizia estar muito satisfeito e informava que ele e os companheiros haviam batido vários recordes que só os americanos tinham. Na última carta escrita demonstrou seu entusiasmo pela causa que abraçara e junto enviou sua última foto tirada na

32 O depoimento do Major Brigadeiro Newton Neiva de Figueiredo foi tirado do documentário Senta a Pua! É um documentário militar de 1999, dirigido e produzido por Erik de Castro, sendo a única retratação cinematográfica da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial. Versa sobre a atuação do 1º Grupo de Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial. Baseado no livro homônimo do brigadeiro Rui Moreira Lima, conta com depoimentos do próprio Lima e outros integrantes do grupo como os brigadeiros Corrêa Netto, Meira, Neiva e Joel Miranda. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Senta\\_a\\_Pua!\\_\(document%C3%A1rio\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Senta_a_Pua!_(document%C3%A1rio)) Acesso em 21 de julho de 2026.

porta do prédio onde residia, momentos antes de seguir para a que seria sua última missão de guerra.<sup>33</sup>

Os pais de Freddy, Dr. João Gustavo e Louisa receberam a notícia do falecimento do filho três dias depois do ocorrido. O comunicado chegou por telegrama, o principal meio de comunicação da época. Transcrevemos abaixo o trecho de três cartas inéditas e originais escrita pelo sr. Stuart Fraser, escocês e sócio proprietário da corretora de Commodities ‘Fraser & Cia Ltda’. Fraser e sua esposa Aida eram muito amigos da família Santos. Seu filho Donald, era amigo de infância de Freddy e eram vizinhos em Mar Grande, onde veraneavam no verão no período das férias escolares dos seus filhos. A primeira carta é datada de 17 de abril de 1945. É endereçada a um amigo pessoal não identificado. Segue abaixo o trecho que se refere a notícia do falecimento do tenente-aviador:

*Abril, 17, 1945.*

*Querido Bossy:*

*(...)*

*Na noite passada, a família do Dr. Gustavo Santos recebeu a triste notícia, que trouxe a guerra para perto de casa. Seu filho Freddy foi morto durante um ataque aéreo sobre a Itália. Ele desceu baixo para observar os impactos de bombas em uma fábrica quando seu avião explodiu. Esses foram todos os detalhes fornecidos no telegrama. Visitei a família ontem à noite, mas só consegui falar com o Dr. Gustavo por um minuto. Ele expressou a esperança de que “meu filho tivesse mais sorte que o dele”. Freddy tinha apenas 19 anos. Era amigo de Dony, aliás, amigo da família. Aida está muito abalada com isso. Quando a ofensiva na Itália começou, ela teve uma premonição de sua morte. Freddy foi um dos poucos a passar pelo processo de seleção nos Estados Unidos, de onde muitos brasileiros*

<sup>33</sup> Fonte: A Tarde, Salvador-Ba, 17.04.1945.

*foram mandados de volta para casa por não serem considerados aptos para pilotar aviões (...)*

A família de João Gustavo dos Santos Filho, como muitas outras famílias de soldados da Força Expedicionária Brasileira (FEB), como dos pilotos da Força Aérea Brasileira (FAB) passou a senti na pele os horrores da guerra. Foram aproximadamente 2.000 brasileiros mortos no conflito, com 470 da FEB, 8 pilotos da FAB e 1.450 da marinha (guerra e mercante), em números aproximados. A maior parte dessas mortes se deu nas batalhas de Monte Castello e Montese e nos torpedeamentos de navios por submarinos do Eixo.<sup>34</sup> Para além desses números está o sofrimento das famílias como vimos expressado no trecho da carta de Fraser relatando o sentimento da família “Santos”, do seu e de sua esposa Aida que diante do clima tenso em que viviam chegou a ter uma “premonição” do falecimento de Freddy.

No final da carta o velho Fraser atesta a competência e a habilidade do jovem aviador. Segundo ele, entre muitos candidatos que almejavam fazer parte do 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB ele foi um dos selecionados, enquanto grande número voltou ao Brasil por não ter aptidão para voar ainda mais em um ambiente de guerra. Desde o começo de sua breve carreira como piloto, o aviador ‘Santos’ cumpriu sua missão e fez História.

A segunda carta escrita por Stuart Fraser em 24 de abril de 1945 foi endereçada a seu filho Alex Fraser que fazia parte da marinha americana e na ocasião estava a bordo no Pacífico. Desse modo o nosso interlocutor era também pai de um combatente na guerra e com isso estava envolvido emocionalmente e comungava com os sentimentos de medo e apreensão que as famílias brasileiras estavam envolvidas, tanto que diz na missiva que só comemoraria a vitória dos Aliados quando o filho voltasse para o Brasil, o que aconteceu, pois Alex voltou em paz para a terra natal.

Nessa carta, já tendo se passado 11 dias do falecimento de Freddy,

---

34 BONALUME NETO, Ricardo. A nossa Segunda Guerra, os brasileiros em combate. Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura, 1995.

Fraser dá notícias também sobre a missa de sétimo dia realizada no tradicional Mosteiro de São Bento tendo sido presidida pelo então abade Dom Majolo de Caigny, OSB, monge de origem belga que governou a abadia em meados do século XX. A família do dr. João Gustavo dos Santos Filho era muito querida e conceituada em Salvador, aliado a isso, a presença do Brasil no conflito com tantos jovens no campo de batalha comovia a todos. Por esse motivo o Mosteiro de São Bento, um dos maiores templos religiosos de Salvador, ficou lotado, conforme relata Fraser, depois de falar sobre a expectativa da proximidade do fim da guerra, no trecho que descrevemos abaixo:

*Abril, 24 1945.*

*Querido Alex,*

*Ficamos muito satisfeitos em receber sua carta de 1º de abril e notamos que você está no Pacífico. É claro que gostaríamos de ter mais detalhes, mas sabemos que você não pode fornecê-los. Concorro que atirar em gaivotas não é uma boa ideia e um verdadeiro marinheiro jamais o faria, pois traz má sorte – veja o que aconteceu com o velho marinheiro, embora sua ofensa tenha sido contra um albatroz. Do ponto de vista prático, considerando que uma gaivota é um avião japonês imaginário, há um bom motivo para praticar um pouco e espero que seus artilheiros façam um bom trabalho quando os japoneses aparecerem.*

*A guerra na Europa está quase no fim e as pessoas aqui estão falando em comemorar, mas eu me excluo de qualquer comemoração enquanto a guerra com os japoneses continuar. Quando você voltar em segurança desse show, aí sim podemos pensar em comemorar.*

*Houve uma missa em memória de Freddy Santos na igreja de São Bento, e uma multidão enorme compareceu. Não consegui acompanhar a cerimônia, pois todos na igreja se aproximaram do Sr. e da Sra. Santos e de Joãozinho e os abraçaram. Certamente foi um momento*

*muito difícil para eles, e a Sra. Santos quase desmaiou quando tudo terminou. (...)*

A última carta<sup>35</sup> escrita por Stuart Fraser falando sobre a morte de Freddy é datada de 28 de abril de 1945 e remetida mais uma vez a seu amigo não identificado, a quem ele trata de “Bossy”. Nessa correspondência ele fala da tristeza dos pais do jovem aviador morto ao receberem uma carta post-mortem do filho que tinha sido escrita de Roma. Além do mais como amigo da família e também pai de um combatente lamenta o falecimento de Frederico ter acontecido praticamente no fim da guerra que ocorreu em 8 de maio após a rendição incondicional da Alemanha. O trecho da carta é testemunha desse importante momento da história:

*Baía, abril, 28, 1945.*

*Querido Bossy:*

*Muito obrigado pela sua carta de 12 de abril com os anexos. Receio ter ouvido no rádio outro dia que Ernie Pyle <sup>36</sup> havia sido assassinado. Espero estar enganado, mas só saberei hoje, quando chegar a minha vez de viajar de avião. Os Santos receberam uma carta de Freddy outro dia, o que foi de partir o coração para eles. Ele tinha ido a Roma para um breve descanso. Os alemães estão quase todos fora da Itália agora, e é certamente uma grande infelicidade que Freddy tenha sido morto bem no final da campanha. (...)*

Esse sentimento de tristeza externado por Stuart Fraser foi comum a todos que conviveram com Frederico Gustavo dos Santos. Desde os pilotos

35 Nos anexos estão digitalizadas na íntegra as três cartas escritas por Stuart Fraser comentando o falecimento de Frederico Gustavo dos Santos e trazendo outras notícias da 2ª Guerra Mundial.

36 Ernie Pyle (1900–1945) foi um renomado jornalista americano e um dos mais influentes correspondentes de guerra da Segunda Guerra Mundial. Sua escrita simples e humana aproximou o público da realidade do front e lhe rendeu o Prêmio Pulitzer. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ernie\\_Pyle](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ernie_Pyle) Acesso em 14.05.2026.

menos graduados, passando pelos oficiais até os membros do alto comando todos sentiram profundamente o falecimento do aviador “Santos”. Esse reconhecimento é expressado e compartilhado pelo piloto Raimundo Canário, um dos seus maiores amigos no teatro da guerra:

*No dia de sua morte podia-se notar fisionomias pesarosas em todo o grupo desde o comandante até o mais simples dos soldados. Para nós todos ele continua a viver, embora só em nossa mente, pois um rapaz com um coração de ouro como ele, jamais poderá ser esquecido no nosso meio. A sua lealdade e honestidade para com todos foi o motivo que mais o elevou e sempre o destacou entre os demais colegas. Apresento-vos os meus sinceros pêsames pela perda de um ótimo filho que sacrificou a sua própria vida pelo nosso Brasil e pela liberdade universal (...).<sup>37</sup>*

Apesar de ter recebido a notícia do falecimento do seu filho três dias após a sua morte através de telegrama datado de 16 de abril de 1945 o Dr. João Augusto dos Santos Filho ficou na expectativa de receber um contato oficial do comando do 1º Grupo de Aviação de Caça do qual seu filho Freddy fazia parte. No dia 10 de maio de 1945 o próprio comandante do grupo, o Tenente-Coronel Aviador Nero Moura enviou uma carta cumprindo oficialmente o dever de informar as circunstâncias do falecimento do piloto e fazendo um resumo das missões que realizou. No final da carta ele presta homenagens e reverência a memória daquele que ele chama de “Benemérito da Pátria”. Pela riqueza de detalhes dessa missiva escrita no calor da hora vale a pena a transcrição como um importante registro das qualidades técnicas do aviador Frederico Gustavo dos Santos e da sua integridade e honra defendendo com sacrifício da sua própria vida a sua pátria:

37 Carta do piloto Raimundo da Costa Canário para o Dr. João Gustavo dos Santos Filho. Itália, 18 de maio de 1945.

*Itália, 10.05.1945.*

*Ilmo. Sr. Dr. João Gustavo dos Santos.*

*Cumprindo um amargo dever de comandante em dar às famílias de nossos companheiros que se sacrificaram no fiel cumprimento do dever, as informações pertinentes a cada caso de morte, passo a descrever a maneira como o vosso prezado filho e nosso estimado companheiro de luta inscreveu seu nome no rol daqueles que com sacrifício, abnegação e coragem deram sua vida em holocausto a pátria.*

*Voava o aspirante SANTOS de ala do comandante de uma esquadrilha de 4 aviões quando foi iniciado o ataque a grandes depósitos de munição nas proximidades de Spilimbergo, cidade do N.E. da Itália. O comandante da esquadrilha fez seu mergulho e deixou em chamas alguns deles. Logo após o Asp. SANTOS iniciou por sua vez o ataque e com tiros justos e precisos fez ir pelos ares um outro depósito; foi, entretanto, surpreendido pela violência da explosão, quando seu avião passava por sobre o referido alvo. A explosão foi tão violenta que elevou uma coluna de chamas a mais de 300 metros de altura o que impediu toda e qualquer manobra evasiva por parte do Asp. SANTOS. Após atravessar a coluna de chamas seus companheiros viram o avião voando normalmente por instantes e a seguir, perder uma das azas, indo sem direção chocar-se violentamente contra o solo, explodindo.*

*Deixou nossa companhia o Asp. SANTOS quando completava sua 44ª missão no curto espaço de dois meses, pois iniciou suas operações ofensivas com o grupo em 15.01.1945 e o seu desaparecimento se verificou a 13.04.1945. Com este apreciável numero de missões, havia adquirido grande prática e muito devemos nós e nossa causa ao brilhante desempenho que sempre deu as missões que lhe eram confiadas. Seus ataques levaram a destruição a um grande número*

*de pontes, estações de estrada de ferro, meios de transportes e toda sorte de suprimentos de que dispunha o inimigo para levar a efeito sua implacável guerra contra as Nações Unidas.*

*Orgulhai-vos de vosso filho. Sua coragem, seus atos de bravura, seu desprendimento e suas ótimas qualidades de piloto militar, demonstradas em operações de guerra neste teatro, serviram como um exemplo a todos que aqui ficaram. Aliadas estas virtudes a sua disciplina militar, ao seu caráter, à sua fina educação e ao seu gênio alegre e comunicativo fizeram com que sentíssemos comovidos a notícia do seu falecimento.*

*Apresentando em nome do 1º Grupo de Caça e no meu próprio condolências pelo rude golpe por que passastes, juntamente com vossa exma. Família, subscrevo-me atenciosamente.*

*Ass. Nero Moura, Te, Cel. Av. Cmt.*

Entre os mais de 40 pilotos brasileiros que participaram das operações de combate entre 1944 e 1945, nove não retornaram, entre eles o aviador Frederico Gustavo dos Santos. Assim terminava a vida de um jovem de 19 anos que sacrificou sua vida na guerra. Sua história é um exemplo de bravura, profissionalismo e entrega à missão. Ele representa o espírito de sacrifício que permeia a aviação militar brasileira. A participação de Frederico Gustavo dos Santos na Segunda Guerra Mundial marca um capítulo de coragem e dedicação na história das Forças Armadas do Brasil. Atuando ao lado dos Aliados, o jovem piloto com os demais companheiros do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCa) entrou em ação na Campanha da Itália e contribuiu de forma efetiva para o avanço das tropas aliadas na Europa.

Além do Aspirante a Oficial da Reserva Frederico Gustavo dos Santos, morreram mais 8 pilotos que deixaram suas casas e famílias para lutar em favor da paz, da liberdade e da democracia no mundo. Como parceiros de luta e de ideal a eles se presta uma homenagem nessa biografia já que

morreram pela mesma causa: 2º Tenente-Aviador John Richardson Cordeiro e Silva, 2º Tenente-Aviador João Maurício Campos de Medeiros, 1º Tenente-Aviador Aurélio Vieira Sampaio, 1º Tenente-Aviador Luiz Lopes Dornelles, 2º Tenente-Aviador Dante Isidoro Gastaldoni, 2º Tenente-Aviador Oldegard Olsen Sapucaia, 1º Tenente-Aviador Waldyr Pequeno de Mello e 2º Tenente-Aviador Rolland Rittmeister.<sup>38</sup>

A imprensa regional e a nacional divulgou amplamente a notícia do falecimento do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos que abalou profundamente a sua família, amigos e a sociedade baiana e brasileira que via no jovem piloto a esperança da vitória da paz e democracia sobre os regimes totalitários no mundo. Os jornais além de darem as informações sobre a sua morte, trazem dados biográficos do piloto e ressaltam o seu heroísmo, espírito de liderança, o amor a causa e a sua bravura diante de uma realidade tão dura como foram as batalhas travadas no teatro de operações na Itália.

Segue abaixo alguns títulos dos principais jornais da época<sup>39</sup> que retrataram aquele momento tão doloroso para os soteropolitanos que conviveram com ele, bem como para toda a sociedade baiana e brasileira:<sup>40</sup>

- “Cadetes da Força Aérea Brasileira nos Estados Unidos”. (Diário da Bahia, 26.07.1944).
- “Tomba na Itália um piloto baiano – Morreu gloriosamente defendendo a sua pátria”. (A Tarde, 17.04.1945).
- “Morreu para que a pátria viva gloriosamente e a humanidade seja mais feliz – Mais um bravo da FAB ceifado no capo de luta – Frederico Gustavo dos Santos, o jovem aviador baiano que se cobriu de glórias – Morreu para que a pátria viva”. (Diário da Bahia, 17.04.1945).

38 Fonte: <https://www.fab.mil.br> Acesso em 19.05.2026.

39 Alguns desses jornais estão digitalizados e reproduzidos nesse livro.

40 Esses jornais se encontram no Arquivo do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia e podem ser consultados pelos pesquisadores que desejarem.

- “Morre na frente italiana um aviador da Força Aérea Brasileira”. Correio da Manhã, 17.04.1945).
- “Tombou honrosamente no campo de batalha – homenagem à memória do jovem piloto baiano”. (A Tarde, 18.04.1945).
- “Ao que morreu quando lutava pela pátria e civilização – Homenagem a memória de Frederico Gustavo dos Santo – Numa prova de arrojo e audácia, perdeu a vida.” (Diário da Bahia, 18.04.1945).
- “Nimbado de glória eterna”. (Diário da Bahia, 21.04.1945).
- “Testemunho de veneração à memória de um herói – As exéquias de 7º dia por alma do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos – Homenagem do Colégio da Bahia.” (Diário da Bahia, 21.04.1945).
- “Preparando a juventude para a Força Aérea Brasileira – os escoteiros do ar iniciarão suas atividades – Terão como exemplo a bravura dos heróis da FAB”. (Diário da Bahia, 24 de abril de 1945).
- “Notícias do Ministério da Aeronáutica”. (Correio da Manhã. Rio de Janeiro: 21.04.1945).
- “Aviação – A atuação da FAB na campanha da Itália – A conferência do coronel aviador Nelson Wanderley no Clube militar”. (Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 21.04.1945).
- “Homens que a História guardará com orgulho: Aspirante Aviador Frederico Gustavo dos Santos – Sobre a hélice partida a glorificação da Pátria.” (Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 26.08.1945).



## CAPÍTULO 12

### MISSÕES REALIZADAS POR FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS – RELATÓRIO DE OPERAÇÕES DIÁRIAS

#### 1ª Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos no dia 15 de janeiro de 1945

**Número geral da missão:** 165.

**Obj.:** Ordem de ataque aéreo; Ponte de desvio ferroviário.

SANTOS - 1. Locomotiva destruída. 2 locomotivas gravemente danificadas. Locomotiva danificada. 3 vagões fechados danificados.

De Pádua.

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 2 bombas cortaram os trilhos na extremidade norte da ponte e 2 bombas cortaram os trilhos na extremidade sul da mesma ponte (interrupção da via férrea). 8 impactos próximos a leste da ponte. 4 impactos a oeste da ponte.

**Metralhamento:** 3 vagões danificados em Pádua. 1 locomotiva danificada em Pádua. 2 locomotivas gravemente danificadas nos arredores a oeste de Pádua. Um veículo pequeno destruído em Pádua. 3 veículos motorizados destruídos e 2 danificados, seguindo para leste na rodovia entre Vicenza e Treviso.

**Observações:** posições de artilharia antiaérea leve no canto nordeste do aeródromo de Pádua. Camada de nuvens da linha de bombardeio até Mântua.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

CONFIDENCIAL

**Obs:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 20 de janeiro de 1945**

**Número geral da missão:** 172

**Obj.:** Depósito de combustível em K-289711

SANTOS, FORTUNATO, NEIVA E GOULART - Ataque com bomba passou muito perto do alvo sem atingi-lo em cheio. Metralhamento: 1 carro pequeno danificado, 6 veículos motorizados danificados, 1 veículo motorizado danificado, 2 carros de oficial danificados, 1 veículo motorizado destruído (Missão realizada por Santos e mais 3 pilotos).

Grupo: 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 20.01.1945 Missão nº 172

**Localização da coordenada** do objetivo: Depósito de combustível em K-289711; RR em k 4118

**Relato: (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):**

**Resultados:** Nenhum alvo atingido em cheio. 1 caminhão danificado em Crema. 10 vagões de carga metralhados na coordenada K-7641. 2 caminhões danificados a sudoeste de Milão. 3 caminhões danificados entre K-4646 e K-3452. 2 caminhões danificados em K-5050. 1 veículo de comando danificado em K-4646. 1 sedã danificado em K-5930; 1 veículo de comando danificado em K-3020.

**Observações:** Ponte ferroviária em Voghera (coord. K-085132) em boas condições.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 22 de janeiro de 1945**

**Número geral da missão:** 177

**Obj.:** Fábrica de pólvora D.B. - 225718

SANTOS – 2 ataques com bomba que passaram muito perto do alvo sem atingi-lo em cheio.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 22.01.1945 Missão nº 177

**Localização da coordenada** do objetivo: Fábrica de pólvora D.B. - 225718

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Seis impactos diretos na área do alvo provocaram uma grande explosão e incêndio, com fumaça subindo a 7.000 pés; seguiram-se várias outras explosões. Trinta e cinco minutos após o bombardeio, o incêndio ainda persistia na área do alvo. Os pilotos relataram a destruição de todas as edificações dentro da área do alvo.

**Metralhamento:** 2 ônibus e 4 veículos motorizados (sendo 1 com reboque) destruídos; 3 veículos motorizados (sendo 1 com reboque) danificados; 6 locomotivas gravemente danificadas; 4 automóveis de passeio destruídos — todos destruídos em Milano Cenza.

**Obs.:** Nenhum tráfego foi observado nas estradas ao norte de Gênova. A ponte rodoviária em J-9921 está intacta. A ponte ferroviária em K-160245 está em boas condições.

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais seis pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 29 de janeiro de 1945**

**Número geral da missão:** 189

SANTOS – 2 bombas; linha ferroviária cortada; 1 Ju 88 destruído no solo; 1 navio mercante destruído; 2 navios mercantes danificados

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 29.01.1945 Missão nº 189

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte Ferroviária Castelnuovo B-074208

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Duas bombas atingiram a estação ferroviária e destruíram parcialmente casas nas coordenadas A 759327. Duas bombas cortaram os trilhos nas coordenadas A 771346. Uma bomba cortou os trilhos a 100 jardas a nordeste da estação ferroviária (A 759327). Dez quase-acertos (bombas que caíram nas proximidades).

**Metralhamento:** Um Ju 88 destruído no aeródromo de Ghedi. Um veículo motorizado destruído a sudeste do aeródromo de Ghedi. Dois veículos motorizados danificados ao norte de Parma.

**Obs.:** Muitos vagões ferroviários parados na estação (A 759327). Vários veículos avistados na área a sudoeste do Lago de Garda. O aeródromo de Ghedi está passando por reparos.

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 31 de janeiro de 1945**

**Número geral da missão:** 195

**Obj.:** 1 - Reconhecimento armado da área 5; 2 - Bombardeio em mergulho contra instalação petrolífera em P-953709 (Foto 85 - 1); 3 - Ponte ferroviária de Piacenza, K-622168.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 31.01.1945 Missão nº 195

**Localização da coordenada** do objetivo: Reconhecimento armado da área 5; instalação petrolífera em P-953709 (Foto 85 - 1)

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Duas bombas caíram dentro da área-alvo em P-953709; nenhuma explosão foi observada. Dois impactos próximos ocorreram na mesma área, que foi totalmente destruída. Houve dois impactos próximos na extremidade norte da ponte ferroviária de Piacenza e dois impactos distantes (a ponte parece intransitável). Um vagão-tanque foi danificado ao sul de Piacenza. Dois veículos ocupados foram metralhados perto de um castelo em P-3585; estavam camuflados sob árvores.

**Obs.:** Uma ponte de pontões foi avistada em K-999127, sobre o rio Pó.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais três pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 04 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 199

**Obj.:** Ponte de desvio ferroviário de Nerveza

**Tipo de missão:** Bombardeio em mergulho

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 04.02.1945 Missão nº 199

**Localização** (coordenada de referência): sobre o alvo, a partir de Castel Franco

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 8 acertos diretos na ponte ferroviária de desvio. 4 acertos nos trilhos na margem norte do rio. 4 erros. Resultados não observados devido à intensa artilharia antiaérea. Observações: nenhuma. Condições meteorológicas: visibilidade excelente (CAVU) da base até as montanhas. Vale do Pó com cobertura de 10/10, topo a 3.000 pés, exceto em Bolonha, Vicenza e ao norte de Treviso, onde o tempo estava aberto.

Paulo Costa,

Assinatura

By Nero Moura, LT.COL, CO.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 05 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 200

**Obj.:** Ponte D.B. San Michele R.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 05.02.1945 Missão nº 200

**Tipo de missão:** bombardeio em mergulho

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte Ferroviária de San Michel A  
-781574

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Cinco bombas atingiram diretamente a ponte alvo, que já estava parcialmente destruída e agora está totalmente inutilizada. Onze bombas caíram nas proximidades da ponte. Não houve ataques de metralhamento.

**Obs.:** cerca de 40 vagões ferroviários em Mezzo Lombardo (coordenadas A-7759); sem locomotiva na estação. Cortina de fumaça sobre a rodovia 43, nas proximidades de Mezzo Lombardo. Uma fábrica emitindo fumaça em F-4790. Condições meteorológicas: teto ilimitado sobre o Vale do Pó; camada de nuvens a 7.500 pés (cobertura total/10 de 10). Céu aberto sobre Lonato.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 06 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 204

**Obj.:** D.B. R.R Ponte G-544737

- 1 trem de carga metralhado
- Trens metralhados
- 1 locomotiva danificada. 3 vagões de carga destruídos. 2 vagões de carvão danificados. 1 vagão danificado.
- 3 vagões de carga destruídos. 1 vagão de carga danificado. 2 vagões de carvão danificados. 1 vagão danificado.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 06.02.1945 Missão nº 204

**Tipo de missão:** bombardeio em mergulho

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte Ferroviária - G544737

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** D.B. 4 bombas cortaram as estruturas de sustentação na extremidade sudoeste da ponte. 12 quase acertos. DGE ainda operacional. **Metralhamento:** trens carregados com armamentos foram atingidos; 3 holofotes destruídos; outros danos causados por metralhamento.

**Observações:** 1 M/T 1 vagão-tanque danificado a leste de Vicenza. Hangares danificados/destruídos; 2 vagões-tanque danificados. 4 vagões fechados danificados. 2 vagões provavelmente destruídos no trecho entre Treviso e Pádua. Observação: teto de nuvens em Pádua estendendo-se em direção a Vicenza; avistados 2 vagões ferroviários carregados com canhões antitanque 88mm

(G-1368) e 1 trem (G-5072) carregado em Treviso.

**Condições meteorológicas:** das montanhas até a rodovia 9, névoa a 3.000 pés; a nordeste de Pádua, em direção a Vicenza, teto ilimitado, mas visibilidade de 5 milhas devido à névoa.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

### **CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 07 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 206

**Obj.:** Reconhecimento armado na área 9

SANTOS - 3 caminhões danificados. 1 destruído. Todos do B.C., seção de transporte.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 07.02.1945 Missão nº 206

**Localização da coordenada** do objetivo: Área 9.

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Oito bombas atingiram a área do depósito de munições nas coordenadas F-265004, resultando em uma explosão. Metralhamento: um caminhão danificado nas proximidades de Bérgamo; seis vagões de carga danificados em K-4288; cinco vagões de carga danificados em K-3377; um caminhão danificado nas proximidades de Piacenza; um caminhão destruído, outro caminhão destruído e um carro de comando destruídos nas proximidades de Milão; duas locomotivas paradas danificadas em K-4746.

**Observações:** Possível depósito de pequenas munições em P-152388. Clima: CAVU. Da base até a Rodovia 9; da Rodovia 9 até o rio Padova: céu encoberto (10/10), teto de 3.000 pés; do rio até a base dos Alpes: CAVU.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais três pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 08 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 210

**Obj.:** Ponte

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 08.02.1945 Missão nº 210

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte ferroviária G - 544737

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Duas bombas cortaram os trilhos na abordagem nordeste — 12 quase acertos — ponte ainda transitável — duas bombas cortaram a estrada a sudeste da ponte ferroviária, próximo à ponte rodoviária.

**Metralhamento:** 3 carros de oficial, 1 veículo de transporte com reboque, 1 jipe e 1 trator destruídos na área 1.

**Obs.:** Fábrica em G-4878 emitindo fumaça. Condições meteorológicas: da base às montanhas, CAVU. Rodovia 9 em direção a Padova: céu encoberto (10/10) a 1.000 pés, visibilidade de 7 milhas com névoa.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais três pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 10 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 215

**Obj.:** Ponte D.B. Piave

SANTOS - 3 caminhões e 1 veículo pequeno; Carro destruído. 2 caminhões; 1 carro pequeno, 4 carros blindados; 1 carroça danificada. Cavalos mortos.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 10.02.1945 Missão nº 215

**Localização da coordenada** do objetivo: Desvio ferroviário da Ponte do Piave

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 6 bombas cortaram os trilhos em ambos os lados da ponte. 8 bombas caíram nas proximidades (sem acerto direto). 1 carro pequeno destruído a sudeste de Verona. 3 veículos motorizados e 1 carro pequeno destruídos; 2 veículos motorizados, 1 carro pequeno, 4 vagões de carga e 1 carroça danificados. Cavalos mortos na região de Rovigo. Observações: nenhuma.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 11 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 216

**Obj.:** 1 - Área de reconhecimento armado nº 5

2 - Ponte ferroviária K-800765

SANTOS - Duas bombas atingem ponte

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 11.02.1945 Missão nº 216

**Localização da coordenada** do objetivo:

1 - Área de reconhecimento armado nº 5

2 - Ponte ferroviária K-800765

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** A ponte R.R. já estava parcialmente destruída. Seis bombas atingiram a ponte, causando mais duas ou três rupturas. Duas bombas caíram muito perto. Não houve metralhamento.

**Observações:** Grande fábrica emitindo fumaça próximo a K-800765.

**Condições meteorológicas:** CAVU da base até as montanhas. Das montanhas aos Alpes e da região de Brescia e Piacenza em direção ao leste, o céu apresenta várias camadas de nebulosidade.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais três pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 13 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 220

**Obj.:** Desvio Ferroviário Ora-san Michel

SANTOS – Ataque com bomba passou muito perto do alvo sem atingi-lo em cheio.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 13.02.1945 Missão nº 220

**Localização da coordenada** do objetivo: Desvio Ferroviário Ora-san Michel

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 4 bombs out tracks 1 mile n of San Michel. 1 Bomb craterld hay, 2 M.N. of San Mihel. 11 bombs near misses.

**Metralhamento:** Alvo atingido: Parma. 1. Uma bomba causou explosão perto do desvio ferroviário em San Michel. A fumaça cobriu um terço da cidade, atingindo 500 pés de altura. 10 bombas não explodiram.

**Observações:** Em L-0473, há o que parece ser um alojamento, na mata.

**Condições meteorológicas:** cobertura de 5/10 a 4.000 pés, da base até as montanhas. Sobre o Vale do Pó: 5/10 a 3.000 pés e 1/10 a 12.000 pés. Abaixo de 3.000 pés, visibilidade de 2 milhas devido à névoa.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 14 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 221

**Obj.:** Ponte Ferroviária Castelnuovo B-074208

SANTOS – Ataque com bomba passou muito perto do alvo sem atingi-lo em cheio.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 14.02.1945 Missão nº 221

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte Ferroviária Castelnuovo B-074208

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Missão principal não realizada devido às condições meteorológicas; ataque à linha ferroviária de Brenner nas coordenadas A-770340 — 6 cortes, sendo 2 na estação ferroviária. Os demais pontos de impacto estavam espaçados cerca de 60 pés; houve 4 erros de alvo.

**Metralhamento:** 1 carro de comando destruído (Lança-chamas)

**Observações:** N I L

**Condições meteorológicas:** Base a 3.500 pés com cobertura de 10/10 a leste. Cobertura de 10/10 entre 4.000 e 5.000 pés no Vale do Pó; presença de névoa seca, visibilidade de 4 milhas abaixo da camada de nuvens.

Alberto Martins Torres

2º Ten.Av.Res.C.

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 15 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 222

**Obj.:** Ponte Ferroviária Castelnuovo B-074208

SANTOS – Ataque com bomba passou muito perto do alvo sem atingi-lo em cheio.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 14.02.1945 Missão nº 222

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte Ferroviária Castelnuovo B-074208

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Missão principal não realizada devido às condições meteorológicas; ataque à linha ferroviária de Brenner nas coordenadas A-770340 — 6 cortes, sendo 2 na estação ferroviária. Os demais pontos de impacto estavam espaçados cerca de 60 pés; houve 4 erros de alvo.

**Metralhamento:** 1 carro de comando destruído (Lança-chamas)

**Observações:** N I L

**Condições meteorológicas:** Base a 3.500 pés com cobertura de 10/10 a leste. Cobertura de 10/10 entre 4.000 e 5.000 pés no Vale do Pó; presença de névoa seca, visibilidade de 4 milhas abaixo da camada de nuvens.

Alberto Martins Torres

2º Ten.Av.Res.C.

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 17 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 224

**Alvo:** Bombardeio em mergulho: refinaria em F-858497

SANTOS - Duas bombas abriram crateras na rodovia (um depósito de petróleo foi atacado).

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 17.02.1945 Missão nº 224

**Localização da coordenada** do objetivo: refinaria em F-858497

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 12 impactos na área-alvo. Um edifício parcialmente destruído, mas a instalação de processamento da refinaria permanece intacta. Dois impactos causaram crateras na rodovia nas coordenadas L-018840. Dois tanques de armazenamento na refinaria-alvo e dois vagões ferroviários nas proximidades foram danificados. Um caminhão com reboque foi destruído e uma carroça de tração animal foi danificada nas quadrículas “F” e “L”.

**Obs.:** comboio de 20 caminhões seguindo para leste em L-7084. Uma grande coluna de fumaça foi observada em Sermide (F 8705). Tráfego esparsos de caminhões observado entre Verona e Vicenza. Em L-0786, um grupo de edifícios parecia ser uma guarnição inimiga.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 20 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 228

**Alvo:** 1 - XA - 91550; 2 - NO da A-91550, 3 - L 0160

SANTOS - 2 acertos com aproximação.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 20.02.1945 Missão nº 228

**Localização da coordenada** do objetivo: 1 - XA - 91550; 2 - NO da A-91550, 3 - L 0160

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 2 impactos diretos. 4 impactos na abordagem leste, com 2 cortes nos trilhos. 2 bombas na abordagem oeste. 2 quase acertos. 2 bombas lançadas sobre abrigos de proteção (revetments) a noroeste do alvo. 2 bombas lançadas pela aeronave em retorno na coordenada L-0160; resultados nulos. Nenhum ataque de metralhamento realizado.

**Obs.:** ponte ainda transitável. Cortina de fumaça no vale entre San Michele e Trento.

**Condições meteorológicas:** céu aberto; sobre o Vale do Pó, camada fina de nuvens entre 16.000 e 10.000 pés, com névoa. Condições favoráveis a oeste e desfavoráveis a leste.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 23 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 234

**Alvo:** Ataque em mergulho à ponte Castel Nuovo R. (B-074208)

SANTOS - 2 resultados

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 23.02.1945 Missão nº 234

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte Castelnuovo R. B-074208

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Dez bombas caíram muito perto da ponte, que agora está intransitável, mas não destruída. (Foto K-25) Trilhos provavelmente cortados nos acessos leste e oeste.

**Metralhamento:** 2 caminhões destruídos no quadrado "F". 2 alojamentos atacados em F 4449.

**Obs.:** cerca de 60 vagões fechados avistados em G0483. Nenhuma locomotiva.

**Condições meteorológicas:** teto ilimitado; visibilidade reduzida por névoa para menos de 5.000 metros.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais seis pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 24 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 237

**Alvo:** Área de reconhecimento armado nº 5

SANTOS – erro de alvo.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 24.02.1945 Missão nº 237

**Localização da coordenada** do objetivo: Área nº 5; Ponte ferroviária P-916758

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** A ponte ferroviária estava em boas condições. Agora, um vão está destruído.

**Metralhamento:** Nenhum ataque de metralhamento realizado.

**Observações:** Nenhuma.

**Condições meteorológicas:** Céu nublado da base até as montanhas, a 8.000 pés. Vale do Pó com céu aberto e névoa; visibilidade de 2 milhas.

Paulo Costa

Assinatura

By Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais três pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 25 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 239

**Alvo:** Bombardeio em mergulho contra o aviso e o viaduto, e cobertura da área.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 25.02.1945 Missão nº 239

**Localização da coordenada** do objetivo: Viaduto Avisio

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 1 corte na ferrovia próximo a Avisio. O viaduto de Avisio já estava bastante danificado. Mais 2 cortes na linha férrea, resultantes do nosso bombardeio. Área percorrida sem incidentes. Nenhuma tentativa ou realização de comunicação via rádio com o B-25.

**Obs.:** A ponte ferroviária de San Michele apresenta uma das vias duplas em condições de uso. Subestação transformadora em A-770405.

Condições meteorológicas: da base até o rio Pó, céu nublado (cobertura de 8/10) a 8.000 pés; do rio Pó para o norte, tempo aberto com névoa e visibilidade de 1 milha.

Paulo Costa

Assinatura

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 26 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 241

**Alvo:** Área de reconhecimento armado nº 5; bombardeio em 0-9482

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 26.02.1945 Missão nº 241

**Localização da coordenada** do objetivo: bombardeio em 0-9482

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Oito bombas caíram sobre o alvo, provocando várias explosões. Após o bombardeio, os pilotos metralharam o alvo, causando mais algumas explosões. Chamas atingiam 500 pés de altura quando os pilotos deixaram a área; o depósito ainda fumegava.

**Metralhamento:** 4 caminhões destruídos, 1 caminhão danificado, 1 trator danificado. Todos nos quadrados “O” e “K”.

**Obs.:** Nenhuma

Paulo Costa

Assinatura

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais três pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 28 de fevereiro de 1945**

**Número geral da missão:** 247

**Alvo:** Cobertura de D.B. Brenner R.R. e região

SANTOS: 1 navio mercante destruído, 1 danificado

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 28.02.1945 Missão nº 247

**Localização da coordenada** do objetivo: Cobertura de D.B. Brenner R.R. e região

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 1 corte na via férrea em A-783288. 4 cortes na estação ferroviária A-755327; destruição de dois ou mais vagões de carga (de um total de dez) na mesma estação.

**Metralhamento:** 2 veículos motorizados destruídos e 4 danificados no pátio de veículos, na periferia oeste de Villafrança de Verona (F-5345). 1 automóvel destruído e 1 veículo motorizado danificado na praça em formato de “L”. Sete depósitos de munição destruídos: 4 queimados (chamas intensas) e 3 explodidos. Outros 4 depósitos deixados fumegando. 1 veículo motorizado carregado de munição explodiu no alvo.

**Obs.:** 1 grande explosão avistada a noroeste de Vicenza e 1 a noroeste de Verona. 1 aeronave (não identificada) vista sendo abatida em Bolzano às 11h50. Mosaico 48-11-SO. Pilhas de munição a meia milha a sudoeste. Colina de observação (FO) marcada como X-150 e caminhões sendo carregados com munição em F-435485; 2 colunas de fumaça avistadas a 3.000 pés de altura, a noroeste de Verona e Vicenza.

**Condições meteorológicas:** camada muito fina a 1.500 pés entre o rio Pó e a

rodovia 9. Névoa, visibilidade de 5 milhas.

Paulo Costa

Assinatura

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

### **CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 02 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 308

**Alvo:** Posto de gasolina D.B. Methanh (K-628147)

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 02.04.1945 Missão nº 308

**Localização da coordenada** do objetivo: Posto de gasolina D.B. Methanh (K-628147)

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 8 bombas lançadas na área-alvo. 6 impactos diretos nas edificações, sendo que 4 delas foram destruídas. Depósito de munição nas coordenadas P-923876 a P-928884 metralhado com foguetes; sem resultados observados. Depósito de combustível na estrada entre K-882059 e K-901035 metralhado; sem resultados observados. Depósito de munição em P-9486 metralhado com foguetes e metralhadoras; sem resultados observados. Vários montes ao longo da estrada em L-0374 atacados; sem resultados observados.

**Obs.:** em P-9275, 2 tanques possivelmente enterrados com torres de metralhadora.

**Condições meteorológicas:** CAVU – visibilidade de 6 a 8 milhas (devido à névoa). Ao sul da linha de bombardeio, nuvens dispersas a 3.000 pés; ao norte de Spezia, camada de nuvens 10/10 a 5.000 pés.

Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 03 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 309

**Alvo:** 1 - Ponte di Piave – Desvio; 2 - Ponte RR em construção no Borgoforte F - 4411

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 03.04.1945 Missão nº 309

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte RR em construção no borgoforte F - 4411

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Alvo principal não bombardeado devido ao céu encoberto. 1 corte na abordagem norte da ponte ferroviária em F-4411; 3 cortes na abordagem sul da ponte ferroviária. 12 bombas lançadas sobre a ponte, explodindo na água sem rompê-la; depósito de combustível nas proximidades de L-1575 metralhado, mas não incendiado.

**Observações:** a ponte está em construção e ainda não possui trilhos ferroviários instalados. Vários vagões de carga em Parma sendo metralhados por outros P-47.

**Condições meteorológicas:** região do Lago de Garda – Modena – Bolonha (a leste) com tempo fechado (céu 10/10 encoberto a 6.000 pés). Ao sul de Mântua – Fidenza, tempo aberto; visibilidade de 4 milhas devido à névoa.

Spinola Jr.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 04 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 311

**Alvo:** Ponte Ferroviária D.B. San Michele

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 04.04.1945 Missão nº 311

**Localização da coordenada** do objetivo: Ponte Ferroviária D.B. San Michele

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 8 bombas caíram muito perto do alvo. 1 corte na via férrea na abordagem norte; linha ferroviária intransitável. 6 impactos diretos na ponte ferroviária; nenhum outro resultado observado. 1 caminhão destruído no setor “F”, deixado fumegando. 1 caminhão destruído no setor “K”, deixado fumegando. 1 caminhão danificado. 1 caminhão destruído no setor “J”. 2 veículos leves danificados no setor “F”. 4 vagões fechados danificados no setor “K”; 2 antenas de radar danificadas (1 soldado morto) nas coordenadas F-401456 e F-402452. 12 vagões fechados danificados em F-155611, carregados com holofotes e outros materiais. 3 vagões-tanque de óleo danificados, 1 destruído (incendiado) no mesmo local.

**Observações:** Ponte ferroviária em F-192600 completamente destruída; a ponte ferroviária de San Michele já estava destruída antes do bombardeio. Ao sul de San Michele, fumaça densa proveniente de geradores; pista mais a leste em Ghedi em boas condições. Antena gigante Würzburg em F-402452 estava camuflada com galhos, algo não observado no ataque anterior, há dois dias. Entre F-3551 e F-3752, galpões semelhantes aos depósitos de munição de Suzzara (F-4505) dispostos em intervalos regulares ao longo da estrada; nenhum outro resultado observado. Após duas passadas de metralhamento.

Fogo antiaéreo (Flak): moderado e leve na área do alvo. Moderado e leve a 10 milhas a nordeste de Brescia. Escasso e leve a noroeste de Casalpusterlengo

(K-578310). Intenso e leve em F-402453.

**Condições meteorológicas:** da base até as montanhas, nuvens esparsas a 3.000 pés. Vale do Pó (oeste): visibilidade excelente (CAVU). Vale do Pó (leste): camada de nuvens a 2.000 pés, variando de cobertura total (10/10) a parcial (5/10), aparentemente dissipando-se.

Spinola Jr.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

### CONFIDENCIAL

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 05 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 314

**Alvo:** Desvio e cobertura de área de Lavis

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 05.04.1945 Missão nº 314

**Localização da coordenada** do objetivo: Desvio ferroviário de Lavis

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Três pontos de interrupção na ferrovia no desvio de Lavis. Cobertura da área realizada das 11h45 às 12h05 para 36 aeronaves B-25 que bombardeavam alvos na linha ferroviária do Brenner.

Observações: estação de radar avistada em A-775290, juntamente com uma posição de artilharia. Grande incêndio avistado em Brescia, com uma coluna de fumaça de 6.000 pés de altura. Muitas aeronaves aliadas avistadas sobre o Vale do Pó. Várias trincheiras (cerca de 5) avistadas a 2 milhas ao sul de Correggio (L-4580). A ponte de Borgoforte está destruída, mas há uma pequena ponte para pedestres.

**Condições meteorológicas:** sobre o Brenner, camada fina (cobertura total/10-10) a 16.000 pés. No Vale do Pó, camada fina (10-10) a 16.000 pés e nuvens dispersas (3-10) a 6.000 pés; visibilidade de 10 milhas abaixo de 10.000 pés.

Spinola Jr.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 07 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 320

**Alvo:** Ataque em mergulho; campos de petróleo de Montechino, P-594884

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 07.04.1945 Missão nº 320

**Localização da coordenada** do objetivo: campos de petróleo de Montechino, P-594884

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Alvo principal não atacado; estava sendo bombardeado por P-47s no momento da chegada. Bombardeados galpões de armazenamento nas coordenadas K-536110. Um galpão destruído por impacto direto. Cinco galpões deixados fumegando após metralhamento. Metralhada área de explosivos composta por 25 edificações nas coordenadas K-495037. 24 destruídas pelo fogo, 1 por explosão. Fumaça atingindo 9.000 pés. Três vagões ferroviários danificados nas coordenadas K-0813. Um veículo motorizado destruído no quadrante "K".

**Observações:** nenhuma, devido às condições meteorológicas.

**Condições meteorológicas:** céu encoberto (10/10) a 8.000 pés no vale do Arno; céu encoberto (10/10) a 1.000 pés na parte ocidental do vale do Pó. Camadas de nuvens baixas e fragmentadas a 5.000 pés; céu encoberto (10/10) sobre os Apeninos a 5.000 pés.

Spinola Jr.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 08 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 322

**Alvo:** Bombardeio em mergulho: Campo de Petróleo de Montechino A-594884

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 08.04.1945 Missão nº 322

**Localização da coordenada** do objetivo: Campo petrolífero de Montechino A-594884

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Todas as bombas caíram na área-alvo. Duas casas — uma imediatamente ao norte do ponto “C” (relatório fotográfico nº 3 Hi-144-S) e outra imediatamente a leste do mesmo ponto — foram destruídas por dois impactos diretos. Galpões nas coordenadas K-495037 foram metralhados; sem outros resultados observados.

**Obs.:** Possível estação de compressão na seção “A” (da foto mencionada acima) destruída por bombardeios anteriores. Altas colunas de chamas e fumaça logo a leste do ponto “C”, na mesma foto. Galpões nas coordenadas K-495037 estavam completamente destruídos no momento da chegada das aeronaves; um deles ainda fumegava.

**Condições meteorológicas:** Vale do Pó, CAVU (céu claro e visibilidade ilimitada).

Spinola Jr.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 09 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 323

**Alvo:** Mergulho de bombardeio no desvio de Lavis.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 09.04.1945 Missão nº 323

**Localização da coordenada** do objetivo: Desvio de Lavis.

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Três impactos no alvo de desvio, sendo um deles resultante de três acertos diretos. Depósito de munição relatado nas coordenadas F-397345 (Foto 62-100) metralhado. Um galpão deixado fumegando; nenhuma explosão observada.

**Observações:** Não há tráfego na rodovia N.º 62, de Parma a Pontremoli (P-7240). A ponte ferroviária a nordeste de Fornovo (P-918747) está em boas condições; na via, observou-se um corte em P-920753.

**Condições meteorológicas:** Vale do Pó até Brenner, passagem por Cava.

Fogo antiaéreo: intenso, leve e impreciso no desvio de Lavis; intenso, leve e preciso em Goito (F-395345).

Spinola Jr.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 11 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 328

**Alvo:** Viaduto D.B. Lavis

SANTOS: 3 caminhões-tanque destruídos.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 11.04.1945 Missão nº 328

**Localização da coordenada** do objetivo: Viaduto D.B. Lavis

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** 1 provável corte na linha férrea em A-748310. 1 corte na linha férrea em A-748302. 2 vagões-tanque destruídos ao norte de Cremona. Várias pilhas de material observadas no rio Pó, em K-7718, entre as extremidades da ponte; 6 barcaças metralhadas e danificadas. Vários depósitos de munição atacados em K-5205; um deles explodiu.

**Obs.:** A ferrovia de Ostiglia a Verona apresenta vários cortes que foram reparados. Foi observada uma explosão ao sul de Parma, na coordenada L-7613. O desvio de Lavis é transitável. Duas barcaças foram avistadas em K-7612. Nenhum tráfego foi observado ao sul de Parma.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

**Missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos  
no dia 12 de abril de 1945**

**Número geral da missão:** 330

**Alvo:** Desvio de D.B. Casarsa

SANTOS: 1 barraca danificada

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 12.04.1945 Missão nº 330

**Localização da coordenada** do objetivo: Desvio de D.B. Casarsa

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Três ataques contra o desvio ferroviário de Casarsa. Quinze tendas grandes foram atacadas nas coordenadas G-495210; três delas sofreram danos. Uma bomba não foi liberada durante o bombardeio de Casarsa e acabou sendo lançada sobre uma fábrica nas coordenadas H-093884; sem resultados observados.

**Obs.:** A ponte ferroviária em H-2288 (Latisana) está intransitável, com um vão rompido. 20 vagões fechados novos (parados) na estação C-2708. 4 lanchas seguindo para o sul, na altura de M-8388. O aeródromo de Udine está em boas condições.

**Condições meteorológicas:** Ao sul dos Apeninos, camada de nuvens 10/10 a 8.000 pés. A leste do Vale do Pó, céu aberto, visibilidade de 15 milhas.

Fogo antiaéreo: Casarsa intenso e denso. G-5510 moderado e denso; Casarsa intenso e leve, e G-5510.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

**CONFIDENCIAL**

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais sete pilotos.

## Última missão realizada por Frederico Gustavo dos Santos no dia 13 de abril de 1945

**Número geral da missão:** 331

**Alvo:** Desvio D.B. Casarsa

SANTOS: 1 depósito de munição destruído.

**Grupo:** 350TH Sq 1ST.BRAZ.F.SQDR. Data: 13.04.1945 Missão nº 331

**Localização da coordenada** do objetivo: Desvio de Casarsa

**Relato:** (Formação, procedimento de bombardeio e breve descrição dos resultados):

**Resultados:** Dois pontos de interrupção no desvio de Casarsa; tanto a via principal de Casarsa quanto o desvio estavam intransitáveis antes do ataque. Depósitos de munição em Spilimbergo (C-104268) foram atacados: dois depósitos em C-115268 explodiram, gerando uma grande coluna de fumaça, e dois depósitos em C-108267 foram danificados; caixas de munição foram danificadas em C-117272.

**Observações:** 3 caminhões seguindo para leste na posição C-1204. Ponte ferroviária de Pordenone (B-9908) avistada. Duas barcas pequenas seguindo para oeste na posição M-7272.

**Condições meteorológicas:** Acima da base das nuvens (B.L.), camada entre 2.000 e 3.000 pés, cobertura total (10/10). O norte do Adriático está aberto. A região de Casarsa está aberta. O Vale do Pó parece estar aberto.

**Fogo antiaéreo:** Forte, moderada em Casarsa. Fraca, intensa em Casarsa. Fraca, moderada em C-095268.

Por Nero Moura, Lt.Col.Co.

### CONFIDENCIAL

**Obs.:** Essa missão foi realizada por Frederico Gustavo dos Santos e mais cinco pilotos. Após finalizar essa missão sua aeronave foi atingida pela explosão do depósito de munição que atacara e ele terminou falecendo.

## CAPÍTULO 13

### **AS HOMENAGENS POST-MORTEN: A CONSAGRAÇÃO DE UM HERÓI NO BRASIL E NO EXTERIOR**

A guerra estava chegando a um desfecho, mas mesmo antes dela acabar o comando do 1º Grupo de Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira reconheceu a bravura e heroísmo do aspirante a Oficial da Reserva e em uma homenagem post-mortem o promove a 2º Tenente-Aviador da Reserva Convocado, no dia 23 de abril de 1945. Foi um reconhecimento a um piloto que deu sua vida lutando para derrubar os regimes ditatoriais do mundo.

Com o fim da 2ª Guerra Mundial na Europa no dia 8 de maio de 1945 com a rendição incondicional da Alemanha nazista, se encerraram os combates no continente europeu. Logo em seguida a esse dia, chamado de “Dia da Vitória na Europa”, foi enviada uma comissão de três oficiais para localizarem os pilotos abatidos e descobriu-se que os alemães haviam estendido o corpo de Frederico Gustavo dos Santos e coberto com pedras na beira de uma estrada e colocado uma cruz na qual estava pendurada seu ‘Dog Tag’ e fixada uma placa metálica com os dizeres (numa tradução livre):

**AO AVIADOR ABATIDO E MORTO EM 13.4.1945 SANTOS,  
FREDERICO - G - - BRASIL - T43 – A<sup>41</sup>**

---

41 Os códigos “T43” e “A” indicavam, respectivamente, a data da vacinação contra o tétano (no caso, 1943) e o tipo sanguíneo.



Cruz que três oficiais encontraram na beira de uma estrada na qual estava pendurado o ‘Dog Tag’ e uma placa metálica com os dizeres alusivos à morte do aviador Frederico Gustavo dos Santos. Fonte: <https://www.aerolatina.com.br/post/tenente-santos-um-s%C3%A9culo-de-bravura> Acesso em 28.04.2026.

O Tenente-Coronel Aviador Comandante Nero Moura responsável pelo envio da comissão para localizar os pilotos abatidos após o final da guerra, preocupado em dar um alento ao coração do pai de Freddy escreveu-lhe mais uma carta relatando as providências que tomou para localizar o corpo do piloto, como se deu o seu sepultamento e a localização de sua campa no cemitério de Pistóia, na Itália:

*Itália, 1 de junho de 1945.*

*Ilmo. Sr. Dr. João Gustavo dos Santos*

*Cordiais saudações.*

*Escrevendo-vos pela segunda vez, levo ao vosso coração de pai um pouco de tranquilidade, pois sei o quanto vos será grato estar ao par dos cuidados que merecem os restos mortais de vosso filho, sacrificado no cumprimento do dever.*

*Cessada as hostilidades no norte da Itália, fiz sair uma comissão de três oficiais do Grupo com a missão de localizar o seu corpo, afim de ser trasladado. Chegando ao local, a comissão encontrou uma sepultura na qual os moradores das imediações disseram estar o corpo de um avião brasileiro.*

*Feita a exumação e transladação para o Cemitério Militar Brasileiro de Pistóia, o Cap. Med. Aer, chefe do Serviço de Saúde do Grupo, procedeu a identificação do corpo, constatou tratar-se dos restos mortais do Ten. Santos e assistiu ao sepultamento.*

*O corpo do vosso filho ocupa a sepultura nº 59, fileira nº 5, quadra "C". Adianto-vos que haverá um pelotão permanente da F.E.B na Itália com incumbência de prestar toda a assistência aos túmulos dos nossos compatriotas tombados na luta.*

*(.....)*

*Creio, meu caro senhor, que assim ficaria ciente de tudo que diz respeito aquele que foi vosso filho, hoje, cidadão benemérito da pátria, cuja integridade a honra defendeu com o sacrifício da própria vida.*

*Só me resta oferecer a vós e a vossa esposa os meus préstimos, pondo-me inteiramente a vossa disposição. Ser-me a grato prestar-vos qualquer informação, porquanto será sempre uma homenagem sincera*

*que prestarei a memória de vosso filho, pelo muito que o estimava e respeitava.*

*Atenciosamente, subscrevo-me*

*Nero Moura*

*Ten. Cel. Av. Cmt.* <sup>42</sup>

No mesmo contexto do comandante Nero Moura o piloto Raimundo da Costa Canário também escreveu carta ao pai de Frederico Gustavo dos Santos onde após narrar as circunstâncias da sua morte relata como testemunha ocular as providências que foram tomadas para se encontrar o corpo dos pilotos que haviam perdido suas vidas na guerra e mais alguns detalhes de como ocorreu o acidente:

*(...) Assim que foram cessados os ânimos aqui na Itália segui o 1º Tenente-Aviador Neiva de Figueiredo para o local do acidente, a fim de procurar e indagar pelo Freddy. O tenente Neiva era o comandante da Esquadrilha no dia do acontecimento. No seu regresso trouxe ele, confirmada, a notícia triste da morte do nosso tão estimado companheiro. Ele havia se comunicado com residentes do local e os quais presenciaram todo o ocorrido. Ficou ainda esclarecido que o Freddy tentara manter o avião sob o seu controle logo após a perda da asa. Vendo que era impossível, largou a capota e projetou-se no espaço. Não havendo altitude suficiente para abrir os paraquedas ele ficou impossibilitado de se salvar. A sua morte foi instantânea pois ele abandonara o avião acerca de 300 milhas por hora e mais ou menos 50 metros de altura. Quando a esquadrilha cessou o fogo os alemães foram procura-lo e deram-no como morto (...) em sua sepultura estava escrito o seu nome, nacionalidade, informações tiradas de sua chapa de identificação. O Tenente Neiva, removeu o corpo e trouxe-o para a cidade de Pistoia (...).* <sup>43</sup>

42 Carta escrito pelo Tenente-Coronel Aviador Comandante Nero Moura ao Dr. João Gustavo dos Santos Filho. Itália, 1 de junho de 1945.

43 Carta do piloto Raimundo da Costa Canário ao Dr. João Gustavo dos Santos Filho, escrita da Itália, em 18 de maio de 1946.

Seus restos mortais foram trasladados para o Brasil em 1960, e hoje repousam no jazigo nº A27 do Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, no Rio de Janeiro, RJ. A placa que foi encontrada na cruz feita pelos alemães encontra-se preservada no Museu Aeroespacial.<sup>44</sup>



**Monumento Nacional aos Mortos da 2ª Guerra Mundial no Rio de Janeiro para onde os restos mortais do 2º Tenente-Aviador da Reserva Convocado foram trasladados e repousam no jazigo nº A27. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Monumento\\_Nacional\\_aos\\_Mortos\\_da\\_Segunda\\_Guerra\\_Mundial](https://pt.wikipedia.org/wiki/Monumento_Nacional_aos_Mortos_da_Segunda_Guerra_Mundial) Acesso em 28.04.2026.**

Aos poucos o reconhecimento de seu sentimento de amor à pátria, sua dedicação a causa, a bravura e coragem foram crescendo e o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos recebeu diversas medalhas e condecorações tanto a nível nacional como internacional:

---

<sup>44</sup> O Museu Aeroespacial (MUSAL) fica na Avenida Marechal Fontenelle, 2000, Campo dos Afonsos, Sulacap, Rio de Janeiro - RJ.

## Nacionais:

### Cruz de Aviação Fita 'A' com 1 Estrela.



Fonte: <https://jambock.com.br/v7/index.php/mn-grup/mn-grup-cond/mn-grup-cond-naci#gsc.tab=0> Acesso em 19.05.2026

Essa é uma das condecorações militares mais importantes da Força Aérea Brasileira (FAB). Destina-se a tripulantes que realizaram missões de guerra com eficiência. A Fita 'A' indica que o militar participou de campanhas no exterior como a 2ª Guerra Mundial na Itália. A medalha possui o formato de uma cruz de malta em bronze, com o símbolo da FAB (o

Gládio Alado) ao centro. Na Cruz de Aviação Fita 'A', as estrelas no passador indicam a quantidade de missões. Para cada 25 missões completadas, o agraciado tem direito a colocar uma estrela sobre a fita. O 2º Tenente Frederico Gustavo dos Santos realizou 44 missões, portanto foi agraciado com uma estrela. <sup>45</sup>

## Ordem do Mérito Aeronáutico – Cavaleiro



Fonte: <https://schmidtantiguidades.com.br/loja/k306-ordem-do-merito-aeronautico-grau-cavaleiro-com-estojo/> Acesso em 19.05.2026

<sup>45</sup> Fonte: <https://www.fab.mil.br> - Acesso em 19.05.2026

Esta condecoração premia militares da Aeronáutica por serviços notáveis ou distinção profissional, além de civis e instituições que tenham contribuído significativamente com a Força. É o quinto e último grau na ordem de precedência (Grã-Cruz, Grande-Oficial, Comendador, Oficial e Cavaleiro). A insígnia é uma cruz de esmalte branco com hélices em ouro; no grau de Cavaleiro, ela é suspensa por uma fita azul e branca no peito.<sup>46</sup>

### Cruz de Sangue



Fonte: <https://jambock.com.br/v7/index.php/mn-grup/mn-grup-cond/mn-grup-cond-naci#gsc.tab=0> Acesso em 19.05.2026

Criada em 1945, é destinada à Força Aérea Brasileira (FAB) para missões de guerra. Representa o “sangue derramado” no cumprimento do dever. A medalha simboliza a coragem e o dever cumprido, mantendo a memória dos militares que arriscaram ou entregaram suas vidas.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> Fonte: <https://www.fab.mil.br> - Acesso em 19.05.2026

<sup>47</sup> Fonte: <https://www.fab.mil.br> - Acesso em 19.05.2026

## Cruz de Bravura



Fonte: <https://jambock.com.br/v7/index.php/mn-grup/mn-grup-cond/mn-grup-cond-naci#gsc.tab=0> Acesso em 19.05.2026

Instituída pelo Decreto-Lei nº 7.454 em 1945. É uma das mais altas honrarias militares no Brasil, concedida a quem demonstra coragem excepcional no cumprimento do dever. A Cruz de Bravura da FAB é destinada a militares que se destacam por atos além do dever em missões de combate. Apenas cinco aviadores a receberam até hoje (todos postumamente após a Campanha da Itália na 2ª Guerra Mundial), entre eles o 2º Ten. Av. Frederico Gustavo dos Santos.<sup>48</sup>

48 Fonte: <https://www.fab.mil.br>  
Acesso em 19.05.2026

## Medalha da Campanha da Itália



Fonte: <https://jambock.com.br/v7/index.php/mn-grup/mn-grup-cond/mn-grup-cond-naci#gsc.tab=0> Acesso em 19.05.2026.

É uma condecoração brasileira criada para reconhecer o serviço de militares da Força Aérea Brasileira (FAB) que participaram de operações de guerra durante a Segunda Guerra Mundial (1944-1945). A medalha foi instituída pelo Decreto-Lei nº 7.454 em 10 de abril de 1945. Ela é destinada a militares que prestaram bons serviços na campanha, sem notas desabonadoras em seus registros. Apresenta o emblema da FAB (o gládio alado) em relevo. Reverso: Contém os dizeres “Campanha na Itália – FAB”.<sup>49</sup>

49 Fonte: <https://www.fab.mil.br>  
Acesso em 19.05.2026

**Carta de Nero Moura ao Chefe de Gabinete do Ministro da Aeronáutica  
propondo a concessão da Medalha da Campanha da Itália:**

*Santa Cruz, 3 de setembro de 1945.*

*Do Comandante do Grupo*

*Ao Sr. Chefe de Gabinete do Ministro da Aeronáutica*

*Assunto: Concessão de Medalha Militar (propõe)*

*Anexo: Uma relação de Oficiais e Praças*

*Usando as atribuições que me foram conferidas pelo Decreto nº 18. 847 de 11 de junho de 1945, venho propor a S. Excia., o Sr. Ministro, que seja conferida aos Oficiais e Praças do 1º Grupo de Caça a Medalha da Campanha da Itália com a seguinte citação: “No decorrer da Campanha da Itália os Oficiais e Praças do 1º Grupo de Caça, em anexo relacionados, souberam elevar bem alto o nome da nossa Pátria com sua dedicação, alto espírito militar, perfeita compreensão dos problemas táticos surgidos em operações, alto padrão de conhecimento técnico-profissional nos vários misteres com que se viram a braços. Seu amor ao trabalho, espírito de cooperação, contribuindo com um esforço sem limites num alto senso de cumprimento do dever, fizeram com que a Força Aérea Brasileira gozasse, entre as Nações Aliadas no Teatro de Operações da Itália, de renome tão acentuado e várias vezes externado. Os esplêndidos resultados obtidos na guerra contra inimigo comum, devem-se exclusivamente ao esforço comum, espírito de corpo, amor à Pátria, aliados a uma perfeita noção de disciplina militar por eles demonstrados sem nota que os desabonasse”*

*Nero Moura*

*Ten. Cel. Av. - Cmt.<sup>50</sup>*

50 Fonte: <https://jambock.com.br/v7/index.php/mn-grup/mn-grup-cond/mn-grup-cond-naci#gsc.tab=0>  
Acesso em 05.05.2026.

## Estrangeiras:

### Air Medal (EUA)



Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Medalha\\_do\\_Ar#/media/Ficheiro:Air\\_Medal\\_front.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Medalha_do_Ar#/media/Ficheiro:Air_Medal_front.jpg)  
Acesso em 05.05.2026.

É uma condecoração militar das Forças Armadas dos Estados Unidos, estabelecida em 1942 para recompensar atos de heroísmo ou feitos meritórios durante a participação em voos aéreos. A medalha foi criada pelo Presidente Franklin D. Roosevelt através da Ordem Executiva 9158 para elevar o moral das tripulações durante a Segunda Guerra Mundial.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> Fonte: <https://www.fab.mil.br> Acesso em 19.05.2026.

## Presidential Unit Citation (EUA)



Fonte: [https://es.wikipedia.org/wiki/Presidential\\_Unit\\_Citation\\_\(Estados\\_Unidos\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Presidential_Unit_Citation_(Estados_Unidos)) Acesso em 05.05.2026.

A Presidential Unit Citation (PUC) é a condecoração de unidade mais alta concedida pelas Forças Armadas dos Estados Unidos. Ela reconhece unidades militares que demonstram heroísmo extraordinário em combate contra um inimigo armado em ou após 7 de dezembro de 1941. O 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB é a única unidade latino-americana a ter recebido a honraria por sua bravura na Itália durante a Segunda Guerra Mundial.<sup>52</sup>

<sup>52</sup> Fonte: <https://www.fab.mil.br> Acesso em 19.05.2026.

## ALGUMAS CITAÇÕES DE CONDECORAÇÕES RECEBIDAS:

### Cruz de Bravura e Cruz de Sangue

*O 2º Ten.Av.Res.Cvc. Frederico Gustavo dos Santos fazia parte de uma esquadrilha cuja missão era bombardear um depósito de munição em Spilimbergo. O Ten. Santos, seguindo o seu guia, iniciou um ataque a um depósito de munição. Desferindo seus tiros, viu-se imensa explosão e o piloto tentando uma manobra evasiva para não ser alcançado pela mesma, não o conseguindo, entretanto. O comandante da esquadrilha viu o seu avião ser envolvido pelas chamas e fumaça e, ao sair dessa situação, perder uma asa, indo chocar-se violentamente no solo, explodindo. O então Aspirante Santos demonstrou, ao atingir o número de 44 missões, grande amor ao cumprimento do dever, capacidade técnico-profissional e inextinguível espírito de agressividade. Sua excepcional bravura de muito contribuiu para o êxito desta missão e, por sua presteza, determinação e coragem, coroou o 1º Grupo de Caça com mais esta vitória sobre o inimigo.<sup>53</sup>*

### Air Medal

#### General Order 38 de 18/04/1945

*“Por extraordinária atuação quando participou em uma missão de guerra como piloto de P-47 em 7 de fevereiro de 1945. O Aspirante Santos, ao efetuar a missão destinada à sua esquadrilha de fazer um reconhecimento armado, efetuou um bom bombardeio, causando a explosão de grande quantidade de munição a qual danificou outras instalações inimigas. Continuando a missão, o Aspirante Santos e os outros membros da formação atacaram estradas de ferro e rodagem, destruindo duas locomotivas, onze carros e cinco veículos motorizados. Sua habilidade profissional e coragem refletem grande crédito para a sua pessoa e para as Forças Armadas das Nações Aliadas.”*

John K. Cannon, Major General, U.S.A.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> <https://abra-pc.com.br/a-aviacao-de-caca/nossos-veteranos/968-44-2-ten-av-frederico-gustavo-santos>  
Acesso em 30.04.2026.

<sup>54</sup> <https://abra-pc.com.br/a-aviacao-de-caca/nossos-veteranos/968-44-2-ten-av-frederico-gustavo-santos>  
Acesso em 30.04.2026.

**Air Medal - 1º Cluster****General Order 63 de 07/06/1945**

*“Por ação meritória quando participou de uma missão aérea como piloto de um P-47 em 7 de abril de 1945. O Aspirante Santos voava como elemento de uma formação de oito aviões designada para bombardear importantes instalações inimigas na Itália. Chegando sobre o alvo todos os elementos da esquadrilha executaram mergulhos perfeitos apesar da oposição inimiga, seguindo-se passes para o metralhamento do objetivo. Uma barraca de munições foi destruída e cinco outras foram incendiadas como resultado desse ataque devastador. Prosseguindo, foi descoberto e atacado um muito bem camuflado depósito de munição. Valorosos ataques foram executados contra vinte e cinco barracas de munição, sendo todas destruídas. O Aspirante Santos contribuiu grandemente para o sucesso desta missão devido à sua habilidade e precisão tanto no bombardeio como nos ataques à metralhadora. Sua coragem, valor, determinação, habilidade profissional, inclinação para o combate e devoção ao dever refletem grande crédito para si bem como para as Forças Armadas das Nações Aliadas.”*

*(a) Thomas M. Lowe - Brigadier General, USA.<sup>55</sup>*

Na Bahia muitas homenagens também foram feitas. Entre as principais temos a Avenida Tenente Frederico Gustavo dos Santos que assim foi batizada para homenagear o aviator baiano. Fica na região de São Cristóvão, servindo como a principal chegada ao Aeroporto Internacional de Salvador. Popularmente é conhecida como a avenida do Bambuzal do Aeroporto formando um túnel natural cercado por um denso bambuzal que margeia a estrada há cerca de 80 anos. Acredita-se que os bambus foram plantados entre as décadas de 1920 e 1940, servindo, durante a Segunda Guerra Mundial, como camuflagem para as bases aéreas brasileira e norte-americana (Campo de Santo Amaro de Ipitanga, atual Aeroporto Internacional de Salvador).

<sup>55</sup> <https://abra-pc.com.br/a-aviacao-de-caca/nossos-veteranos/968-44-2-ten-av-frederico-gustavo-santos>  
Acesso em 30.04.2026.



**Avenida Tenente Frederico Gustavo dos Santos, popularmente conhecida como Avenida do Bambuzal. Fonte: <https://www.pinterest.com/pin/757589968570541872/> Acesso em 30.04.2026.**

Ainda na Bahia, no município de Lauro de Freitas o tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos foi homenageado com uma escola que foi batizada com seu nome: “Escola Municipal Tenente Gustavo dos Santos”.



**Escola Municipal Tenente Gustavo dos Santos, Recreio, Ipitanga, Lauro de Freitas-Bahia. Fonte: <https://sucessagemnews.com.br/dez-escolas-municipais-de-lauro-de-freitas-sao-premiadas-por-boas-praticas-na-gestao-de-recursos-do-pdde/> Acesso em 22.06.2026.**



Placa no Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB) reconhecendo o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos como herói nacional.

Na Itália muitas homenagens foram feitas após a morte do tenente Frederico Gustavo dos Santos e se intensificaram em datas comemorativas recentes, focadas principalmente na região de Spilimbergo, onde ele faleceu em 13 de abril de 1945. Nessa cidade foi construído um monumento próximo ao local da queda de seu P-47 Thunderbolt, na cidade de Spilimbergo, onde são realizadas cerimônias solenes com autoridades brasileiras e italianas.



Monumento dedicado ao Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, na cidade de Spilimbergo, na Itália. Fonte: [https://www.defesanet.com.br/armas/senta-a-pua-a-historia-da-fab-na-segunda-guerra/#google\\_vignette](https://www.defesanet.com.br/armas/senta-a-pua-a-historia-da-fab-na-segunda-guerra/#google_vignette) Acesso em 19.05.2026.

## Relação cronológica das principais homenagens em solo italiano:

**2017, 04 de dezembro:** Cerimônia em Spilimbergo - Uma cerimônia solene foi realizada na cidade de Spilimbergo (Nordeste da Itália) para honrar o piloto. A prefeitura local, em conjunto com autoridades brasileiras, prestou tributo ao herói que sacrificou a vida para destruir um depósito de munição nazista na região.



O piloto brasileiro Tenente Frederico Gustavo dos Santos (promovido post-mortem) foi homenageado na cidade de Spilimbergo, nordeste da Itália, no dia 04 de dezembro de 2017. Fonte: <https://tecnodefesa.com.br/15125-2/> Acesso em 01.05.2026.

**2019, abril:** Nova homenagem oficial em Spilimbergo, organizada pela Adidância de Defesa e Aeronáutica do Brasil na Itália. O evento marcou os 74 anos de sua última missão e contou com a presença de autoridades civis e militares locais, reforçando o vínculo de gratidão da população italiana.



**Autoridades italianas e brasileiras prestando homenagem ao Tenente Frederico Gustavo dos Santos na ocasião da passagem dos 74 anos de sua última missão em Spilimbergo, na Itália.**  
 Fonte: <https://tecnodefesa.com.br/15125-2/>  
 Acesso em 19 de maio de 2026.

**2025, 11 de abril:** Uma das maiores cerimônias ocorreu próximo ao local da queda da aeronave (um monumento em sua honra). O evento celebrou os 80 anos do sacrifício do Tenente Santos, com execução dos hinos nacionais e entrega de placas comemorativas.



No dia 11/04/2025, uma cerimônia solene rememorou os 80 anos da queda da aeronave pilotada pelo Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA) da Força Aérea Brasileira (FAB), morto em combate durante a Segunda Guerra Mundial. A homenagem foi organizada pela Adidância de Defesa e Aeronáutica do Brasil na Itália, em parceria com a Prefeitura de Spilimbergo, cidade onde o piloto brasileiro faleceu em 13 de abril de 1945. Fonte: <https://tecnodefesa.com.br/15125-2/> Acesso em 01.05.2026.

**Novembro de 2025:** Homenagem coletiva no Monumento Votivo Militar Brasileiro (Pistoia), onde o Tenente Santos é lembrado anualmente junto aos demais pracinhas que tombaram na campanha da Itália.



**Movimento Votivo Militar Brasileiro (Pistóia) – Itália.** Nesse cemitério o corpo do Tenente Frederico Gustavo dos Santos foi sepultado e em 1960 os restos mortais dele e dos demais pilotos da FAB e pracinhas da FEB foram exumados e transladados para o Rio de Janeiro onde repousam no Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial. Fonte: <https://pranchetadearquitecto.blogspot.com/2017/11/proj-cemiterio-monumento-votivo.html> Acesso em 02.05.2026.

No Brasil foram muitas as homenagens prestadas ao Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos após a sua morte. Além da promoção Post-Mortem ao posto de 2º Tenente e a antiga avenida do Bambuzal que passou a receber o seu nome, tem a Escola Municipal, em São Paulo: Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, situada na zona Norte de São Paulo, que presta homenagem e mantém viva a história desse aviador que virou um herói nacional.



Escola Municipal Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, em São Paulo. Fonte: <https://web.facebook.com> Acesso em 19.05.2026

No decorrer das décadas, após a morte do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos em 1945 muitas homenagens lhe foram lhe prestadas, principalmente na Itália, na cidade Spilimbergo. No ano de 2025, quando se completou 80 anos de seu falecimento e quando faria 100 anos de nascimento as celebrações em honra a sua memória se intensificaram. Conhecendo a história desse herói baiano o empresário Nelson Taboada, preocupado em perpetuar a história de vida desse piloto para as gerações futuras, resolveu fazer dois bustos para eternizar a sua memória.

Em conversa com o Coronel-Aviador e comandante da Base Aérea de Salvador Saulo Vinícius Sobreira, Taboada soube que ele queria fazer uma placa em homenagem ao Tenente-Aviador “Santos” para ser colocada em Ondina. Diante do desejo de ambos de homenagear esse esquecido herói

baiano, Nelson sugeriu fazer uma coisa maior. A ideia seria mandar fazer um busto para colocar no Aeroporto Internacional de Salvador em uma grande área de circulação de modo que todos que chegassem e saíssem da Bahia por via aérea pudessem visualizar o monumento e conhecer a sua história através de um resumo biográfico gravado em um painel com QR code, com o texto do livro biográfico sobre a trajetória de vida desse herói nacional.

Concluídas as tratativas entre Nelson Taboada e o Coronel-Aviador Saulo Vinícius Sobreira, no segundo semestre de 2025, com a ajuda da advogada Raquele Franco Lima Bastos, Taboada iniciou a concretização do projeto. Raquele pesquisou o currículo profissional dos melhores escultores do Brasil, tendo encontrado em São Paulo, Sorocaba, o escultor Toco Dias, da fundição artística especializada “Brasil Sculptures – Toco Dias”. Diante da constatação da excelência dos trabalhos já produzidos o fundidor e escultor Toco Dias foi contratado para realizar o trabalho. Criou o modelo inicial e em seguida passou para o processo de fundição tendo produzido dois modelos. O primeiro que será doado ao Ministério da Aeronáutica foi feito de resina e tem 60 cm. O segundo que ficará no aeroporto Internacional de Salvador foi feito com 90 cm.



**Vista aérea do Aeroporto Internacional de Salvador - Fonte: <https://www.buscavoo.com.br/aeroportos/salvador-ssa>**



**Busto do tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos, em resina. 60 cm de altura. 2026.**



**Fundo do busto do tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos, em resina. 60 cm de altura. 2026.**



**Busto do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, em posição frontal, em bronze, com 90 cm, 2026. Esse busto será colocado no Aeroporto Internacional de Salvador.**



**Busto do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, de perfil, em bronze, com 90cm. 2026. Esse busto será colocado no Aeroporto Internacional de Salvador.**



Registro da entrega dos dois bustos de Frederico Gustavo dos Santos na Base Aérea de Salvador. O primeiro a esquerda, em bronze, tem 90 cm e será colocado no aeroporto internacional de Salvador. O segundo, em resina, com 60 cm será doado ao Comando da Aeronáutica, em Brasília. 2026.



**Coronel-Aviador Saulo Sobreira, comandante da Base Aérea de Salvador (BASV) e Dr. Nelson Almeida Taboada, presidente da Casa de Cultura Carolina Taboada, em 26 de maio de 2026, dia da entrega dos bustos do tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos na BASV.**



Da esquerda para direita advogado Luiz Machado Bisneto, Coronel-Aviador Saulo Vinícius Sobreira, comandante da Base Aérea de Salvador (BASV); Dr. Nelson Almeida Taboada, Presidente da Casa de Cultura Carolina Taboada e Prof. Dr. Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior, autor do livro; em 26 de maio de 2026, dia da entrega dos bustos do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos na BASV.

## CAPÍTULO 14

### O SONHO E O LEGADO DE UM HERÓI

Esse livro conta história de um herói. Um herói é aquele que luta por uma causa que vai além dos seus interesses pessoais e abraça os ideais de uma comunidade, de um povo, de uma nação. Na história do Brasil temos muitos heróis oriundos de todas as classes sociais. Alguns conhecidos e outros anônimos, mas não por isso menos heróis. Na caminhada existencial doaram suas vidas por acreditarem em algo maior.

Ao tirar do anonimato a história de vida do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos esse livro torna público a trajetória de um jovem baiano que por pertencer a classe média alta da sociedade de sua época tinha um padrão de vida confortável e um futuro promissor. Entretanto, a medida em que foi amadurecendo, foi tomando conhecimento da dura realidade do mundo em que vivia em um contexto de guerra mundial que a cada dia matava pessoas inocentes e ameaçava as democracias com o pesadelo do domínio global por governos ditatoriais.

O Jovem Freddy, aos 18 anos de idade, decidiu fazer sua parte. Refletiu que não podia ficar omissos diante dos horrores de uma guerra. Aliou seu sonho de infância de voar com o desejo de lutar pela paz mundial. Deve ter sido uma decisão difícil deixar sua família, amigos e a vida feliz e confortável que levava.

O que moveu Freddy a tomar a atitude de ingressar na Escola da Aeronáutica no Rio de Janeiro, depois partir para fazer o curso de piloto de caça da United States Army Air Forces, nos Estados Unidos e partir para o teatro de operações da guerra na Itália? Para além de sua fascinação por aviões e pela sua habilidade técnica a força maior que o impulsionou foi a consciência de que como cidadão brasileiro tinha a obrigação de fazer a sua parte e de colaborar com seus compatriotas para a construção de um mundo mais justo e igualitário.

Foi esse sentimento de pensar na coletividade e de perceber que o horizonte vai muito além do que os nossos olhos podem alcançar é que o motivou a se tornar um aviador cujo alvo principal era a conquista da paz e da liberdade para seu país e para o mundo. Por esse ideal ele doou a sua vida em combate, com apenas 19 anos, e assim se tornou o herói mais jovem da Força Aérea Brasileira a lutar na 2ª Guerra Mundial.



Tenente Frederico Gustavo dos Santos, herói da FAB, aos 19 anos. Fonte: <https://jambock.com.br/v7/index.php> Acesso em 28.04.2026.

## LINHA DO TEMPO

**1856** - Nasce João Gustavo dos Santos, avô de Frederico Gustavo dos Santos.

**1885** - Formatura em medicina de João Gustavo dos Santos, avô de Frederico Gustavo dos Santos, tendo se especializado depois em oftalmologia na Alemanha.

**1891, 28 de junho** - Casamento de Frederick Witte e Paulina Ochs, avós maternos de Frederico Gustavo dos Santos. Casaram-se em Nova Jersey, nos Estados Unidos.

**1895** - Nasce João Gustavo dos Santos Filho, pai de Frederico Gustavo dos Santos.

**1895** - Nasce Louisa Witte dos Santos, mãe de Frederico Gustavo dos Santos, em Providence, no estado de Rhode Island, nos Estados Unidos.

**1924** - Nasce João Gustavo dos Santos Neto, irmão de Frederico Gustavo dos Santos.

**1925, 9 de outubro** - Nasce Frederico Gustavo dos Santos, em Salvador-Bahia.

**1934** - Frederico Gustavo dos Santos, com 9 anos de idade, assistiu a passagem do dirigível Zeppelin, sobrevoando o Farol da Barra.

**1939, 18 de maio** - Inaugurado o Hidroporto de Salvador, na Ribeira. Frederico Gustavo ia com seus pais assistir a chegada e saída dos hidroaviões.

**1939, 1 de setembro** - Começo da 2ª Guerra Mundial. Frederico Gustavo dos Santos tinha 14 anos.

**1940, setembro** - Governo norte-americano autorizou um empréstimo de 20 milhões de dólares com o objetivo de iniciar a construção da usina siderúrgica de Volta Redonda.

**1941, 20 de janeiro** - Criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira (FAB).

**1941, 8 de dezembro** - Entrada dos Estados Unidos na 2ª Guerra Mundial.

**1942** - Frederico Gustavo dos Santos ingressou no curso de Engenharia, na Escola Politécnica da Bahia.

**1942, agosto** - Aconteceu o torpedeamento de navios brasileiros por submarinos alemães (U-boats) na costa da Bahia e Sergipe, liderado pelo U-507.

**1942, 22 de agosto** - Getúlio Vargas declarou guerra às potências do Eixo.

**1942 – 1943** - Construção da Base Baker, base naval norte-americana instalada no bairro do Comércio, em Salvador, Bahia, durante a Segunda Guerra Mundial.

**1942, setembro** - Frederico Gustavo dos Santos junto com colegas da Escola Politécnica e estudantes das principais faculdades da Bahia foram para as ruas exigir a participação do Brasil na 2ª Guerra Mundial.

**1942, setembro** - Frederico Gustavo dos Santos participou de movimentos em prol da democracia e contra alemães e italianos que moravam em Salvador e faziam propaganda em favor dos nazistas e fascistas.

**1943, 28 de janeiro** - O presidente dos Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt veio se encontrar com o presidente Vargas, em Natal, no Rio Grande do Norte.

**1943, 2 de abril** - Fazendo parte da União dos Estudantes da Bahia e outras associações Frederico Gustavo dos Santos participou de comício na Praça da Sé pedindo a imediata participação do Brasil na guerra.

**1943, 09 de agosto** - Organização da Força Expedicionária Brasileira. (FEB)

**1943, 18 de dezembro** - A FAB formou o 1º Grupo de Aviação de Caça.

**1943** - Frederico Gustavo esteve presente com a classe estudantil na instalação da Sociedade dos Amigos da América na Bahia, no Cinte Teatro Guarani.

**1943** - No começo desse ano largou o curso de Engenharia e ingressou na Escola de Aeronáutica, com 18 anos, quando se inscreveu para o curso de Pilotos de Caça da Reserva, no Rio de Janeiro.

**1943, 13 de setembro** - recebeu autorização do Departamento de Guerra Americano para receber treinamento desde a fase de pré-voo até o treino avançado do curso de Piloto de Caça da United States Army Air Forces (USAAF).

**1944, 23 de maio** - Foi declarado Aspirante a Oficial da Reserva após fazer o curso de piloto de caça da USAAF em Eagle Pass, EUA, na turma 44-E.

**1944, 6 de outubro** - Chegaram a Itália, na cidade de Tarquínia, os primeiros pilotos do 1º Grupo de Aviação de Caça, por via marítima.

**1944, 20 de outubro** - O 1º Grupo de Aviação de Caça passou a ter o seu próprio código de chamada que foi denominado de “Jambock” e assim passou a ser conhecido.

**1944, 31 de outubro** - Os pilotos brasileiros divididos em quatro esquadrilhas, começaram a tomar parte em missões de guerra na Itália.

**1944, 11 de novembro** - O 1º Grupo de Aviação de Caça passou a operar como uma unidade autônoma, voando missões com esquadrilhas compostas unicamente por pilotos brasileiros.

**1944, 25 de dezembro** - O Aspirante a Oficial de Reserva Frederico Gustavo dos Santos apresentou-se em Pisa vindo diretamente dos EUA.

**1945, 07 de janeiro** - Sofreu acidente com o P-47D-28-RE Thunderbolt s/nº 44-19667 quando, ao tentar dar um rasante sobre o Lago Massaciucoli, roçou o

tanque ventral na água, causando a explosão deste e desencadeando o pouso forçado no próprio lago.

**1945, 15 de janeiro** - Frederico Gustavo dos Santos realizou sua primeira missão de guerra exercendo a função de Piloto de Combate da Esquadrilha Azul.

**1945, 21 de fevereiro** - Dia celebrado no Brasil como o aniversário da tomada de Monte Castelo quando a Força Expedicionária Brasileira, com o apoio da FAB e seus pilotos bombardearam as posições de artilharia alemã facilitando o avanço dos Aliados.

**1945, 13 de abril** - Faleceu Frederico Gustavo dos Santos aos 19 anos, em combate, após atacar um depósito de munições em Spilimbergo, ao norte da cidade de Casarsa, Itália, quando realizava sua 44ª missão.

**1945, 23 de abril** - foi promovido post-mortem a 2º Tenente-Aviador da Reserva Convocado.

**1945, 8 de maio** - Fim da 2ª Guerra Mundial na Europa com a rendição incondicional da Alemanha Nazista, se encerrando os combates no continente europeu.

**1945, junho** - Uma comissão de três oficiais localizou os restos mortais de Frederico Gustavo dos Santos coberto pelos alemães com pedras na beira de uma estrada com uma cruz na qual estava pendurada seu 'Dog Tag' e colocada uma placa metálica com os dizeres: "Ao Aviador Abatido e Morto em 13.4.1945. Santos, Frederico-G-Brasil-T43-A."

## GALERIA DE FOTOS



**Frederico Gustavo dos Santos - Aspirante a Oficial da Reserva Convocado da turma de 1944 do 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB. Fonte: <https://abra-pc.com.br/a-aviacao-de-caca/nossos-veteranos/968-44-2-ten-av-frederico-gustavo-santos> Acesso em 28.04.2026.**



**Frederico Gustavo dos Santos, na primeira foto o segundo da esquerda para a direita e na segunda foto o primeiro da esquerda para a direita em momentos de lazer. 1944. Fonte: Vasquez, Vicente, [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28.04.2026.**



**Aviões do 1º Grupo de Aviação de Caça na Itália prontos para combater o nazifascismo. Fonte: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra> Acesso em 28.04.2026.**



**Modelo de Aviãos do 1º Grupo de Aviação de Caça que Frederico Gustavo dos Santos pilotou.**  
**Fonte:** <https://www.aereo.jor.br/2024/04/23/o-1o-grupo-de-aviacao-> Acesso em 28.04.2026



**Da esquerda para direita, no centro da foto e pousando de frente, vê-se o casal João Gustavo dos Santos Filho e Louisa dos Santos, pais de Frederico Gustavo dos Santos, em uma homenagem póstuma prestada ao filho.** Fonte: Vasquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28.04.2026.



**Dr. João Gustavo dos Santos Filho com as medalhas e condecorações recebidas pelo seu filho Frederico Gustavo dos Santos, post-mortem. Fonte: Vasquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28.04.2026.**



**Homenagem póstuma prestada pela Aeronáutica ao tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos com a presença de seu pai Dr. João Gustavo dos Santos Filho. Fonte: Vasquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28.04.2026.**



**Solenidade da Aeronáutica em homenagem póstuma ao tenente-aviador Frederico Gustavo dos Santos com a presença dos pais: Dr. João Gustavo dos Santos Filho e sra. Louisa Witte dos Santos. Fonte: Vasquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28.04.2026.**



**Dr. João Gustavo dos Santos Filho recebendo uma homenagem póstuma em nome de seu filho o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos morto em combate durante a 2ª Guerra Mundial.**  
Fonte: Vasquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28.04.2026.



**Detalhe da lápide de Frederico Gustavo dos Santos morto em combate, no cemitério de Pistóia, na Itália.** Fonte: Vasquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 25.06.2026.



**Dr. João Gustavo dos Santos Filho, pai de Frederico Gustavo dos Santos e familiares visitando o cemitério de Pistóia, na Itália, onde os restos mortais de seu filho foram sepultados. A data da visita é incerta, mas se deu antes de 1960 quando todos os pilotos mortos na 2ª Guerra Mundial foram trasladados para o Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, no Rio de Janeiro. Fonte: Vazquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28.04.2026.**

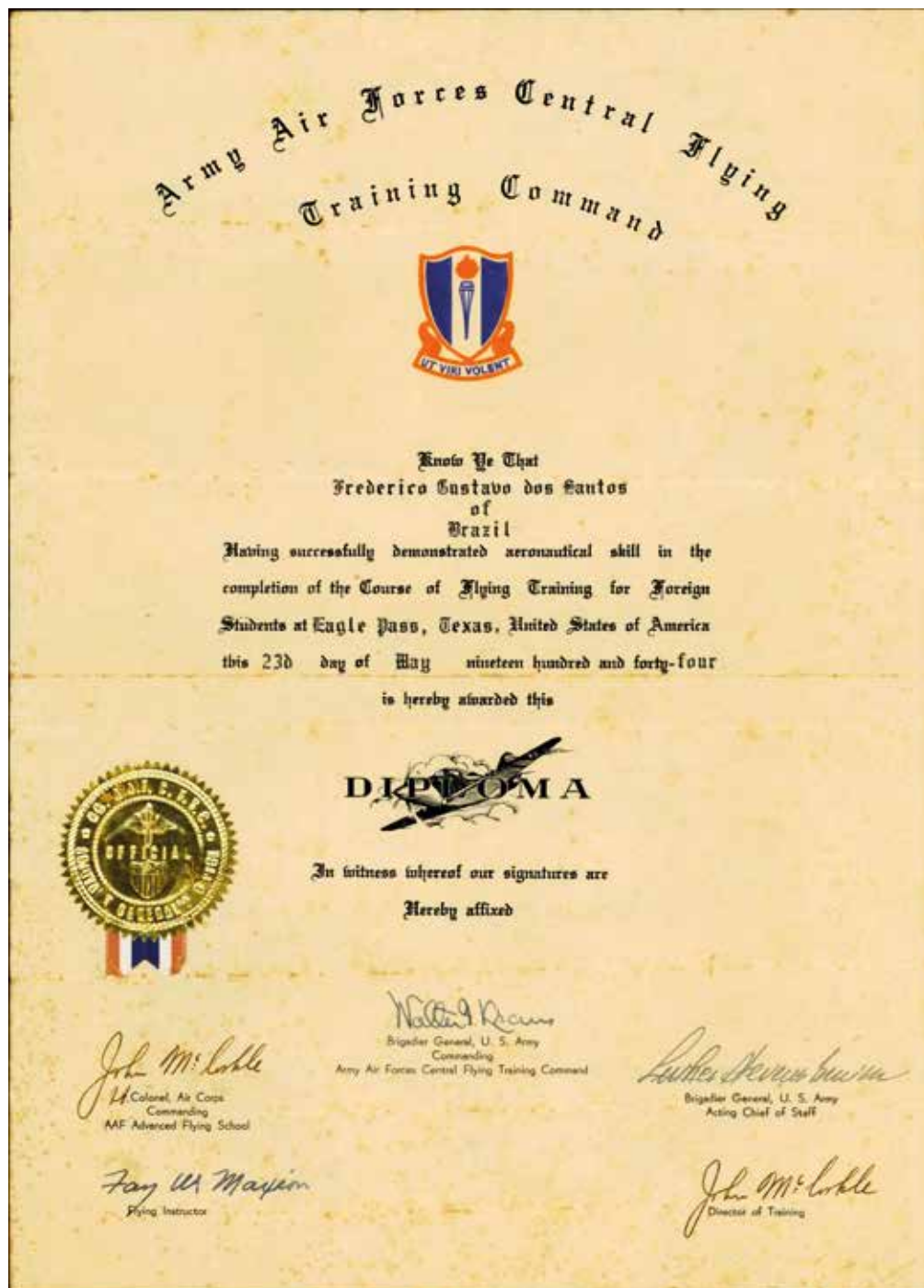


**Sepultura do casal João Gustavo dos Santos Filho e Louisa dos Santos, pais de Frederico Gustavo dos Santos, no Cemitério Knielingen, em Karlsruhe, Baden-Württemberg, Alemanha. Também se encontra sepultado o filho mais velho do casal João Gustavo dos Santos Neto. Fonte: Vazquez, Vicente. [www.jambock.com.br](http://www.jambock.com.br) Acesso em 28.04.2026.**



## Documentos pessoais de Frederico Gustavo dos Santos

Diploma Army Air Forces Central Flying Training Command - 23.05.1944.



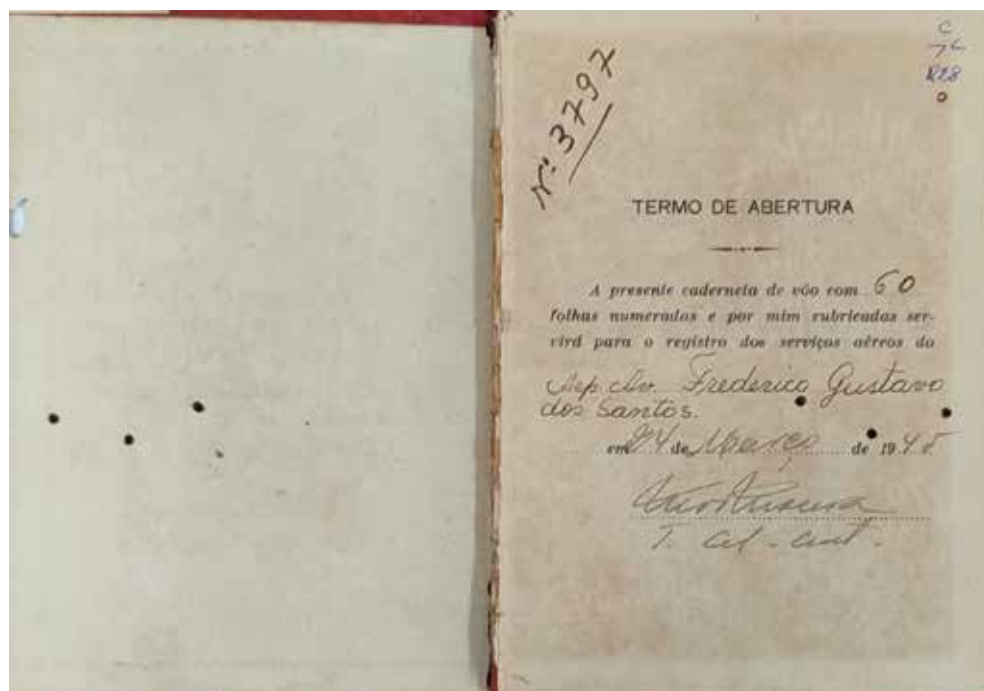
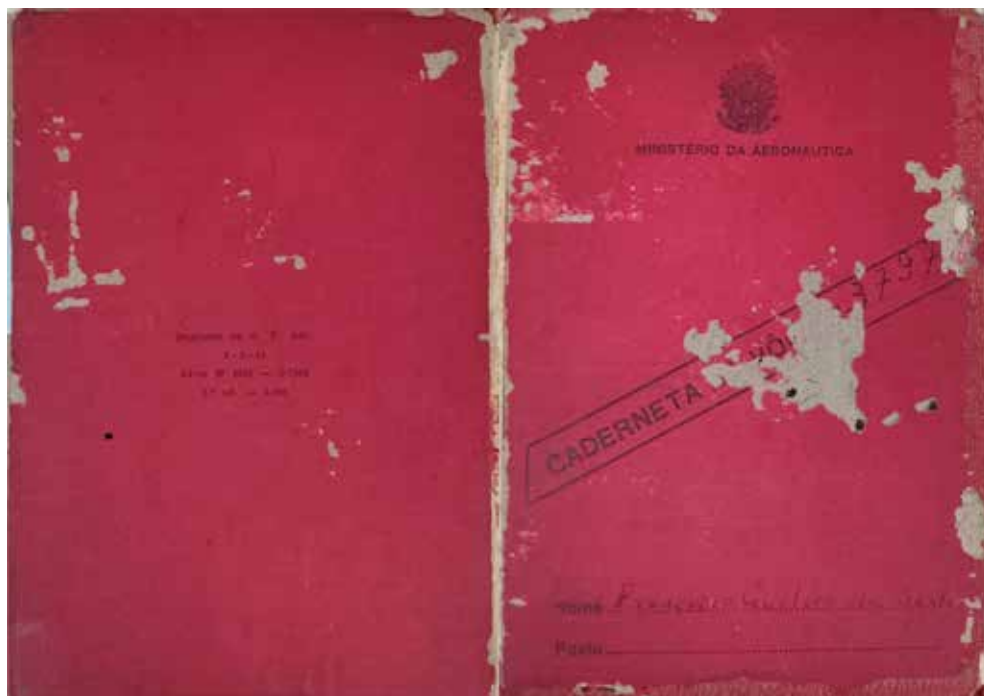
## Cartão pessoal Oxigen Mask Fit - 1944

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b>ALTITUDE INDICATOR:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>OXYGEN MASK FIT</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Types:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DATE:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>NIGHT VISION BATTING:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>SERIAL DATA:</b></p> |  <p><b>ARMY AIR FORCES</b></p> <p><b>Pilot and Crew Member</b></p> <p><b>Physical Record Card</b></p> | <p><b>INSTRUCTIONS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. This card will be carried along with Identification Card AGO Form No. 65-1 by all rated officers on flying status and all combat crew members of tactical units.</li> <li>2. Record will be initiated by the Flight Surgeon, the pertinent data entered thereon, and each entry initialed.</li> <li>3. Card will be submitted to Flight Surgeon or Operation Officer for inspection upon request.</li> <li>4. New card will be prepared by Flight Surgeon when indicated or required.</li> <li>5. This form is for use in the Army Air Forces to supplement AGO Form No. 64 and MD Form No. 81.</li> </ol> <p><b>AAAF Form No. 206</b><br/>Approved January 15, 1943</p> |
| <p><b>NAME:</b></p> <p><b>RANK:</b> <b>ARMY SERIAL NO.</b></p> <p><b>SIGNATURE:</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

| Examinations                                                                                                                                                                                                                                                                              | Class    | Date                    | Signature of Flight Surgeon | Station               | Remarks                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| Qualified for flying                                                                                                                                                                                                                                                                      | I        | 6-19-44                 | Wm. H. James                | AAF Eagle Pass, Texas |                             |
| Qualified for flying                                                                                                                                                                                                                                                                      | I        | 7/20/44                 | D.A. Moorman                | Capt. Harding Field,  |                             |
| Qualified for flying                                                                                                                                                                                                                                                                      |          |                         |                             |                       |                             |
| Qualified for flying                                                                                                                                                                                                                                                                      |          |                         |                             |                       |                             |
| <p><b>WAIVERS:</b><br/>Malaria lectures completed<br/>Harding Field, La. date 7-28-44</p> <p>SIN ALTITUDE TRAINING UNIT<br/>HARDING FIELD, LA. DATE 7-27-44</p> <p>SUCCESSFUL TYPE 3 CHAMBER RUN<br/>HARDING FIELD, LA. DATE 7-15-44</p> <p>OXYGEN MASK FITTED<br/>T P A-14 SIZE Med.</p> |          |                         |                             |                       |                             |
| BLOOD TYPE "A"                                                                                                                                                                                                                                                                            | DATES    |                         |                             | REACTIONS             | INITIALS OF MEDICAL OFFICER |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                           | First    | Second                  | Third                       |                       |                             |
| Smallpox                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 9-16-43  | 1 March 1945            |                             | Immune                | WHS                         |
| Triple typhoid                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1-21-43  | 4 March 1945 (2nd dose) |                             |                       | WHS                         |
| Cholera *                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 7/18/44  |                         |                             |                       | Dam                         |
| Antitetanus                                                                                                                                                                                                                                                                               | 10-18-43 | 7-18-44                 |                             |                       | WHS                         |
| Yellow fever                                                                                                                                                                                                                                                                              | 7/11/44  |                         |                             | AB 393                | Dam                         |
| Typhus *                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 7/25/44  | 1 March 1945 (2nd dose) |                             |                       | Dam                         |
| Plague                                                                                                                                                                                                                                                                                    |          |                         |                             |                       |                             |

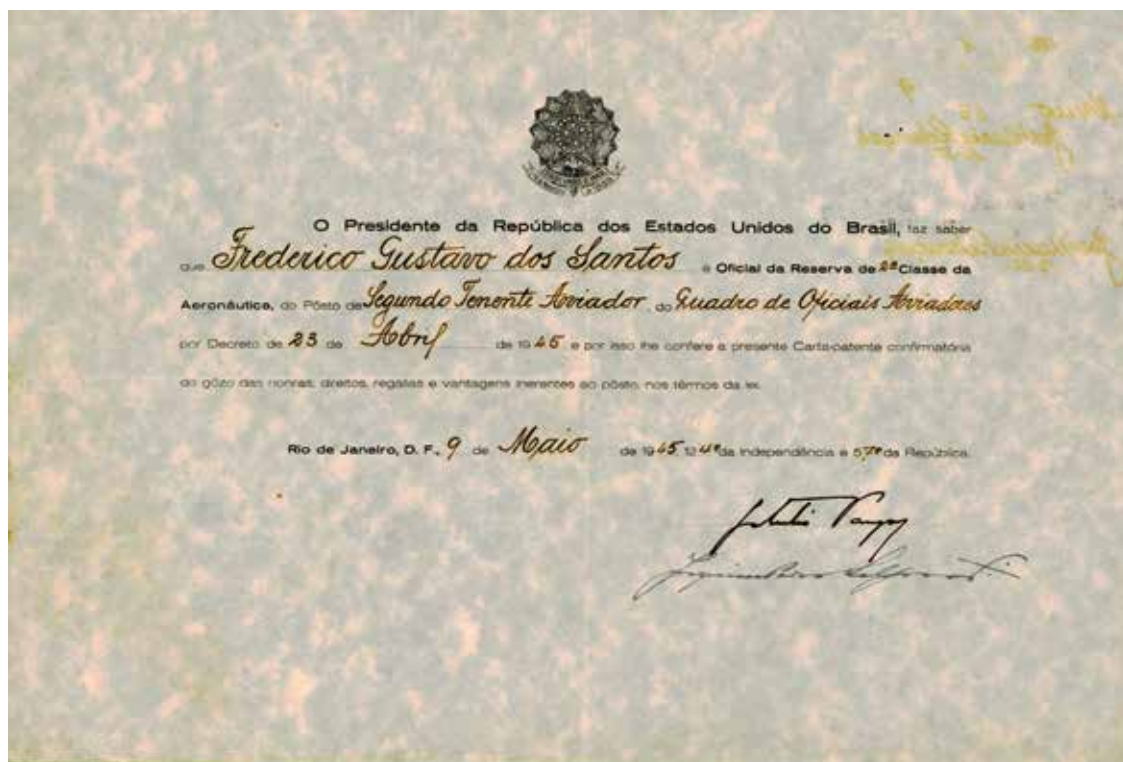
**\* Series Completed**      SANTOS, FREDERICO G. DOS

## Caderneta de voo de Frederico Gustavo dos Santos, 24.03.1945



[illegible][illegible]

**Carta-patente do posto de 2º Tenente-Aviador do Quadro de Oficiais  
Aviadores, em 23.04.1945.**



**Vencimentos e vantagens abonados ao Asp.  
Av. Frederico Gustavo dos Santos. Jan-abril de 1945.**

Modelo M 1

**MINISTÉRIO DA AERONAUTICA**  
Força Aérea Brasileira  
1º Grupo de Aviação de Caça

N. 53  
21

Serviço de Intendencia

*[Assinatura]*, Cmt.

**RESUMO dos vencimentos e vantagens abonados ao  
ASP. AV. FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS**  
(posto ou graduação e nome)  
no mês de JANEIRO de 19 45

**VENCIMENTOS:**

01— dias a Cr. \$ \_\_\_\_\_  
02— » » » \$ \_\_\_\_\_ 4140,00

**VANTAGENS:**

11— dias a Cr. \$ \_\_\_\_\_  
12— » » » \$ \_\_\_\_\_ 920,10  
13— » » » \$ \_\_\_\_\_ 1038,00  
14— » » » \$ \_\_\_\_\_  
15— » » » \$ \_\_\_\_\_  
16— » » » \$ \_\_\_\_\_  
17— » » » \$ \_\_\_\_\_  
18— » » » \$ \_\_\_\_\_ 1958,10

Total em Cr. \$ 6098,10

\$ 469.08 (QUATROCENTOS E SESSENTA E NOVE DOLARES E OIT  
CENTIMOS). I equivalente a US  
Em 31-JANEIRO- 19 45.

Recebi a importância supra.  
Em 31 Janeiro, 1945  
*[Assinatura]*  
(assinatura posto ou graduação)

*[Assinatura]* Int. Aer., \_\_\_\_\_

**CONVENÇÕES:**

01—Saldos  
02—Gratificação  
11—Gratificação de serviço aéreo  
12—1/3 de campanha s/ o saldo  
13—1/3 campanha s/ a gratificação de  
serviço aéreo  
14—Gratificação de especialidade  
15—Gratificação de função  
16—Adicionais de tempo de serviço  
17—Diárias  
18—Rações

Obs.—a) As importancias abonadas estão multiplicadas p/3.  
Obs.—b) A conversão em US \$ considerou o dolar a Cr. 13,00.  
Obs.—c) A totalização destes "resumos" consta da relação modelo "M4" relativa as  
alterações respectivas.  
Obs.—d) Os descontos legais e consignações foram deduzidos em folha aparte para remessa  
ao Serv. de Fazenda da Aeronautica, no Brasil.

Modelo M 1

## MINISTÉRIO DA AERONAUTICA

N. 53

Força Aérea Brasileira  
1º Grupo de Aviação de Caça

Serviço de Intendencia

*[Handwritten signature]*  
Cml.

RESUMO dos vencimentos e vantagens abonados ao

ASP. AV. ~~FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS~~ LLD  
(posto ou graduação e nome)no mês de FEVEREIRO de 1945

## VENCIMENTOS:

01— dias a Cr. \$ \_\_\_\_\_  
02— > > > \$ \_\_\_\_\_

4140,00

## VANTAGENS:

11— dias a Cr. \$ \_\_\_\_\_  
12— > > > \$ \_\_\_\_\_  
13— > > > \$ \_\_\_\_\_  
14— > > > \$ \_\_\_\_\_  
15— > > > \$ \_\_\_\_\_  
16— > > > \$ \_\_\_\_\_  
17— > > > \$ \_\_\_\_\_  
18— > > > \$ \_\_\_\_\_5111,00  
920,10  
1038,00Total em Cr. \$ 1958,10  
6098,10I \_\_\_\_\_; equivalente a US  
\$ 469.08 (QUATROCENTOS E SESENTA E NOVE DÓLARES E OITO  
CENTIMOS). Em 28-FEVEREIRO- 1945

Recebi a importancia supra.

Int. Aer.,

Em. 28-FEV., 1945.*[Handwritten signature: Frederico Gustavo dos Santos]*  
(assinatura, posto ou graduação)*[Handwritten signature: Alencar]*  
Bas.

## CONVENÇÕES:

- |                                                       |                                   |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 01—Saldo                                              | 14—Gratificação de especialidade  |
| 02—Gratificação                                       | 15—Gratificação de função         |
| 11—Gratificação de serviço aéreo                      | 16—Adicionais de tempo de serviço |
| 12—1/3 de campanha s/ o soldo                         | 17—Diários                        |
| 13—1/3 campanha s/ e gratificação de<br>serviço aéreo | 18—Racões                         |

Obs.—a) As importancias abonadas estão multiplicadas p/3.

Obs.—b) A conversão em US \$ considerou o dolar a Cr. 13,00.

Obs.—c) A totalização destes "resumos" consta da relação modelo "M4" relativa as alterações respectivas.

Obs.—d) Os descontos legais e consignações foram deduzidos em folha aparte para remessa ao Serv. de Fazenda da Aeronautica, no Brasil.

Serviço de Intendencia

\_\_\_\_\_, Cmt.

**RESUMO dos vencimentos e vantagens abonados ao**  
**ASP. AV. FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS**  
(posto ou graduação e nome)  
 no mês de **MARÇO** de 19 **45**.

**VENCIMENTOS:**

01— dias a Cruz. \_\_\_\_\_

02— " " " \_\_\_\_\_ **4110,00**

**VANTAGENS:**

11— dias a Cruz. \_\_\_\_\_

12— " " " \_\_\_\_\_ **920,10**

13— " " " \_\_\_\_\_ **1038,00**

14— " " " \_\_\_\_\_

15— " " " \_\_\_\_\_

16— " " " \_\_\_\_\_

17— " " " \_\_\_\_\_

18— " " " \_\_\_\_\_ **1958,10**

**Total em Cruz. 6098,10**

( \_\_\_\_\_ ) equivalente a US

Dollars **469,08** (QUATROCENTOS, E. SESS. NTA. E. NOVE. DOLARES E OITO CENTIMOS). Em **31** DE **MARÇO** DE 19 **45**.

Recebi a importancia supra. *[Assinatura]* Int. Aer., \_\_\_\_\_

Em, **31** **MARÇO**, 19 **45**.  
*[Assinatura: Frederico Gustavo dos Santos]*  
(assinatura, posto ou graduação)

**CONVENÇÕES:**

|                                                     |                                    |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------|
| 01—Soldo                                            | 14— Gratificação de especialidade  |
| 02— Gratificação                                    | 15— Gratificação de função         |
| 11— Gratificação de serviço aéreo                   | 16— Adicionais de tempo de serviço |
| 12— 1/3 de campanha s/ o soldo                      | 17— Diárias                        |
| 13— 1/3 campanha s/ a gratificação de serviço aéreo | 18— Rações                         |

Obs.—a) As importancias abonadas estão multiplicadas p/3.  
 Obs.—b) A conversão em US Dollars considerou o dolar a Cruz. 13,00.  
 Obs.—c) A totalização destes "resumos" consta da relação modelo "M4" relativa as alterações respectivas.  
 Obs.—d) Os descontos legais e consignações foram deduzidos em folha aparte para remessa ao Serv. de Fazenda da Aeronautica, no Brasil.

1º Grupo de Aviação de Caça

Serviço de Intendencia

Cmt. *[assinatura]*

**RESUMO dos vencimentos e vantagens abonados ao**  
**ASP. AV. FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS**  
(posto ou graduação e nome)  
 no mês de **ABRIL** de 19**45**

**VENCIMENTOS:**

01 — dias a Cruz. 4140,00

02 — " " "

**VANTAGENS:**

11 — dias a Cruz. *[assinatura]* 3114,00

12 — " " " 920,10

13 — " " " 1038,00

14 — " " "

15 — " " "

16 — " " "

17 — " " " 5072,10

18 — " " " 9212,10

Total em Cruz. 9212,10

( ) equivalente a US  
 Dollars 708.62 (SETECENTOS E OITO DOLARES E SESSANTA E DOIS CENTIMOS).  
 Em 30 DE ABRIL DE 1945

*[assinatura]*

Recebi a Importancia supra. Int. Aer.

Em, 30 ABRIL, 1945.

**VIDE VERSO**  
(assinatura, posto ou graduação)

**CONVENÇÕES:**

|                                                    |                                   |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 01—Soldo                                           | 14—Gratificação de especialidade  |
| 03—Gratificação                                    | 15—Gratificação da função         |
| 11 Gratificação de serviço aéreo                   | 16—Adicionais de tempo de serviço |
| 12—1/3 de campanha s/ o soldo                      | 17—Diárias                        |
| 13—1/3 campanha s/ e gratificação de serviço aéreo | 18—Rações                         |

Obs.—a) As importancias abonadas estão multiplicadas p/3.  
 Obs.—b) A conversao em US Dollars considerou o dolar a Cruz. 13,00.  
 Obs.—c) A totalização destes "resumos" consta da relação modelo "M4" relativa as alterações respectivas.  
 Obs.—d) Os descontos legais e consignações foram deduzidos em folha aparte para remessa ao Serv. de Fazenda da Aeronautica, no Brasil.

## Relatório de sepultamento de Frederico Gustavo dos Santos – 26.05.1945

| RELATÓRIO DE SEPULTAMENTO Nº 420              |                                         | CIA. DE SEPULTAMENTO                                                                          |                                             |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| AR 30-1815 e TM 10-630                        |                                         | 26 MAIO 1945<br>(Data do relatório)                                                           |                                             |
| <b>SANTOS</b><br>(Último nome)                | <b>Frederico</b><br>(Primeiro nome)     | <b>G.</b><br>(Nome do meio)                                                                   | <b>Desconhecido</b><br>(Reg. de Identific.) |
| <b>Aspirante Av.</b><br>(Posto)               | <b>1º Grupo de Caça</b><br>(Unidade)    | <b>F.A.B.</b><br>(Arma ou serviço)                                                            | <b>Branca</b><br>(Raca)                     |
| <b>Alessandria-Italia</b><br>(Lugar da morte) | <b>13 abril 1945</b><br>(Data da morte) | <b>Fratura múltiplas</b><br><b>Esmagamento cranio</b><br>(Causa da morte)<br><b>(em ação)</b> | <b>Brazil</b><br>(País)                     |
| SANTOS, FREDERICO G.<br>F. 1815. 243 A        |                                         | <b>C.</b><br>(Religião: Católica, Protestante, H.)                                            |                                             |

**MEIOS DE IDENTIFICAÇÃO**

Encontrada a chapa de identificação no corpo: Sim ( **1** ) não ( )

Na falta da chapa de identificação, outros meios encontrados no corpo (Cartas, carteira de identidade, etc.)

Completo registro de impressões digitais de ambas as mãos no reverso, se o corpo não puder ser identificado. Completa carta dentária no reverso, lista de características anatômicas e outros dados se não for possível tomar as impressões digitais.

Relatar as circunstâncias para os não identificados

Relatório dos haveres pessoais encontrados no corpo, e a disposição dos mesmos:

**Nenhum.**

**Dr. João Gustavo dos Santos-Pua São Pedro 94-S. Salvador-Baia**  
(Nome do endereço de emergência)

**Thomas Aridwood, Cap. Med. 1º Grupo de Caça.**  
(Nome do endereço de emergência)

(Assinatura ou nome) da pessoa que forneceu os dados acima, quando diferentes do relator de sepultamento

**15 maio 1945 as 17 horas**  
(Data e hora do enterramento)

**Militar Brasileiro do Pistoia-Italia.**  
(Local, nome e número do cemitério)

Se o enterro foi feito em cemitério não regularmente estabelecido, fornecer um croquis e mapa de referência no reverso desta fórmula.

|                                                   |                          |                             |                                                   |
|---------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------|
| <b>Quadra G.</b><br>(Arma n.)                     | <b>5</b><br>(Fileira n.) | <b>59</b><br>(Sepultura n.) | <b>Lenho provisório</b><br>(Marca de tumulo Real) |
| <b>Catolico.</b><br>(Tipo de cerimonia religiosa) |                          |                             |                                                   |

Placa de identificação enterrada com ( **1** ); Chapa de identificação fixada ( **0** )

Na falta da chapa de identificação quais os outros dados de identificação, enterrados com o corpo, e em que espécie de continente?

Corpos sepultados de ambos os lados, (veja paragrafo 4 do reverso da fórmula)

|                                                |                               |                             |                              |
|------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Lado direito <b>Jose Gomes</b><br>(Nome)       | <b>soldado</b><br>(Posto)     | <b>1º B.I.</b><br>(Unidade) | <b>58</b><br>(N. da sepult.) |
| Lado esquerdo <b>Demerval S. Gil</b><br>(Nome) | <b>3º sargento</b><br>(Posto) | <b>1º B.I.</b><br>(Unidade) | <b>60</b><br>(N. da sep.)    |

(Assinatura do oficial relator do enterramento - Fiscalizado pelo oficial da unidade de sepultamento)

*Copernicus de Arruda Cardoide*  
*2º Ten. Sub. Int. do Reg. de Sep.*

**INSTRUÇÕES PARA PREENCHER O RELATÓRIO DE SEPULTAMENTO:** Redigido pela unidade do Serviço de Sepultamento. Formula 1—GRS, em 4 vias para mortos das forças nacionais com uma cópia adicional para mortos aliados e inimigos. Todas as cópias assinadas. Submeter o relatório ao elemento mais próximo do serviço de registro de sepultamento. O serviço de registro de sepultamentos envia o original e duas cópias, (para serem conferidas e comparadas com outros documentos pelo oficial do serviço de registro de sepultamento daquele Quartel General).

#### INSTRUÇÃO PARA SEPULTAMENTO

|          |                                                                                      |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 4        | Quando não identificado, toma-se a impressão digital de ambas as mãos — chapa dental |
| 3        |                                                                                      |
| 2        |                                                                                      |
| 1        |                                                                                      |
| POLEGAR  |                                                                                      |
| ESQUERDA |                                                                                      |
| DIREITA  |                                                                                      |
| POLEGAR  |                                                                                      |
| 1        |                                                                                      |
| 2        |                                                                                      |
| 3        |                                                                                      |
| 4        |                                                                                      |

- 1. PREPARAÇÃO DO CORPO:** Sempre que possível, o corpo deve ser examinado por um dos elementos do corpo de saúde. Retira os objetos de propriedade do morto. Retira uma chapa de identificação, e deixa outra, em posição protegida. (Em caso de morto inimigo, deixa meia chapa no corpo, e envia a outra metade, juntamente com os haveres pessoais). Na falta da chapa de identificação, anota os dados de identificação em um documento e protegê-la em uma garrafa bem fechada, canil, capsula de projétil, ou em outro receptáculo disponível e enterra com os restos. Se for "Não identificável" tomar as impressões digitais de ambas as mãos; se isso não for possível preencher a carta dentária e anotar altura, peso, cor dos olhos, tatuagens, sinais, etc. e outros dados como n. do armamento, marca de lavanderia, na roupa, onde foi encontrado o corpo etc. Envolver o corpo na meia barraca, em lençol, ou cobertor, ou no que for mais apropriado.
- 2. SEPULTAMENTO** — Cavar a sepultura de emergência com 5 pés de profundidade. Quando pelas circunstâncias não for possível, cava-se uma profundidade suficiente para não deixar o corpo exposto às influências atmosféricas. Por um corpo somente em cada sepultura. Cava-se sepultura de lado a lado, fileira atrás de fileira.
- 3. MARCAS DAS SEPULTURAS** — A chapa de identificação deve estar amarrada na marca fixada na cabeceira da sepultura. — Para mortos inimigos, escrever os dados na marca. Quando não houver marcas disponíveis, copiar os dados em um pedaço de papel e colocar em uma garrafa, ou em outro receptáculo qualquer que servirá como marca da sepultura. Se não for de todo possível fixar a chapa de identificação à margem ou colocá-la em um recipiente, não deixa-la na sepultura, envia-la junto com o relatório do funeral. Se apenas uma chapa for encontrada, esta deve ser enterrada com o corpo. As informações a esse respeito do sepultado devem estar escritas na marca ou no receptáculo, e colocada na cabeceira da sepultura. Não se deve usar armas nem capacetes para marcar as sepulturas.
- 4. LOCAL DA SEPULTURA:** — Relatar enterramentos em cemitérios estabelecidos por número de área, fila ou sepultura (ou indicações no mapa do cemitério). Para todos os enterramentos preparar o esboço no espaço abaixo; indicar o local por meio de mapa, referências ou referência a marcas permanentes existentes no terreno. As informações devem ser específicas, apuradas e completas. Fixar-se no pé da sepultura e voltar-se para a cabeceira, para determinar os corpos sepultados para a esquerda e para a direita.
- 5. HAVERES PESSOAIS:** — Anotar nos registros de funerais, somente aquilo que for encontrado no corpo. Colocar essas informações, de modo a identificar o proprietário, unidade, endereço de emergência, destinatário nos haveres pessoais, ensacar ou embrulhar em um lençol, e enviar ao Serviço de Registro de Sepultamento, incluindo o registro do sepultamento. Os artigos de propriedade do Governo não serão incluídos nos haveres pessoais mas depositados no ponto coletor de salvados.

#### ESBOÇO E MAPA DE REFERÊNCIA

#### CARTA DENTÁRIA

| FRENTE        |    |    |    |    |    |    |   |            |    |    |    |    |    |    |    |
|---------------|----|----|----|----|----|----|---|------------|----|----|----|----|----|----|----|
| (Direita)     |    |    |    |    |    |    |   | (Esquerda) |    |    |    |    |    |    |    |
| do observador |    |    |    |    |    |    |   |            |    |    |    |    |    |    |    |
| 8             | 7  | 6  | 5  | 4  | 3  | 2  | 1 | 1          | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| 16            | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 9          | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |

INDICAÇÕES: — Falta de dentes, por X; corôas por O;

Obturados por ☐ Pontes por

Ligados por cháps: {

Substituídos por

Linha horizontal

Características:

X X X

OUTROS DADOS:

|                                  |  |                                     |  |
|----------------------------------|--|-------------------------------------|--|
| RELATÓRIO DE SEPULTAMENTO N° 420 |  | CIA. DE SEPULTAMENTO                |  |
| AR 30-1815 e TM 10-630           |  | 26 MAIO 1945<br>(Data do relatório) |  |

|                         |                              |                      |                                       |
|-------------------------|------------------------------|----------------------|---------------------------------------|
| SANTOS<br>(Último nome) | Frederico<br>(Primeiro nome) | G.<br>(Nome do meio) | Desconhecido<br>(Reg. de Identific.)  |
| Aspirante Av.           | 1º Grupo de Caça             | F.A.B.               | Brasil                                |
| (Posto)                 | (Unidade)                    | (Arma ou serviço)    | (País)                                |
| Alessandria-Italia      | 13 abril 1945                | Fratura múltiplas    | C.                                    |
| (Lugar da morte)        | (Data da morte)              | Esmagamento cranéo   | (Religião: Católica, Protestante, H.) |
| SANTOS, FREDERICO G     |                              | (Causa da morte)     |                                       |
| FRENTE 143 A            |                              | (em ação)            |                                       |

**MEIOS DE IDENTIFICAÇÃO**

Encontrada a chapa de identificação no corpo: Sim ( **1** ) não (   )

Na falta da chapa de identificação, outros meios encontrados no corpo (Cartas, carteira de identidade, etc.)

Completo registro de impressões digitais de ambas as mãos no reverso, se o corpo não puder ser identificado. Completa carta dentária no reverso, lista de características anatômicas e outros dados se não for possível tomar as impressões digitais.

Relatar as circunstâncias para os não identificados

Relatório dos haveres pessoais encontrados no corpo, e a disposição dos mesmos:

Nenhum.

Dr. João Gustavo dos Santos-Rua São Pedro 94-S.Salvador-Baia  
(Nome do endereço de emergência)

Thomas Aridwood, Cap. Med. 1º Grupo de Caça.  
(Assinatura ou nome) da pessoa que forneceu os dados acima, quando diferentes do relatório de sepultamento

15 maio 1945 as 17 horas      Militar Brasileiro de Pistoia-Italia.  
(Data e hora do enterramento)      (Local, nome e número do cemitério)

Se o enterro foi feito em cemitério não regularmente estabelecido, fornecer um croquis e mapa de referência no reverso desta fórmula.

|           |              |                |                        |
|-----------|--------------|----------------|------------------------|
| Quadra C. | 5            | 59             | Lenho provisório       |
| (Área n.) | (Fileira n.) | (Sepultura n.) | (Marca de túmulo Real) |

Católica.  
(Tipo de cerimônia religiosa)

Placa de identificação enterrada com ( **1** ); Chapa de identificação fixada ( **0** )

Na falta da chapa de identificação quais os outros dados de identificação, enterrados com o corpo, e em que espécie de continente?

Corpos sepultados de ambos os lados, (veja parágrafo 4 do reverso da fórmula)

|               |                  |             |           |
|---------------|------------------|-------------|-----------|
| Lado direito  | Josa Gomes       | soldado     | 1º R.I.   |
|               | (Nome)           | (Posto)     | (Unidade) |
| Lado esquerdo | Dermeval S. Gili | 3º sargento | 1º R.I.   |
|               | (Nome)           | (Posto)     | (Unidade) |

58  
(N. da sepult.)

60  
(N. da sep.)

*Copieiros de Armação Cordeiro*  
(Assinatura do oficial relator do enterramento - Fiscalizado pelo oficial da unidade de sepultamento)

*2º Ten. Sub. Int. do R. de Sepult.*

**INSTRUÇÕES PARA PREENCHER O RELATÓRIO DE SEPULTAMENTO:** Redigido pela unidade do Serviço de Sepultamento. Formula 1—GRS, em 4 vias para mortos das forças nacionais com uma cópia adicional para mortos aliados e inimigos. Todas as cópias assinadas. Submeter o relatório ao elemento mais próximo do serviço de registro de sepultamento. O serviço de registro de sepultamentos envia o original e duas cópias, (para serem conferidas e comparadas com outros documentos pelo oficial do serviço de registro de sepultamento daquele Quartel General).

#### INSTRUÇÃO PARA SEPULTAMENTO

|          |                                                                                      |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 4        | Quando não identificado, toma-se a impressão digital de ambas as mãos — chapa dental |
| 3        |                                                                                      |
| 2        |                                                                                      |
| 1        |                                                                                      |
| POLEGAR  |                                                                                      |
| ESQUERDA |                                                                                      |
| DIREITA  |                                                                                      |
| POLEGAR  |                                                                                      |
| 1        |                                                                                      |
| 2        |                                                                                      |
| 3        |                                                                                      |
| 4        |                                                                                      |

- 1. PREPARAÇÃO DO CORPO:** Sempre que possível, o corpo deve ser examinado por um dos elementos do corpo de saúde. Retira os objetos de propriedade do morto. Retira uma chapa de identificação, e deixa outra, em posição protegida. (Em caso de morto inimigo, deixa meia chapa no corpo, e envia a outra metade, juntamente com os haveres pessoais). Na falta da chapa de identificação, anotar os dados de identificação em um documento e protegê-la em uma garrafa bem fechada, cantil, capsula de projétil, ou em outro receptáculo disponível e enterra com os restos. Se for "Não identificável" tomar as impressões digitais de ambas as mãos, se isso não for possível preencher a carta dentária e anotar altura, peso, cor dos olhos, tatuagens, sinais, etc. e outros dados como n. do armamento, marca de lavanderia, na roupa, onde foi encontrado o corpo etc. Envolver o corpo na meia barraca, em lençol, ou cobertor, ou no que for mais apropriado.
- 2. SEPULTAMENTO** — Cavar a sepultura de emergência com 5 pés de profundidade. Quando pelas circunstâncias não for possível, cava-se uma profundidade suficiente para não deixar o corpo exposto às influências atmosféricas. Por um corpo somente em cada sepultura. Cava-se sepultura de lado a lado, fileira atrás de fileira.
- 3. MARCAS DAS SEPULTURAS** — A chapa de identificação deve estar amarrada na marca fixada na cabeceira da sepultura. — Para mortos inimigos, escrever os dados na marca. Quando não houver marcas disponíveis, copiar os dados em um pedaço de papel e colocar em uma garrafa, ou em outro receptáculo qualquer que servirá como marca da sepultura. Se não for de todo possível fixar a chapa de identificação à margem ou colocá-la em um recipiente, não deixá-la na sepultura, enviá-la junto com o relatório do funeral. Se apenas uma chapa for encontrada, esta deve ser enterrada com o corpo. As informações a esse respeito do sepultado devem estar escritas na marca ou no receptáculo, e colocada na cabeceira da sepultura. Não se deve usar armas nem capacetes para marcar as sepulturas.
- 4. LOCAL DA SEPULTURA:** — Relatar enterramentos em cemitérios estabelecidos por número de área, fila ou sepultura (ou indicações no mapa do cemitério). Para todos os enterramentos preparar o esboço no espaço abaixo; indicar o local por meio do mapa, referências ou referência a marcas permanentes existentes no terreno. As informações devem ser específicas, apuradas e completas. Fixar-se no pé da sepultura e voltar-se para a cabeceira, para determinar os corpos sepultados para a esquerda e para a direita.
- 5. HAVERES PESSOAIS:** — Anotar nos registros de funerais, somente aquilo que for encontrado no corpo. Colocar essas informações, de modo a identificar o proprietário, unidade, endereço de emergência, destinatário nos haveres pessoais, ensacar ou embrulhar em um lençol, e enviar ao Serviço de Registro de Sepultamento, incluindo o registro do sepultamento. Os artigos de propriedade do Governo não serão incluídos nos haveres pessoais mas depositados no ponto coletor de salvados.

#### ESBOÇO E MAPA DE REFERÊNCIA

#### CARTA DENTÁRIA

| FRENTE        |    |    |    |    |    |    |   |            |    |    |    |    |    |    |    |
|---------------|----|----|----|----|----|----|---|------------|----|----|----|----|----|----|----|
| (Direita)     |    |    |    |    |    |    |   | (Esquerda) |    |    |    |    |    |    |    |
| do observador |    |    |    |    |    |    |   |            |    |    |    |    |    |    |    |
| 8             | 7  | 6  | 5  | 4  | 3  | 2  | 1 | 1          | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| 16            | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 9          | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |

INDICAÇÕES: — Falta de dentes, por X; corões por O;

Obturados por ☐ Pontes por ☐

Ligados por chapas:

Substituídos por ☐

{ Linha horizontal

Características:

☐ ☐ ☐

OUTROS DADOS:

# F. E. B.

15 MAIO 1945  
dia mês ano

1. Eu, abaixo assinado, certifico que os restos que eu vi pessoalmente e que estão no local - fileiras 5 sepultura 59 no Quadra C. cemitério, Militar Brasileiro de Pistoia-Itália.  
são os de: FREDERICO G. SANTOS Aspirante da F.A.B.  
(Nome) (posto)

2. Minha identificação é baseada no conhecimento pessoal compreendido no período de 6 meses.

3. Observações:

Assinatura

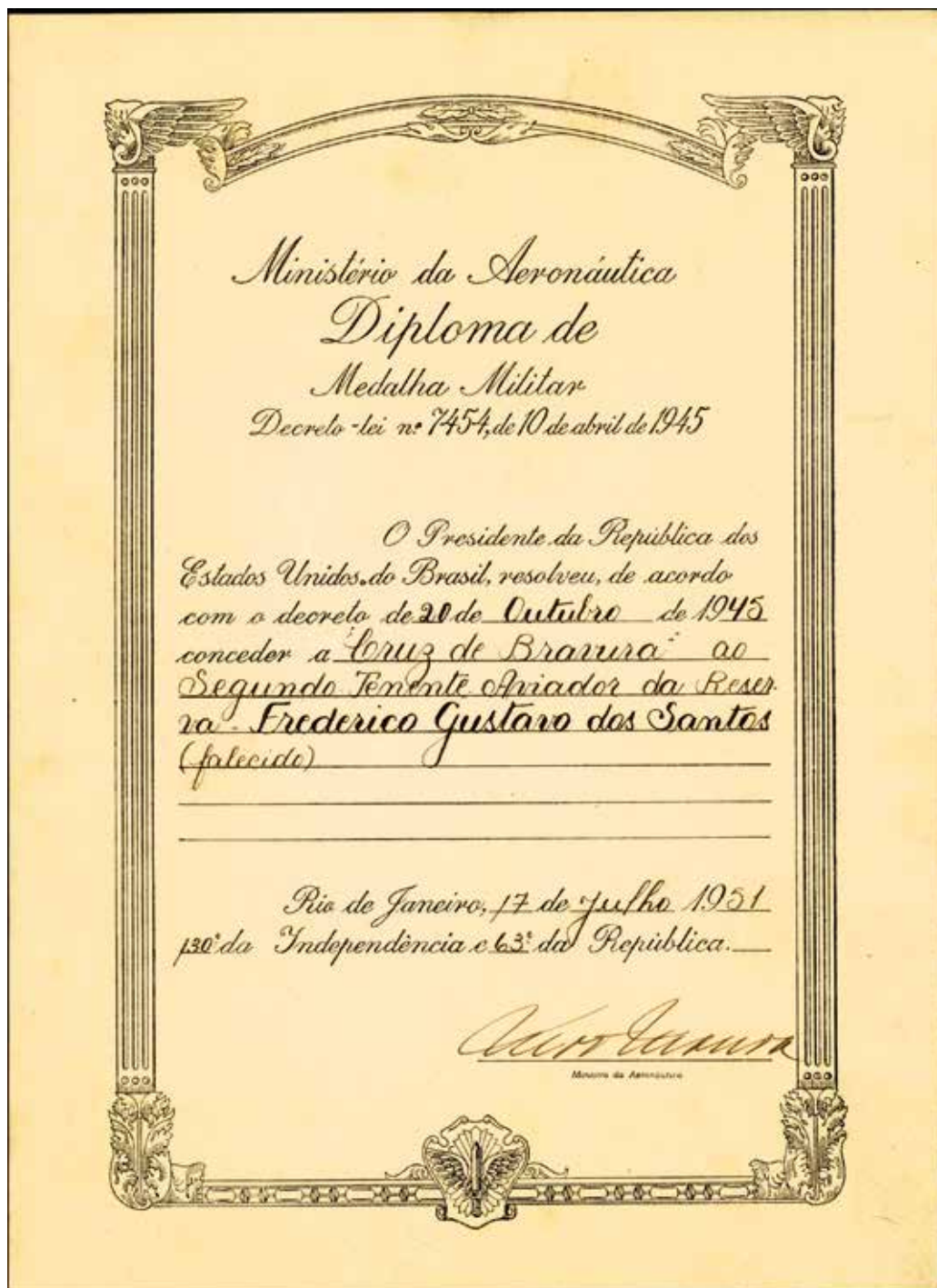
*John A. C. Wood*  
Cap. Med. Au.  
(Posto)  
1º Grupo de Caça  
(Unidade)

(Organizar este certificado em três vias. Conservar a 2ª no pelotão, enviar a 1ª à Ajudância Geral da Divisão e a 3ª ao Serviço de Intendência da Divisão).

**Diploma de Medalha Militar – Cruz de Aviação e Uma Estrela. 17.07.1945**



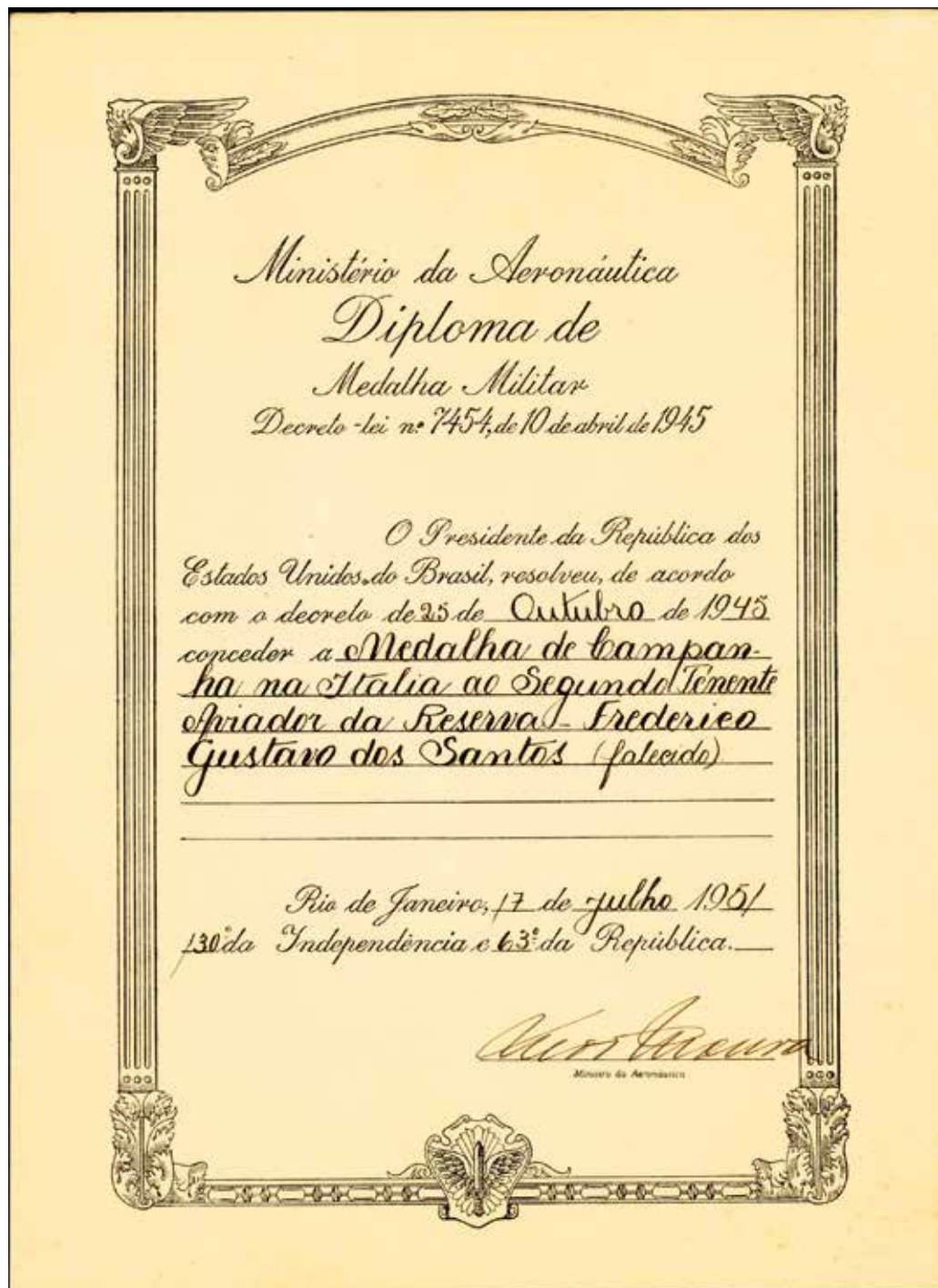
**Diploma de Medalha Militar Cruz de Bravura. 20.10.1945**



Diploma de Medalha Militar Cruz de Sangue. 17.07.1951



**Diploma de Medalha Militar Medalha de Campanha na Itália. 17.07.1951**



**Título de patrono da turma do CPOR – “Turma 1º Tenente e Aviador  
Frederico Gustavo dos Santos. 1961.**



---

---

O Comandante, Oficiais e Alunos do CPOR de Salvador, Turma 1.º Ten. Aviador **Frederico Gustavo dos Santos**, têm a honra de convidar Vossa Excelência e Família para assistirem às solenidades de formatura da turma de 1961.



## COMPROMISSO

*“Ao ser declarado Aspirante a Oficial da Reserva, assumo o compromisso de cumprir, na paz e na guerra, os deveres que me competem, para segurança e grandeza do Brasil, cuja honra, integridade e instituições, defenderei com o sacrifício da própria vida”.*

---

---

## PATRONO

Da turma de 1961 do CPOR de Salvador

1.º Ten. Aviador

FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS

Falecido em combate no dia 13-4-45, quando  
teve o seu avião abatido por estilhaços de um  
depósito de munição que atacava perto de  
Udine - Itália.

---

---

---

---

## SOLENIDADES

Dia 23 de setembro

Às 15,00 horas, no Estádio OTÁVIO MANGABEIRA

- Declaração dos Aspirantes a Oficial e Graduação dos Terceiros Sargentos de Saúde da Reserva do Exército.

Às 18,00 horas, na CATEDRAL BAZÍLICA

- Te-Deum solene em ação de graças e benção das espadas.
- 
-

---

---

## PROGRAMA

- 1 – Recepção às altas autoridades.
  - 2 – Passagem do Estandarte do C. P. O. R.
  - 3 – Leitura do Boletim.
  - 4 – Entrega dos prêmios.
  - 5 – Compromisso do juramento à Bandeira dos alunos de Saúde.
  - 6 – Compromisso dos Aspirantes.
  - 7 – Desfile dos Aspirantes e Graduados de Saúde em continência à Bandeira.
  - 8 – Entrega das espadas, divisas e diplomas pelas madrinhas.
  - 9 – Desfile dos Aspirantes, Graduados de Saúde e Tropa em continência às autoridades.
  - 10 – Fora de forma.
- 
-

---

---

## AUTORIDADES

**Ministro da Guerra**

**Gen. Ex. João de Segadas Vianna**

**Comandante do IV Exército**

**General de Divisão**

**Arthur da Costa e Silva**

**Comandante da 6.<sup>a</sup> Região Militar**

**General de Brigada**

**João de Almeida Freitas**

---

---

---

---

## HOMENAGEADOS

Ex-Cmt. do C. P. O. R. de Salvador

Gen. Bda. Manoel Rodrigues de Carvalho Lisboa

---

Ten. Cel. IE Plínio Freire de Moraes Filho

Ten. Cel. IE Carlos Cezar de Siqueira Dias

Ten. Cel. IE João de Oliveira e Silva

Maj. IE Ari Venerando da Graça

Maj. IE José de Almeida

Maj. Inf. Sylvio de Mello Dantas

1.º Ten. Dent. José Leite Batista

1.º Ten. Méd. Dr. Thomaz de Aquino Bastos Filho

---

---

---

---

**COMANDO E ADMINISTRAÇÃO  
DO C. P. O. R. DE SALVADOR**

**Cmt. e Diretor de Ensino**

Ten. Cel. Inf. Sílvio Silveira

**Sub-Cmt. e Sub-Diretor de Ensino**

Cap. Art. Evandro Carvalho dos Santos

**Administração**

Cap. Méd. Dr. Moacyr Guimarães

Cap. IE, Flávio Luciano Costa Lima Gurgel do Amaral

Cap. QAO, Inf. Edgard dos Santos Jenkins

Cap. Cav. Pedro Correia Bruni

Cap. Art. Paulo Prudêncio Soares Brandão

Cap. Inf. Filadelfo Reis Damasceno

2.º Ten. QOA Alfredo Jacob François

---

---



## INFANTARIA

### INSTRUTORES

Cap. Adolpho Ferreira  
Cap. José Hermes de Figueiredo Avila  
Cap. Filadelfo Reis Damasceno

### ASPIRANTES

Aderbal Souza Gonçalves  
Antonio Carlos Scardino Faria  
Antonio Cavalcante Reis  
Antonio Pereira da Silva  
Sobrinho  
Antonio Luiz Sampaio de  
Almeida  
Antonio Luiz Tenório de  
Albuquerque  
Baduê Mameri Dumet  
Benjamim Marchesine  
Mendonça  
Carmesin Correia de Souza  
Clejo Alberto Carvalho Lima  
Cleverson Nogueira Barbosa  
Dijayme Nabor Sampaio

Domingos Antonio Martins  
Bonifácio  
Edno Magalhães  
Edson Maron Ladeia Costa  
Eduardo Augusto Oliver Kelsch 4  
Eduardo Santos de Freitas Borja  
Elon Carneiro Coelho  
Fernando Carneiro Coelho  
Francisco Antonio Dantas  
Monteiro  
Gersino Gonçalves  
Haroldo Patrício Ribeiro  
Hélio José Farias Rocha  
Henrique Campos Simões  
Humberto Silva Cesarino

(Continua)

*o filho de Fernando Kelsch  
foi este jornalista.*

Jorge de Almeida Moreira  
 José Américo do Carmo Ramos  
 José Américo Ramos Leite  
 José Fernando García Machado  
 da Silva  
 José Luiz de Carvalho Netto  
 Josias Teixeira de Carvalho  
 Juri Borges Falcão  
Kleber de Carvalho Coelho  
 Leandro Amaral Lopes  
*1º lugar* Luiz Affonso Muniz Costa  
 Luiz Augusto Aragão de Villar  
 Luiz Augusto Carlos Frederico  
 Gomes de Oliveira  
 Luiz Henrique Hirsch Epstein  
 Manoel Joaquim Branco de  
 Souza

*debruço do marinho de Larch.*

Messias Valdevino Lopes dos  
 Santos  
 Orlando José Neder  
 Osmar Kauark Chagas de  
 Oliveira  
 Paulo Henrique Rocha Borba  
 Pedro Augusto Bittencourt  
 Heine  
 Raimundo Galvão Ribeiro  
 Raimundo Tosta Barbosa  
 Robson da Silva Dória  
 Rolando Moisés Rossi  
 Rodomarck Alves do Prado  
 Romeu de Borges  
 Rubem da Silva Assunção  
 Tilson Ribeiro Santana  
 Zolachio Sento Sé Nascimento



## ARTILHARIA

### INSTRUTORES

Cap. Sylvio Roberto Rodrigues de Mattos  
Cap. Mário Sérgio Rodrigues de Mattos

### ASPIRANTES

|                                    |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|
| Abelardo Gomes Parente Júnior      | Ary Lima Martins de Almeida    |
| Ademar Roberto Lopes de Araújo     | Carlos Alberto Gonzalez Passos |
| Adeodato Argeio Gomes Dantas       | Carlos Eduardo Prisco Paraíso  |
| Alfredo Ramalho Júnior             | Carlos Roberto Mendonça Alves  |
| Almir Alves Franco                 | Dias                           |
| Antonio Alberto Machado P. Valença | Carlos Roberto Reis Rebouças   |
| Antonio Augusto Diniz              | Deoclides Barreto de Araújo    |
| Antonio Carlos Ferreira Bastos     | Edson Bezzera Peixoto          |
| Antonio Carlos Gedeon Gagliano     | Ednaldo Lins Lima Braga        |
| Antonio Carlos Lapa Berenguer      | Edval Lopes Lucas              |
| Antonio Gomes Trigueiros           | Emanuel Goes de Araújo         |
| Antonio de Macêdo Santos           | Everaldo Pires de Carvalho     |
| Aristiliano Soeiro Braga           | Fernando Hosannah de Oliveira  |
| Armando Francisco Gordilho         | Fernando Luiz Gonçalves        |
| Moniz de Aragão                    | Trindade                       |
|                                    | Fernando da Silva Braga        |

(Continua)

*Assinatura do instrutor Valença*

Fernando Teixeira Imbassahy  
 Francisco Martins Dias  
 Gilwan Amarante Campos  
 Humberto Carlos Noronha  
 Jadyr de Oliveira Barros  
 Jayme Nunes Sarmento  
 Jayme Serebrenic  
 Jessé Batista Palma  
 João Saturnino Filho  
 Joel da Silva Oliveira Filho  
 José Loiola Filho  
 Julio Ferreira Alves  
 Jurandy Ferreira Alves  
 Lourival Lima Santana  
 Luiz Carlos Alencar Barbosa

Lupércio José Freitas Castro  
 Marcos Antonio Santa Rita  
 Odimar Barros Teixeira  
 Oldaque Passos de Freitas  
 Raymundo Antonio de Araújo  
 Corrêia  
 Raimundo Ribeiro Mendes  
 Ricardo Alfredo Brandão Eysen  
 Ricardo Rubeiz  
 Roberto Cardoso do Vale  
 Robério Nunes dos Anjos  
 Rodrigo Marçal de Figueiredo  
 Rômulo Farias de Souza  
 Sérgio Dória Gonçalves  
 Wilhelm Wekerle  
 Wilson Viana Pacheco dos Santos



## INTENDÊNCIA

### INSTRUTOR

Cap.

Flávio Luciano Costa Lima Gurgel do Amaral

### ASPIRANTES

Alberto Armando Batista  
Gaspar

Allomar Jasmim Lima

Alpheu França Neto

Antonio Vicente Pimentel  
Chagas

Augusto Ribeiro Salles

Cícero Brito de Magalhães

Cyro Pereira de Mattos

Eduardo José Tony Dultra

Hugo da Silva Beserra

Jeremias Isaias Martins

José Oliveira Falcon

José Oliveira de Jesus

Lauro Sylvio Passos de  
Azevêdo

Luiz Comini

Marcelo Koch Gomes dos  
Santos

Márcio Mattos de Oliveira

Noide Ferreira de Cerqueira

Orlando Salles Senna

Samy Elgaíd

Theophanes de Agular Souza

Waldir Alves dos Reis

Wellington José Campos Pontes

Wilmar Sanches de Araujo



## SAÚDE

### INSTRUTOR

Cap. Dr. MOACYR GUIMARÃES

### TERCEIROS SARGENTOS

Anísio Alício Pugas

Arnaldo Lima Almeida

Carlos Alfredo Marcílio de  
Souza

Carlos Henrique de Castro Dias

Donaldson Pinheiro de Moraes

Durval Bastos Filho

Edgar Lessa Cruzóé

Edson Andrade

Epaminondas Castelo Branco  
Neto

Geraldo de Alencar Serra

Hermilo Neto

Jorge Danilo Veiga Santana

José Freitas Melo

Luiz Fernando Curvelo Melo

Luiz Guilherme Costa Lyra

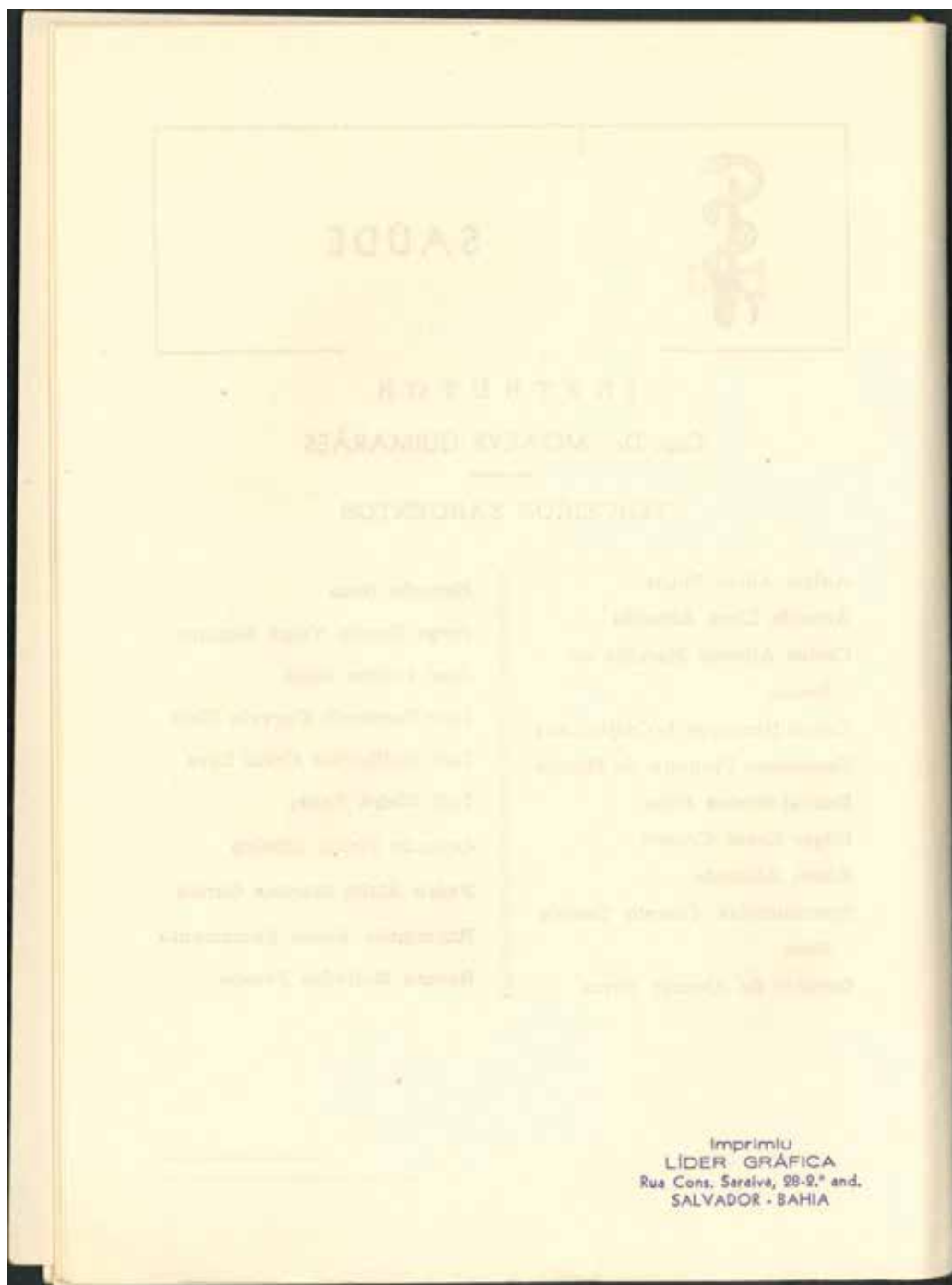
Luiz Meira Lessa

Orlando Pirajá Ribeiro

Pedro Alaim Martins Garcia

Raymundo Souza Sacramento

Renato Meirelles Pessoa



Imprimiu  
LÍDER GRÁFICA  
Rua Cons. Saraiva, 28-2,º and,  
SALVADOR - BAHIA



Asp. ....

## Diploma de Grau de Cavaleiro na Ordem do Mérito Aeronáutico.

16.09.1986



## Notícias em jornais da Bahia sobre o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos



### CADETES DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA NOS ESTADOS UNIDOS

No flagrante acima, colhido durante uma ligeira aula de nomenclatura do motor de um avião, vemos os cadetes brasileiros do curso primário, preparando-se para um exame. Da direita para a esquerda, em cima: José V. de Souza, filho de João de Souza e de d. Maria do Carmo V. Souza, de Ibrazi, Recife, Pernambuco; João B. da Silveira, filho de João da Silveira e de d. Isabel Braga da Silveira, residente à rua Goulart, 77, Copacabana Rio; e Alexandre Mário Amado, filho de Mário J. Amado e de d. Maria Amado, do Rio. Na mesma ordem, em baixo: Pedro B. Bulcão, filho de J. G. Bulcão e de d. S. B. Bulcão, residente à Av. Beira-Mar, 226, Rio; Raimundo da Costa Camarão, filho de Gastão Camarão e de d. Zulmira da Costa, rua Visconde de Pirajá, 582, Rio; e Carlos Oliveira de Macedo, filho ra Manonl Marques de Macedo e de d. Alice O. de Macedo, de São Lourenço, Minas Gerais. Ajoelhados: Heinz J. Strohwentz rua Candido Mendes, 300, Rio; Frederico G. dos Santos, filho de João Gustavo dos Santos e de d. Luiza dos Santos, rua Marques de Caravelas, 83, Cidade do Salvador, Bahia; o Diomar Menezes, filho de d. Levida Menezes de Jatai, Colares (Foto do "INS" especial para os "DIÁRIOS ASSOCIADOS", reproduzida da pela AGENCIA MERIDIONAL).

Fonte: Diário da Bahia, 26 de julho de 1944.

## TOMBA NA ITALIA UM PILOTO BAHIANO

### MORREU GLORIOSAMENTE, DEFENDENDO A SUA PATRIA

Mais um bahiano tomba, em terra estrangeira, quando defendia, bravamente, a liberdade do mundo, ameaçada pelos nazistas. Trata-se, dessa vez, do jovem aviador Frederico Gustavo dos Santos, do 1.º Grupo de Aviação de Caça em operações na Itália, o qual morreu, gloriosamente em combate. O jovem aviador era filho do dr. João Gustavo dos Santos, conhecido médico nesta capital, e de sua esposa, á. Liddy dos Santos.

Nasceu, nesta cidade, em 9 de outubro de 1925. Curava o 2.º ano anexado do Colégio da Bahia e o 1.º do C. P. O. R., na arma de artilharia, quando ingressou, voluntariamente, na Fab concorrendo a uma bolsa de pilotagem oferecida pelos Estados Unidos, obtendo o primeiro lugar.

Depois de concluir

o curso, obteve nova bolsa, aperfeiçoando-se, ainda mais, como piloto de guerra. Desde janeiro encontrava-se na Itália, tendo, até março findo, tomado parte em 32 combates contra o inimigo. Em maio próximo, esperava voltar ao Brasil, em visita à família.

Frederico Gustavo dos Santos deixa um irmão, o acadêmico de medicina João Gustavo dos Santos Neto. Era sobrinho de dd. Rosa dos Santos Germal e Rogéria Santos.

O COMUNICADO OFICIAL

RIO, 16 (A. N.) — O Ministério da



*O az da Fab. FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS*

Aeronáutica distribuiu o seguinte comunicado:

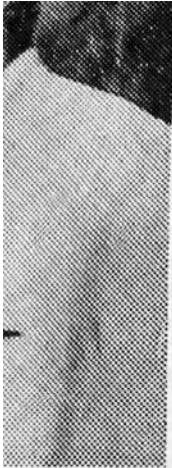
“O ministro da Aeronáutica cumpre o doloroso dever de comunicar o falecimento do aspirante-aviador da reserva convocado, Frederico Gustavo dos Santos, do 1.º Grupo de Aviação de Caça, que se encontra em operações na Itália, morto em ação. A Pátria se glorifica pelos feitos do seu digno filho, cuja morte, se nos enternece, nos enche de orgulho, pela honra do dever cumprido, com bravura e estoicismo”.

ra a  
estiv  
de c  
Mi  
port  
med  
zar  
pera  
N.  
que  
Tei

H  
bre  
a a  
Ag  
rin  
fata  
ás  
pai  
cri  
C  
em  
sib  
C  
o  
pe  
ao  
de  
—  
S

on  
Ba  
sol  
do  
A  
Fi  
se  
Co  
be  
na  
le  
tá  
ri  
p  
ll  
d  
le  
n  
p  
c  
ã  
a  
t  
s  
r  
f

Fonte: A Tarde, 17 de abril de 1945.



TE

do compositor  
o cantadas em  
louco, atacado  
prometeu que  
uma visita de  
onfim. Resta-  
cumpre agora  
imo sabado, o  
nhão", "Cami-  
sos, estará en-

o, o composi-  
microfone da  
rá uma serie  
aos bahianos  
s.

dos os neers anquemo

## TOMBOU HONROSAMEN- TE NO CAMPO DE BATALHA

### Homenagens á memória do jovem piloto bahiano

Ao ter noticia da morte, no campo de luta, do piloto brasileiro Frederico Gustavo dos Santos, o diretor do Colegio da Bah'a, a cujo corpo discente pertencia o jovem aviador brasileiro, reuniu, no auditorio, alunos e professores, explicando-lhes a finalidade da reunião e fazendo o elogio do heroico estudante.

Por proposta do prof. Clemente Guimarães, será colocada naquele estabelecimento, no 30.º dia do seu passamento, uma lapide comemorativa dos seus feitos.

O Colégio da Bah'a mandará ainda celebrar no 7.º dia do falecimento de Frederico Gustavo, tendo sido determinado que a bandeira do estabelecimento fosse hasteada em funeral, durante tres dias.

Na Faculdade de Medicina, o prof. Otavio Torres suspendeu as aulas, fazendo, antes, referencias expressivas á figura do jovem aviador bahiano.

devem jer  
sileiro em,  
desde já, a  
pais para  
penhar o  
transporte

## ESTA DAS

Asicamã  
estaduais  
valor de  
bairro co  
gues ao r  
provação

## M C A. E

Dando  
rão de  
Bahiana  
20 do co  
rária, co  
José - Si  
Americar  
gia nos  
gueiredo

Fonte: A Tarde, 18 de abril de 1945.



Fonte: Diário da Bahia, 19 de abril de 1945.

**Testemunho de veneração á memória de um herói**

---

**AS EXEQUIAS DE 7º DIA POR ALMA DO TENENTE AVIADOR FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS — HOMENAGEM DO COLEGIO DA BAHIA —**

Foram realizadas ontem, na Igreja do Mosteiro de São Bento, exequias de sétimo dia mandadas celebrar pela família do bravo piloto da FAB Frederico Gustavo dos Santos, recentemente roubado á vida em arriscada missão de guerra na Itália.

O templo achava-se repleto, de elementos de destaque sociais, notando-se a presença de representações militares, Corpos docente e discente do Colegio da Bahia, Instituto Normal, Escola Commercial Feminina e Faculdades Superiores.

Representantes das autoridades civis e militares, do Comando da Base Aérea do Salvador e alunos do C. P. O. R.

Após a cerimonia religiosa, foram renovados pesames á familia do jovem que soube honrar o nome do Brasil.

O Colegio da Bahia, em homenagem ao seu applicado aluno que hoje representa um simbolo para o tradicional estabelecimento, mandou celebrar missa tunebre na Igreja de São Bento, na mesma ocasião em que se celebrava o officio religioso, mandado rezar pela familia do extinto.

Em dia previamente anunciado, ao comemorar o 30º dia do falecimento do bravo avião, o Colegio da Bahia fará inaugurar uma lápide eternizando a lembrança do feito heróico do tenente Frederico Gustavo dos Santos.

Ajudar a ganhar a guerra, economizando energias mantendo a saúde e o dever do bom brasileiro

**CONCLUIDA A PARTE BRASILEIRA DA PONTE INTERNACIONAL**

PORTO ALEGRE, 20 (A. N.)

Diário da Bahia, 21 de abril de 1945.

Algumas notícias na imprensa nacional sobre o  
Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos

# Morto no cumprimento do dever

O aspirante aviador Frederico Gustavo dos Santos tombou em ação na Itália — Comunicado do Ministerio da Aeronáutica

Comunica-nos o Ministerio da Aeronautica, por intermedio da Agencia Nacional:

“O ministro da Aeronautica cumpre o doloroso dever de comunicar o falecimento do aspirante aviador da reserva convocado Frederico Gustavo dos Santos, do 1º Grupo de Aviação de Caça, que se encontra em operações na Itália, morto em ação.

A Pátria se glorifica pelos feitos do seu digno filho, cuja morte, se nos enternece, enche-nos de orgulho pela honra do dever cumprido, com bravura e estolcismo.

Rio de Janeiro, 16 de abril de 1945.”

## CIENTIFICADA A FAMILIA

O ministro Salgado Filho, logo que recebeu, ontem, pela manhã, a noticia da morte daquele jovem e bravo combatente da Força Aérea Brasileira, mandou o 1º tenente aviador Luiz Matos, seu ajudante de ordens, cientificar a familia do official e apresentar seus sentimentos e os da Aeronautica.

Fonte: Jornal *Diário da Noite*. Rio de Janeiro, 17 de abril de 1945.

# MORRE NA FRENTE ITALIANA UM AVIADOR DA F. A. B.

Comunica o Ministério da Aeronáutica:

“O ministro da Aeronáutica cumpre o doloroso dever de comunicar o falecimento do aspirante-aviador da reserva, convocado, Frederico Gustavo dos Santos, do 1.º Grupo de Aviação de Caça, que se encontra em operações na Itália, morto em ação.

A Pátria se glorifica pelos feitos do seu digno filho, cuja morte, se nos enternece, nos enche de orgulho, pela honra do dever cumprido, com bravura e estoicismo”.

Fonte: Correio da Manhã, RJ, 17 de abril de 1945.

## **Tombou em ação de guerra**

**O TENENTE FREDERICO GUSTAVO SANTOS, DA F. A. B. TEVE SEU APARELHO INCENDIADO QUANDO BOMBARDEAVA UMA FABRICA NA ITALIA — ATINGIDO PELA EXPLOSAO DA MUNICAO ALI ACUMULADA PELOS NAZISTAS**

**CIDADE DO SALVADOR, 1 (Meridional)** — O Ministerio da Aeronautica comunicou ao medico bahiano João Gustavo dos Santos, o falecimento de seu filho, Frederico Gustavo dos Santos, em ação, no "front" italiano.

A reportagem esteve na residencia do progenitor do "az" falecido, obtendo declarações ácerca de sua vida.

Contava ele 20 anos de idade e cursava a Escola de Engenharia, quando viajou para os Estados Unidos, beneficiado com uma Bolsa de Estudos, aí conquistando o primeiro lugar no Curso de Pilotagem, especializando-se nos aparelhos "Thunderbolt".

Passando para a reserva da F. A. B., foi convocado para o Serviço de Guerra, partindo com o 1º Grupo de Aviação de Caça, em janeiro deste ano.

Sua morte verificou-se em plena ação, quando tomava parte no bombardeio de uma fabrica de munições, sendo que os projetis da própria fabrica atingiram o seu aparelho, incendiando-o em pleno vôo. A fabrica aludida já havia sido antes bombardeada por outros aparelhos, sem resultado.

Por isto, o aviador patricio se arrojara ao alvo com determinação heroica de atingi-lo, e o fez se aproximando tanto, que foi tambem atingido pela explosão tremenda da referida fabrica.

Fonte: Jornal *Diário da Noite*. Rio de Janeiro, 19 de abril de 1945.



CONCLUINDO:

Aqui concluímos, em síntese, a brilhante campanha militar realizada pelo PRIMEIRO GRUPO DE CACA DA FORÇA AEREA BRASILEIRA. NOS CEUS DA ITALIA!

Não podemos deixar de assinalar o papel desempenhado, junto ao 1º Grupo de Caça, pela destemata oficializada da reserva de segunda classe, que, apesar de não ser constituída por mi-

litares de carreira, enquadrou-se perfeitamente, dentro do espírito militar da Força Aérea Brasileira, contribuindo para que a mesma crescesse de mais gloriosas e imortais páginas.



RELAÇÃO DO PESSOAL DO PRIMEIRO GRUPO DE  
CAÇA E RESPECTIVOS POSTOS, NAQUELA ÉPOCA

COMANDANTE:

Ten. Cel. NERO MOURA

## MALONE, J.

Any Name  
Cecilia Thompson Esq  
Francesca Dyer Esq  
Martha Olson Esq  
Vivian Allen Esq  
Miss. Pauline Esq

## CAPITALS:

Lafayette, Caetano do Silva  
 Fortaleza, Chaves de Oliveira  
 João Miranda  
 Brasília, Jorgens Filho  
 Rio de Janeiro, Marinho  
 Salvador, Neves Filho  
 Recife, Pimenta Junior  
 Santos, Oliveira  
 São Paulo, Lins  
 São Paulo, Lins  
 São Paulo, Lins  
 São Paulo, Lins

## PRIMEIROS TEMENTES.

João Mota do Amaral  
 João Falcão do Castro  
 José Carlos da Mota Costa  
 José Cândido de Sá  
 José de Fátima Sacramento  
 Pedro Afonso do Amaral  
 Álvaro Tavares de O. e Silva  
 Fernando Luís Ribeiro  
 César de Jesus Depina  
 João da Silva Faria  
 José Felipe Perdigão M. Figueira  
 Renato Gomes de Figueiredo  
 Marlene Antonio M. Dall'Agnoli  
 Cláudia Cláudia Netto  
 Roberto Imortino  
 Rui António Moreira Lima  
 Lina Lopes Gonçalves  
 João Francisco Gomes de Matos  
 Wladimir Francisco Marques de Mello  
 Raulino Vieira Ribeiro  
 Silvestre de Oliveira Sacramento

SECUNDO TENIENTE.

Cylla Quibilas de Souza  
 Fernando Gomes Neto  
 Danilo Marques Moura  
 Helio Longoni Keller  
 Joana Tauer Pereira  
 Fernando Pessapan Moutão  
 Tadeu Milani Pires  
 José Roberto Meira de Vasconcelos  
 Leon E. Lora de Arce  
 Jorge de Silva Prado  
 Lucílio Chaves  
 Wagner E. Coelho de Hipólitos  
 Paulo Gustavo Gonçalves  
 Paulo Costa  
 Renato Graziop Pereira  
 Pedro de Lima Machado  
 Gilmar Teixeira  
 Reginaldo de Castro Coimbra  
 Roberto Terezo Ochoa  
 Luciano Sacramento, Viana  
 Helio Tachir Dini

[illegible]

## HERÓI



O tenente Frederico Gustavo dos Santos

## SOB FOGO ANTIAÉREO (II):

## Uma explosão matou o voluntário baiano

Reportagem de HUMBERTO SETEMBRINO

No bombardeamento da fábrica de explosivos de Spilamburgo, um estilhaço atingiu o avião do tenente Gustavo, de 24 anos, campeão de vôleibol da praia de Copacabana. O «Thunderbolt», que subia com sua velocidade máxima, tombou no chão, com a asa partida. O tenente morreu no local. Era 13 de abril de 1945.

Horas antes, pela manhã, a mesma esquadrilha de quatro aviões havia bombardeado uma variante da ponte ferroviária de Casarsa, destruindo-a inteiramente e interceptando a retirada das tropas alemãs perseguidas pelos aliados. E o herói dessa façanha foi o mesmo piloto, Frederico Gustavo dos Santos.

## UM VOLUNTÁRIO BAIANO

O jovem Gustavo entrou na fila dos que queriam ir lutar na Itália, e se apresentou ao oficial: «Sou um voluntário baiano, capitão. Quero ir com o 1º Grupo de Caça».

Tempos depois, estagiou na Flórida, no campo de treinamento de Orlando. Mais tarde, no Panamá. E os «Thunderbolts» passaram a ser velhos conhecidos para ele.

## EFICIÊNCIA

O batismo de fogo do tenente Gustavo ocorreu no dia 15 de janeiro de 1945. Destacou-se na primeira missão em Padova, arrasando com dispersos ponte-ferroviária var-sacile, quatro locomotivas e três vagões.

Em janeiro, destruiu mais uma refinaria de combustíveis, uma fábrica de munição em Crema, Stradella e Lodi.

## EM CHEFE

Em 29 de janeiro, como «ala» do «líder» da esquadrilha, o tenente Gustavo viu o avião de seu companheiro ser atingido pelo fogo antiaéreo. Manobrou, e, na o seu «Thunderbolt» contra o campo de aviação que atacavam. Ele, sozinho, Baixou e, a poucos metros do solo, metralhou um avião JU-90 do inimigo.

Pela fonia, o «líder» o chamou mandando-o entrar em formação. Só então o tenente Gustavo percebeu que seu amigo estava vivo e em condições de regressar com ele.

## RECORDISTA DE IMPACTOS

Até ser abatido, em abril, o tenente Gustavo foi o recordista de impactos recebidos.

Seu avião voltava sempre «picotado» pela antiaérea alemã. Seu calendário de missões é um atestado de coragem e eficiência.

Voando com outros «aves-tuizes» conseguiu bombardear as pontes ferroviárias em Cornarotta, Nervesa, Piava, Bozano e Fornovo. Tomou parte nos ataques aéreos contra os entrocamentos ferroviários de Lavis, Castelnuovo e San Michele. Atuou com destaque na linha do Passo Brenner em Rovigo e Mantova; cooperou na destruição de três caminhões, 4 vagões e um transporte a tração animal. Os alemães, na falta de gasolina, utilizavam-se de carroções puxados por cavalos carecidos, para transportar canhões camuflados.

## CONDECORAÇÕES

Em fevereiro o tenente Gustavo foi condecorado duas vezes pelo XXII Comando de Tática Aérea, ao qual o 1º Grupo de Caça estava subordinado. Foram tais as conseqüências das explosões provocadas pelas caças basile e fe m mdepósito de munições em m Vignole, quecau. Uma e sidô-a 60 pés de altura u tenente Gustavo atuou ali e mais em Verona, Bérgamo, Morate Monza e na linha do Passo Brenner. Todas essas missões em fevereiro.

## "TIRO CERTO"

Apelidado de «Tiro Certo», o tenente Gustavo provou ser adequada a alcunha, em 7 de abril, uma semana antes de morrer. Nesse dia voando numa formação de oito aviões, executou o bombardeio picado de uma barraca de munições em Piacenza, foram incendiadas no ataque.

vaboli, nas margens do Rio Trebbia, onde 25 instalações do inimigo foram destruídas. De volta à base, a esquadrilha danificou três vagões, em Vobbera e um caminhão, não boito de spilmenscergo.

Fonte: Jornal *Diário Carioca*. 20/04/1958.



Avião P-47 Thunderbolt bombardeando uma locomotiva das forças nazistas. Durante os quase três meses que atuou na guerra realizando suas missões o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos pilotou aeronave desse modelo. Fonte: <https://www.defesaaereanaval.com.br/aviacao/22-de-abril-dia-da-aviacao-de-caca-8> Acesso em 29/04/2026.



1º Esquadrão do 1º Grupo de Aviação de Caça. Fonte: <https://historiadafab.rudnei.cunha.nom.br/2021/01/05/1o-1o-grupo-de-aviacao-de-caca-esquadrao-jambock/> Acesso em 29/04/2026.

# POSFÁCIO

**Francisco Soares Senna**  
Arquiteto, Historiador e membro da  
Academia de Letras da Bahia



Uma biografia resgata trajetórias que, muitas vezes esquecidas no tempo, evocam personagens que a história precisa registrar, trazendo lições e exemplos de vida e, principalmente, de seus feitos heroicos ou históricos, importantes para determinados recortes do passado e fundamentais para a construção da nossa memória e enobrecimento da nossa identidade, enquanto povo e nação.

Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior já é um experiente e reconhecido historiador e biógrafo, com vasto currículo e destacada atuação cultural e educacional na Bahia, que nos surpreende com importantes resgates de personagens, episódios e epopeias, como os registrados e publicados nos livros “2 de julho: Independência da Bahia e do Brasil”, escrito conjuntamente com o historiador Ubaldo Marques Porto Filho, e “O Barão de Jeremoabo e a política do seu tempo”, seu ilustre antepassado.

O Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos, herói da Força Aérea Brasileira na 2ª Guerra Mundial, falecido aos 19 anos de idade (1925-1945), agora tem a sua história contada e registrada para a posteridade, fruto de uma extensiva pesquisa em fontes primárias, oficiais e familiares, com farta documentação que certifica todas as considerações e abordagens narrativas, consagrando-o no panteão como um herói baiano e brasileiro, vitimado por bravura no cumprimento do dever de combater o nazismo e o fascismo em solo italiano, durante a 2ª Grande Guerra.

Ficamos, assim, conhecendo a sua importante trajetória de vida, embora no curto espaço de 19 anos, período em que os jovens se despedem

da adolescência e partem para a construção dos seus futuros. O destino e a conjuntura histórica o conduziram para ser um Piloto de Combate da Esquadrilha Azul, que se transformou no seu projeto final de vida, ao alistar-se a serviço que o expôs em missões outrora inimagináveis e desafiadoras para a sua tenra idade, tendo em vista o cenário de um país até então distante dos focos de guerra, contudo alinhado política e ideologicamente.

Vivenciando esse particular período da nossa história, ele conheceu de perto a evolução da aviação civil, ao tempo da inauguração em 1939 do Hidroporto de Salvador, na Ribeira, que tanto fascinou aquela geração, com as primeiras aeronaves que significavam um espetacular invento dando os seus primeiros passos em nossa terra. Ao mesmo tempo, a mídia oficial era porta-voz da convocação oficial do governo para o alistamento militar, envolvendo os jovens com estímulos ao patriotismo.

O ano do seu nascimento, 1925, foi marcado pela Grande Feira Mundial das Artes Decorativas, realizada em Paris, cuja inspiração foi a máquina, principalmente dos meios de transporte, com as suas consequentes conquistas de velocidade, tanto de produção quanto de deslocamento, por terra, água e ar, fascinando a atônita e deslumbrada humanidade que, sem prever, no futuro próximo alimentou a máquina industrial da guerra com os seus inventos e avanços.

Aos 16 anos, o jovem Frederico presenciou a instalação da Base Naval Baker, em Salvador, bem como a Base Aérea de Ipitanga, ambas dos norte-americanos, ao tempo em que ingressava na Escola Politécnica da Bahia e participava de movimentos estudantis em prol do ingresso do Brasil na Guerra, focando o compromisso com a democracia, no combate ao Nazismo e Fascismo, imbuído de efervescente senso patriótico. Desta forma, em 1944 largou o curso ingressando na Escola de Aeronáutica aos 19 anos, sendo um trampolim para a sua participação no 1º Grupo de Aviação de Caça, com destino à Itália.

Envolvido em combates, inclusive na tomada histórica de Monte Castelo, o então Piloto de Combate da Esquadrilha Azul, Frederico Gustavo dos Santos faleceu prematura e heroicamente, em combate no dia 13 de abril de 1945,

sendo alvo em 23 de abril de promoção pós-morte a 2º Tenente-Aviador da Reserva Convocado, pouco antes do fim da 2ª Guerra Mundial, ocorrida com a rendição incondicional da Alemanha Nazista, proclamada em 8 de maio do mesmo ano. Seus restos mortais foram localizados no mês de junho imediato.

Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior, no cumprimento do seu papel como historiador e genealogista, se dedicou a uma exaustiva pesquisa, para resgate e registro da memória desse herói baiano, ignorado por grande parte da população e da mídia, porém eternamente vivo na saudosa memória de seus ilustres familiares e da honrosa Força Aérea Brasileira. Este livro nos envolve, reacendendo as chamas, tanto emocionalmente, do sentido da vida, quanto patrioticamente, do legado de um herói baiano e só foi possível ser realizado graças ao patrocínio da Casa de Cultura Carolina Taboada, presidida pelo ilustre empresário Nelson Taboada.

No cumprimento patriótico do dever, o Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos deu a sua vida em holocausto pela honra e glória do Brasil, com o seu exemplo de compromisso e entrega, amparado em princípios de honra, dever e dignidade, vivendo e morrendo a serviço da pátria, como reza a última estrofe do Hino dos Aviadores Brasileiros: “Não importa a tocaia da morte, pois que a pátria, dos céus no altar, sempre erguemos de ânimo forte, o holocausto da vida a voar”.

Segundo o poeta Kleber Luís Antônio Pinheiro, “Há ausências que não partem, apenas aprendem outra forma de ficar” e este livro cumpre o seu papel registrando a sua história para a posteridade.

Francisco Soares Senna

Arquiteto, Historiador e membro da Academia de Letras da Bahia

## **FONTES MANUSCRITAS E ARQUIVOS**

### **Fontes Manuscritas:**

Boletim Reservado nº 1 do 1º Grupo de Aviação de Caça. Itália, 15.01.1945

Carta escrita por Stuart Fraser para “Bossy” – 17.04.1945

Carta escrita por Stuart Fraser para Alex Fraser – 24.04.1945

Carta escrita por Stuart Fraser para “Bossy” – 28.04.1945

Carta do Tenente-Coronel Aviador Nero Moura para o Dr. João Gustavo dos Santos Filho. Itália, 10.05.1945

Carta do piloto Raimundo da Costa Canário para o Dr. João Gustavo dos Santos Filho. Itália, 18.05.1945

Carta do Tenente-Coronel Aviador Nero Moura para o Dr. João Gustavo dos Santos Filho. Itália, 01.06.1945.

Certidão Escritura de promessa de venda e compra tendo como outorgante João Gustavo dos Santos Filho e esposa e outorgado Stuart Hugh Fraser, em 9 de fevereiro de 1957

Documentos pessoais de Frederico Gustavo dos Santos.

### **Jornais**

A Tarde. Salvador, 17 de abril de 1945.

A Tarde. Salvador, 18 de abril de 1945.

A Tarde. Salvador, 11 de maio de 1945.

Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 17 de abril de 1945.

Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 21 de abril de 1945.

Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 20 de junho de 1945.

Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1945.

Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1945.

Diário da Bahia. Salvador, 26 de julho de 1944.

Diário da Bahia. Salvador, 17 de abril de 1945.

Diário da Bahia. Salvador, 18 de abril de 1945.

Diário da Bahia. Salvador, 19 de abril de 1945.

Diário da Bahia. Salvador, 21 de abril de 1945.

Diário da Bahia. Salvador, 25 de abril de 1945.

Diário da Noite. Rio de Janeiro, 17 de abril de 1945.

Diário da Noite. Rio de Janeiro, 19 de abril de 1945.

Jornal do Comércio. Rio de Janeiro, 25 de outubro de 1945.

Jornal Diário Carioca. Rio de Janeiro, 20 de abril de 1958.

### **Arquivos, Bibliotecas e Instituições:**

Arquivo Nacional – Rio de Janeiro

Centro de Documentação e História da Aeronáutica. Rio de Janeiro

Centro de Documentação e Pesquisa do Museu Aeroespacial. (MUSAL). Rio de Janeiro:

- Arquivo Histórico
- Biblioteca

Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica. Rio de Janeiro.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER). Rio de Janeiro.



# BIBLIOGRAFIA

## Livros e Revistas

THE ARMY **Air Forces in Word II**. Washington, D.C.: Office of Air Force History, 1983. 7v il.

AVESTRUZES no céu da Itália: **a FAB na guerra europeia**. 2.ed.[Rio de Janeiro]: Centro de Relações Públicas da Aeronáutica, 1976.138 p il.

BLANC, Claudio. **Segunda Guerra Mundial**: a guerra mais sangrenta da história. São Paulo: Barueri, 2020.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.323, de 30 de maio de 1941. **Aprova os uniformes destinados ao uso dos oficiais e praças da FAB**. Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil, Rio de Janeiro, a.80, n.136, p.12073-12091, 14 de junho.1941. Seção 1.

BUYERS, John W. **A História do 1º Grupo de Caça: 1943/1945**. 1ª Ed. Maceió: Ed. do Autor, 2004.

CASTELO BRANCO, Manoel Thomaz. **O Brasil na II Grande Guerra**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1960. 630p. il.

CASTRO, Eric de. **Senta a Pua!** (documentário). Brasil: Castro, Erick; Castro, Christian, 1999.

FONSECA, Luiz Felipe Perdigão Medeiros da. **Missão de Guerra**: os expedicionários da FAB na guerra europeia. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

HENRIQUE, Heitor Esperança. **A aliança militar Brasil-Estados Unidos e a Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial (1942-1945)**. Tese de Doutorado, Curitiba, 2022.

Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica (INCAER). **História Geral da Aeronáutica Brasileira - Vol.3. (Da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial)**. Rio de Janeiro: Ed. Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica / Itatiaia, 1990.

JOHNSEN, Frederick. **Republic P-47 Thunderbolt (Warbirdtech Series, 23)**. North Branch, MN: Ed. Specialty Press Publishers & Wholesalers, 1999.

LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Brasília: Ministério da Aeronáutica; Departamento de Imprensa Nacional, 1967. 450 p. il.

LIMA, Rui Barbosa Moreira. **Retrospectiva Histórica de um Aspirante Aviador**. Rio de Janeiro: Ed. do autor, 1985.

\_\_\_\_\_. Rui Moreira. **Senta a Pua**. 2ª Ed. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1989.

\_\_\_\_\_. Rui Moreira; e VASCONCELOS, José Rebelo Meira de. **Heróis dos Céus: A iconografia do 1º Grupo de Aviação de caça na campanha da Itália 1944-1945**. 1ª Ed. São Paulo: Ed. Action, 2007.

LIMA, Déborah Kelman. “O banquete espiritual da instrução” - **Ginásio da Bahia, Salvador: 1895 - 1942**. Salvador: D.K. de Lima, 2003. 174f.:il.

LORCH, Carlos. **A Caça Brasileira - Nascida em Combate**. Rio de Janeiro: Ed. Action, 1993.

MEDEIROS. Elza Cansanção. **E Foi Assim Que a Cobra Fumou**. Rio de Janeiro: Ed. Imago, 1987.

MOLD, Sergio Kencis, et al. **Revista do Exército Brasileiro**. Rio de Janeiro: Ed. Diretoria de Assuntos Culturais, Educação Física e Desporto do Exército Brasileiro, Vol. 122, nº1 de jan./mar de 1985.

MOTTA, João Eduardo Magalhães. **Força Aérea Brasileira, 1941-1961: Como eu a vi**. Rio de Janeiro: Ed. Incaer, 1992.

MOURA, Nero. **Um Vôo na História**. 1ª Ed. Rio Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

RAMOS NETO, Roberto Pessoa. **Diário de um Herói de Guerra**. 1ª Ed. Editora Adler Books, 2006.

**Revista Aeronáutica Mensal**. Rio de Janeiro: Companhia de Artes Gráficas. Abril de 1951.

ROCHA, Fernando Corrêa. **Cartas de um Piloto de Caça**: o treinamento e o combate 1943-1945. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Ed. Ouro Sobre Azul, 2012.

VASCONCELOS, José Rebelo Meira de. **Aspirantes Aviadores - Sua História - Turma de 1943**. 1ª Ed. s/d.

VIDAL, Germano Seil, et al. **Revista Militar Brasileira**. Rio de Janeiro: Ed. Secretaria Geral do Exército. Edição Comemorativa do 30º Aniversário da Organização da FEB - Ano 59, Volume 102 (1973).

WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Ed. Ministério da Aeronáutica, 1967.

## Sites

<https://www.jambock.com.br/v7/#gsc.tab=0>

<https://www.fab.mil.br/>

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista\\_de\\_aeronaves\\_das\\_For%C3%A7as\\_Armadas\\_do\\_Brasil](https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_aeronaves_das_For%C3%A7as_Armadas_do_Brasil)

<https://abra-pc.com.br/a-aviacao-de-caca/nossos-veteranos/968-44-2-ten-av-frederico-gustavo-santos>

<https://historiadafab.rudnei.cunha.nom.br/2021/01/05/1o-1o-grupo-de-aviacao-de-caca-esquadrão-jambock/>

<https://www.defesaaereanaval.com.br/aviacao/22-de-abril-dia-da-aviacao-de-caca-8>

<https://www.aereo.jor.br/2024/04/23/o-1o-grupo-de-aviacao->

<https://www.fab.mil.br/noticias/mostra>

<https://jornalgrandebahia.com.br/2025/09/>

[tenente-frederico-gustavo-dos-santos-heroi-e-imortal-por-luiz-holanda/](https://jornalgrandebahia.com.br/2025/09/tenente-frederico-gustavo-dos-santos-heroi-e-imortal-por-luiz-holanda/)

<https://www.aerolatina.com.br/post/tenente-santos-um-s%C3%A9culo-de-bravura>

<https://www2.fab.mil.br/musal/>

<https://www2.fab.mil.br/incaer/>

## ANEXOS

**Anexo I:** Carta escrita por Stuart Fraser para “Bossy” – 17.04.1945

**Anexo II:** Carta escrita por Stuart Fraser para Alex Fraser – 24.04.1945

**Anexo III:** Carta escrita por Stuart Fraser para “Bossy” – 28.04.1945

**Anexo IV:** Certidão Escritura de promessa de venda e compra tendo como outorgante João Gustavo dos Santos Filho e esposa e outorgado Stuart Hugh Fraser, em 9 de fevereiro de 1957

**Anexo V:** Boletim Reservado nº 18, 24.05.1945, do 1º Grupo de Caça.

**Anexo VI:** Telegrama do Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes, comandante da FEB tratando sobre o repatriamento dos restos mortais de Frederico Gustavo dos Santos, em 17.08.1958.

**Anexo VII:** Carta da Sra. Louisa dos Santos, mãe de Frederico Gustavo dos Santos, ao Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes, sobre o repatriamento dos mortos do Cemitério de Pistóia. 1958.

**Anexo VIII:** Árvore genealógica.

**Anexo IX:** Brasil Sculptures – Toco Dias: homenagem a Frederico Gustavo dos Santos e biografia do escultor.

**Anexo X:** Painel projetado por Wagner Paiva Arquitetura.

## Anexo I:

Carta escrita por Stuart Fraser para "Bossy" - 17.04.1945

April 17th 1945.

Dear Bossy:-

Many thanks for your letter of March 29th with three enclosures, all read with much interest. Since receipt of your letter the stunning news of Pres. Roosevelt's death came through on the radio. The Brazilians have a deep regard for him and if it had been one of their own great men who had died their feeling of loss could not have been greater. He is dead only five days, but already one is getting accustomed to hear "President Truman" mentioned over the radio and appearing in print. And the war rolls on just the same towards its victorious conclusion, but leaving heart-breaks for new thousands every day. Last night it was the family of Dr. Gustavo Santos who got the bad news and brings the war close to home. Their son Freddy was killed while on a raid over Italy. He went down low to observe bomb hits on a factory and his plane exploded. That was all the details the cable gave. I called on the family last night but saw only Dr. Gustavo for a minute, he expressed the hope "that my son would have more luck than his". Freddy was only 19 years old. He was a pal of Dony's, in fact a friend of the familys. Aida is very upset about this. When the offensive in Italy started she had a premonition of his death. Freddy was one of the few to get through the weeding out process in the States, from where, a lot of Brazilians were sent home as they were not suitable material for flying.

We have no news from Alex. and we are wondering if he got to see you. I enclose a copy of my last letter to him.

We spent last week-end in Bahia but would have preferred the island. I think that next week-end we will go over there as we have kept the cook on to take care of the chickens etc. so if the weather is good I will be all set to go.

Much love,

Abril, 17, 1945.

Querido Bossy,

Muitíssimo obrigado por sua carta de 29 de março com os três anexos, todos lidos com muito interesse. Desde que recebi sua carta, a notícia chocante da morte do Presidente Roosevelt chegou pelo rádio. Os brasileiros têm grande apreço por ele, e se não fosse por isso, seria ainda maior. Ele faleceu há apenas cinco dias, mas já nos acostumamos a ouvir o nome “Presidente Truman” no rádio e na imprensa. E a guerra segue em frente, rumo a uma conclusão vitoriosa, mas deixando milhares de corações partidos todos os dias.

Na noite passada, a família do Dr. Gustavo Santos recebeu a triste notícia, que trouxe a guerra para perto de casa. Seu filho, Freddy, foi morto durante um ataque aéreo sobre a Itália. Ele desceu baixo para observar os impactos de bombas em uma fábrica quando seu avião explodiu. Esses foram todos os detalhes fornecidos no telegrama. Visitei a família ontem à noite, mas só consegui falar com o Dr. Gustavo por um minuto. Ele expressou a esperança de que “meu filho tivesse mais sorte que o dele”. Freddy tinha apenas 19 anos. Era amigo de Dony, aliás, amigo da família. Aida está muito abalada com isso. Quando a ofensiva na Itália começou, ela teve uma premonição de sua morte. Freddy foi um dos poucos a passar pelo processo de seleção nos Estados Unidos, de onde muitos brasileiros foram mandados de volta para casa por não serem considerados aptos para pilotar aviões.

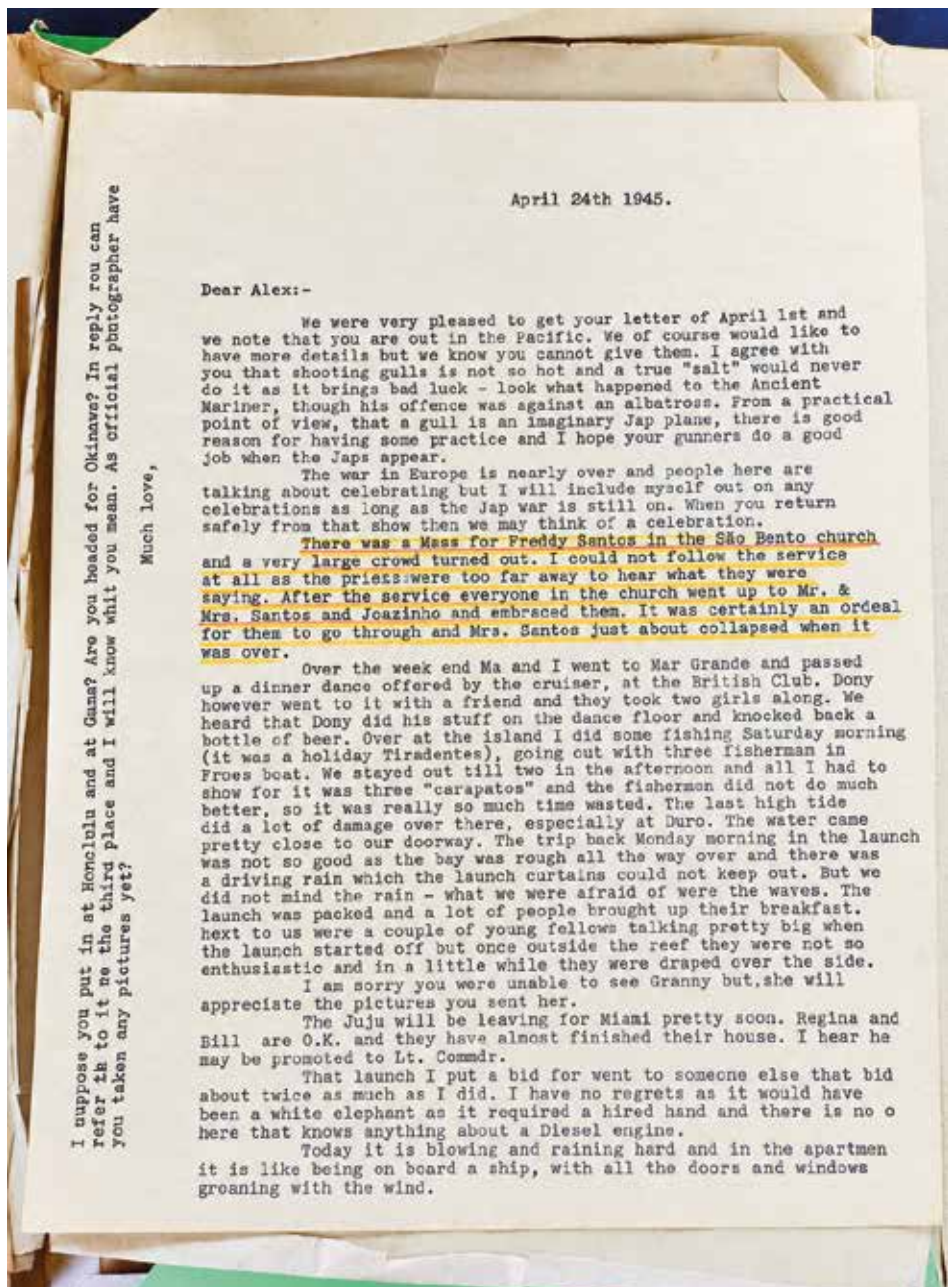
Não temos notícias do Alex e estamos curiosos para saber se ele conseguiu te ver. Anexei uma cópia da minha última carta para ele.

Passamos o último fim de semana na Bahia, mas teríamos preferido a ilha. Acho que iremos para lá no próximo fim de semana, pois mantivemos a cozinheira para cuidar das galinhas, etc. Então, se o tempo estiver bom, estarei pronto para ir.

Com muito carinho,

## Anexo II:

Carta escrita por Stuart Fraser para Alex Fraser - 24.04.1945



April 24th 1945.

Dear Alex:-

We were very pleased to get your letter of April 1st and we note that you are out in the Pacific. We of course would like to have more details but we know you cannot give them. I agree with you that shooting gulls is not so hot and a true "salt" would never do it as it brings bad luck - look what happened to the Ancient Mariner, though his offence was against an albatross. From a practical point of view, that a gull is an imaginary Jap plane, there is good reason for having some practice and I hope your gunners do a good job when the Japs appear.

The war in Europe is nearly over and people here are talking about celebrating but I will include myself out on any celebrations as long as the Jap war is still on. When you return safely from that show then we may think of a celebration.

There was a Mass for Freddy Santos in the São Bento church and a very large crowd turned out. I could not follow the service at all as the priests were too far away to hear what they were saying. After the service everyone in the church went up to Mr. & Mrs. Santos and Joazinho and embraced them. It was certainly an ordeal for them to go through and Mrs. Santos just about collapsed when it was over.

Over the week end Ma and I went to Mar Grande and passed up a dinner dance offered by the cruiser, at the British Club. Dony however went to it with a friend and they took two girls along. We heard that Dony did his stuff on the dance floor and knocked back a bottle of beer. Over at the island I did some fishing Saturday morning (it was a holiday Tiradentes), going out with three fisherman in Froes boat. We stayed out till two in the afternoon and all I had to show for it was three "carapatos" and the fisherman did not do much better, so it was really so much time wasted. The last high tide did a lot of damage over there, especially at Duro. The water came pretty close to our doorway. The trip back Monday morning in the launch was not so good as the bay was rough all the way over and there was a driving rain which the launch curtains could not keep out. But we did not mind the rain - what we were afraid of were the waves. The launch was packed and a lot of people brought up their breakfast. Next to us were a couple of young fellows talking pretty big when the launch started off but once outside the reef they were not so enthusiastic and in a little while they were draped over the side.

I am sorry you were unable to see Granny but she will appreciate the pictures you sent her.

The Juju will be leaving for Miami pretty soon. Regina and Bill are O.K. and they have almost finished their house. I hear he may be promoted to Lt. Commr.

That launch I put a bid for went to someone else that bid about twice as much as I did. I have no regrets as it would have been a white elephant as it required a hired hand and there is no one here that knows anything about a Diesel engine.

Today it is blowing and raining hard and in the apartment it is like being on board a ship, with all the doors and windows groaning with the wind.

I suppose you put in at Honolulu and at Gama? Are you headed for Okinawa? In reply you can refer to it as the third place and I will know what you mean. As official photographer have you taken any pictures yet?

Much love,

Abril, 24, 1945.

Querido Alex,

Ficamos muito satisfeitos em receber sua carta de 1º de abril e notamos que você está no Pacífico. É claro que gostaríamos de ter mais detalhes, mas sabemos que você não pode fornecê-los. Concordo que atirar em gaivotas não é uma boa ideia e um verdadeiro marinheiro jamais o faria, pois traz má sorte – veja o que aconteceu com o velho marinheiro, embora sua ofensa tenha sido contra um albatroz. Do ponto de vista prático, considerando que uma gaivota é um avião japonês imaginário, há um bom motivo para praticar um pouco e espero que seus artilheiros façam um bom trabalho quando os japoneses aparecerem.

A guerra na Europa está quase no fim e as pessoas aqui estão falando em comemorar, mas eu me excludo de qualquer comemoração enquanto a guerra com os japoneses continuar. Quando você voltar em segurança desse show, aí sim podemos pensar em comemorar.

Houve uma missa em memória de Freddy Santos na igreja de São Bento, e uma multidão enorme compareceu. Não consegui acompanhar a cerimônia, pois todos na igreja se aproximaram do Sr. e da Sra. Santos e de Joãozinho e os abraçaram. Certamente foi um momento muito difícil para eles, e a Sra. Santos quase desmaiou quando tudo terminou.

Durante o fim de semana, eu e minha mãe fomos a Mar Grande e recusamos um jantar dançante oferecido pelo Cruiser, no British Club. Dony, no entanto, foi com um amigo e eles levaram duas garotas. Tomamos uma garrafa de cerveja. Na ilha, pesquei um pouco no sábado de manhã (era feriado de Tiradentes), saindo com três pescadores no barco do Froes. Ficamos até às duas da tarde e tudo o que consegui foram três “carrapatos”, e os pescadores não se saíram muito melhor, então foi realmente muito tempo perdido. A última maré alta causou muitos estragos por lá, especialmente em Duro. A água chegou bem perto da nossa porta. A viagem de volta na segunda-feira de

manhã, na lancha, não foi tão boa, pois a baía estava agitada o tempo todo e havia uma chuva torrencial que as cortinas da lancha não conseguiam impedir. Mas não nos importamos com a chuva – o que nos assustava eram as ondas. A lancha estava lotada e muita gente trouxe o café da manhã. Ao nosso lado estavam dois rapazes jovens que falavam muito alto quando a lancha partiu, mas assim que saíram do recife, estavam debruçados na lateral.

Sinto muito que você não tenha conseguido ver a vovó, mas ela vai gostar das fotos que você enviou.

A tia Juju vai para Miami em breve. Regina e Bill estão bem e quase terminaram a casa. Ouvi dizer que ele pode ser promovido a tenente-comandante.

A lancha que eu arrematei foi para outra pessoa que ofereceu o dobro do meu valor. Não me arrependo, pois teria sido um elefante branco, já que precisaria de um ajudante e não há ninguém aqui que entenda de motor a diesel.

Hoje está ventando e chovendo muito, e no apartamento parece que estamos a bordo de um navio, com todas as portas e janelas rangendo com o vento.

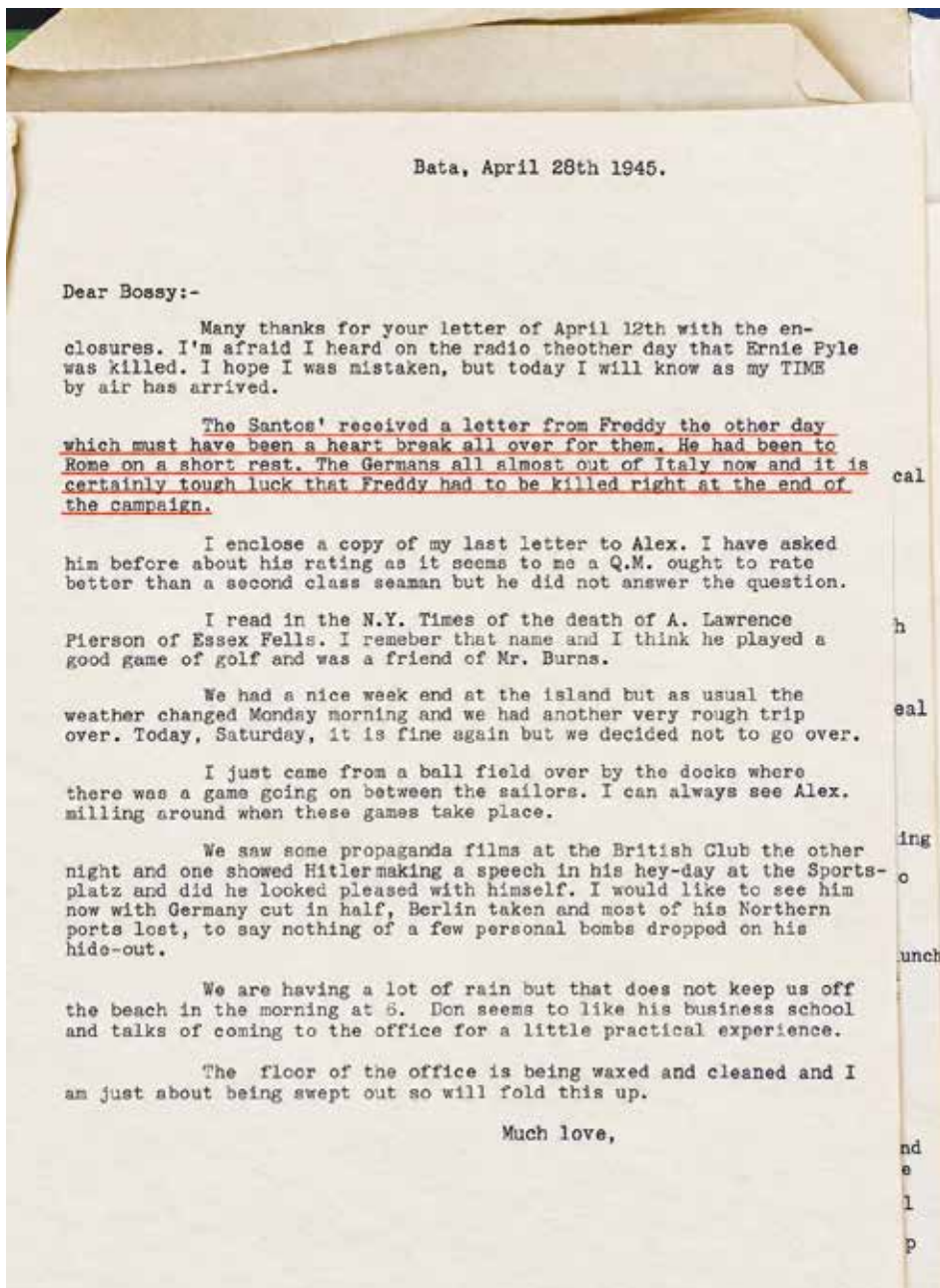
Imagino que você tenha atracado em Honolulu e depois em Guam? Você está indo para Okinawa? Se responder, pode se referir a ela como o terceiro lugar e eu saberei o que você quer dizer. Como fotógrafo oficial, você já tirou alguma foto?

Com carinho,

Stuart Fraser.

## Anexo III:

Carta escrita por Stuart Fraser para "Bossy" - 28.04.1945



Baia, abril, 28, 1945.

Querido Bossy,

Muito obrigado pela sua carta de 12 de abril com os anexos. Receio ter ouvido no rádio outro dia que Ernie Pyle havia sido assassinado. Espero estar enganado, mas só saberei hoje, quando chegar a minha vez de viajar de avião.

Os Santos receberam uma carta de Freddy outro dia, o que foi de partir o coração para eles. Ele tinha ido a Roma para um breve descanso. Os alemães estão quase todos fora da Itália agora, e é certamente uma grande infelicidade que Freddy tenha sido morto bem no final da campanha.

Anexei uma cópia da minha última carta para Alex. Já lhe perguntei antes sobre o serviço de apoio, pois me parece que um intendente deveria ter uma classificação superior à de um marinheiro de segunda classe, mas ele não respondeu à pergunta.

Li no New York Times sobre a morte de A. Lawrence Pierson, de Essex Fells. Lembro-me desse nome e acho que ele jogava golfe muito bem e era amigo do Sr. Burns.

Passamos um ótimo fim de semana na ilha, mas, como de costume, o tempo mudou na manhã de segunda-feira e tivemos outra viagem muito difícil. Hoje, sábado, o tempo está bom novamente, mas decidimos não ir.

Acabei de voltar de um campo de beisebol perto das docas, onde estava rolando um jogo entre os marinheiros. Sempre vejo o Alex por perto quando esses jogos acontecem.

Vimos alguns filmes de propaganda no Clube Britânico outro dia, e um deles mostrava Hitler discursando em seu auge, na praça dos esportes, e ele parecia muito satisfeito consigo mesmo. Gostaria de vê-lo agora, com a Alemanha dividida ao meio, Berlim tomada e a maioria de seus portos do norte perdidos, sem falar das bombas pessoais lançadas sobre seu esconderijo.

Está chovendo bastante, mas isso não nos impede de ir à praia às 6 da manhã. Don parece gostar da faculdade de administração e fala em vir ao escritório para adquirir um pouco de experiência prática.

O chão do escritório está sendo encerado e limpo, e eu estou quase saindo, então vou encerrar por aqui.

Com carinho,

#### Anexo IV:

Certidão Escritura de promessa de venda e compra tendo como outorgante João Gustavo dos Santos e esposa e outorgado Stuart Hugh Fraser, em 9 de fevereiro de 1957.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div data-bbox="618 471 703 556"></div> <div data-bbox="360 560 973 733"><p>REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL<br/>ESTADO DA BAHIA — CIDADE DO SALVADOR<br/>CARTÓRIO DO TABELIÃO BEL. LUCIANO DE CARVALHO MARBACK<br/>MARIA DE LOURDES VEIGA — SUBSTITUTO<br/>PEDRO VIEIRA<br/>OLEGÁRIO ALDIRTO — US. TABELIÃES<br/>ANTÔNIO MIRANDA GALVÃO<br/>IVANIE MONTENEGRO CERQUEIRA<br/>PADRE VIEIRA, 11 (PAVIMENTO TÉRREO) — TEL. 3-0644</p></div> <div data-bbox="562 757 763 784"><p><u>C E R T I D ã O</u></p></div> <div data-bbox="287 853 1052 882"><p><i>Escritura de</i> PROMESSA DE VENDA E COMPRA QUITADA E IRREVOGÁVEL.</p></div> <div data-bbox="287 1055 931 1086"><p><i>Outorgante</i> Dr. JOÃO GUSTAVO DOS SANTOS e s/ esposa.</p></div> <div data-bbox="287 1224 662 1253"><p><i>Outorgado</i> STUART HUGH FRASER.</p></div> <div data-bbox="287 1408 667 1439"><p><i>Valor do contrato</i> Cr\$150.000,00.</p></div> <div data-bbox="423 1536 893 1565"><p><i>Em</i> 9 <i>de</i> fevereiro <i>de</i> 1957.</p></div> <div data-bbox="423 1599 806 1628"><p><i>Livro N.º</i> 277 <i>Folha</i> 95v.</p></div> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

BEL. LUCIANO DE CARVALHO MARBACK  
TABELIÃO  
MARIA DE LOURDES VEIGA  
SUBSTITUTO  
PEDRO TAVARES  
OLEGÁRIO PORTO  
ANTONIO MIRANDA GALVÃO  
IVANIE MONTENEGRO CERQUEIRA

CARTÓRIO: PADRE VIEIRA, 11  
TELEFONE 3.0544  
SALVADOR - BAHIA - BRASIL

CERTIDÃO PASSADA A PEDIDO DE STUART  
HUGH FRASER, DE TEOR DA ESCRITURA -  
DE PROMESSA DE VENDA E COMPRA QUI-  
TADA E IRREVOGÁVEL, na forma adian  
te declaraia:

C E R T I F I C O eu, Bacharel LUCIANO DE CARVALHO MARBACK, -  
Tabelião do 4º Ofício de Notas, nesta Cidade do Salvador, Capital  
do Estado Federado da Bahia, que, neste Cartório existe um livro  
já encerrado, coordenado pelo número duzentos e setenta e sete (-  
277), c m sêlos de lei, termos de abertura e encerramento, numera  
do e rubricado pelo Exmo. Sr. Dr. ADERBAL GONÇALVES, Juiz de Di-/  
reito da Comarca desta Capital, ã, no referido livro, às fôlhas no  
venta e cinco v rso (95v), encontra-se lavrada a escrituma de cu-  
jo teôr verbo-ad-verbum, é o seguinte: ESCRITURA DE PROMESSA DE -  
VENDA E COMPRA QUITADA E IRREVOGÁVEL, na forma adiante declarada: -  
S A I B A M quantos esta pública escritura virem que, no ano de -  
mil novecentos e cinquenta e sete (1957), aos nove (9) dias do mês  
de fevereiro, nesta Cidade do Salvador, Capital do Estado Federa-  
do da Bahia, neste Cartório, perante mim, Tabelião, compareceram,  
partes entre si justas e contratadas de um lado, como outorgantes  
promitentes vendedores, o doutor JOÃO GUSTAVO DOS SANTOS, médico,  
e sua esposa dona LUISA DOS SANTOS, brasileiros, residentes e do-  
miciliados nesta Capital, e, de outro lado, como outorgado promi-  
tente comprador, o senhor STUART HUGH FRASER, brasileiro natural  
zado, negociante, casado, residente e domiciliado nesta Capital, -  
no Edifício Oceânia, apartamento 86, os presentes meus conhecidos  
e das testemunhas adiante nomeadas e no fim assinadas, as quais -  
também conheço, do que dou fé. E, perante estas mesmas testemu-  
nhas, pelos outorgantes promitentes vendedores me foi dito que sen-  
do senhores únicos e legítimos possuidores, em mansa e pacífica -

1 porse, de uma fazenda denominada "GAMBÓIA", situada no segundo dis-  
 2 trito da Cidade de Itaparica, neste Estado, que se divide pelo -  
 3 norte com terras dos herdeiros de Manoel Pinto da Silveira, pelo  
 4 Sul com outra fazenda da Irmandade de Santo Antonio dos Valasques,  
 5 com uma casa de moradia, arvoredo frutíferos, servidões, bonfeito  
 6 rias e logradouros, e mais um terreno anexo a esta fazenda e dela  
 7 fazendo parte integrante, junto ao já descrito, com vinte e cinco  
 8 braças de frente para o mar, o qual se divide pelo Norte, com os  
 9 terrenos já descritos e pelo Sul com terras de dona Maria das Vir-  
 10 gens, pelo fundo com a fazenda da Penha, perfazendo as duas áreas  
 11 o total de cento e sessenta e cinco metros de frente por huma mil  
 12 e quinhentas braças de extensão, frente a fundo, e que fôram Ma-/  
 13 vidos pelo outorgante promitente vendedor, por compra feita a dona  
 14 Maria Emilia de Souza Pontes, conforme escritura lavrada nas Notas  
 15 dõeste Cartório, em três (3) de dezembro de mil novecentos e cin-/  
 16 coenta e cinco (1955), às folhas 40 do livro 154, digo, mil nove-  
 17 centos e trinta e cinco (1935), as fôlhas 40 do livro 154, trans-  
 18 crita no Cartório do Registro de Imóveis da Comarca de Maragogipe,  
 19 deste Estado, em onze (11) dos mesmos mês e ano, às fôlhas 50 do  
 20 livro 3-D, sob onúmero 665, prometem, como prometido têm, por bem  
 21 desta escritura e na melhor fôrma de direito vender ao outorgado  
 22 promitente comprador, uma faixa a ser desmembrada da dita maior -  
 23 porção, sendo parte de terreno proprio e parte de terreno foreiro  
 24 à Fazenda Nacional, medindo dita faixa trinta e seis metros ( -  
 25 36,00m) de frente por mim e quinhentas braças de frente a fundo,  
 26 limitando-se pela frente com o mar, à direita com o promitente -  
 27 comprador, à esquerda com os promitentes vendedores e ao fundo com  
 28 a fazenda da Penha, pelo preço certo e ajustado de cento e cinco-  
 29 enta mil cruzeiros (Cr\$150.000,00), quantia esta que, neste ato,  
 30 é recebida das mãos do outorgado promissário comprador pelos outor

MEL. LUCIANO DE CARVALHO MARBACK  
 TABELIÃO  
 MARIA DE LOURDES VEIGA  
 SUBSTITUTO  
 PEDRO TAVARES  
 OLEGÁRIO PORTO  
 ANTONIO MIRANDA GALVÃO  
 IVANIE MONTENEGRO CERQUEIRA  
 SUB-TABELIÕES  
 CARTÓRIO: PADRE VIEIRA, 11  
 TELEFONE 3-0544  
 SALVADOR - BAHIA - BRASIL

-2-

1 pelos outorgantes promitentes vendedores, em moeda legal e corren-  
 2 te do País, contada e achada certa e da qual lhe dão plena, geral  
 3 e irrevogável quitação, para nada mais poderem reclamar, e pelo -  
 4 que fica o promitente comprador, de logo imitado na posse da fai-  
 5 xa de terreno ora prometida em venda, por bem desta escritura e -  
 6 da cláusula "constituti", comprometendo-se a fazer esta venda boa,  
 7 firme e valiosa, em qualquer tempo, por si, seus herdeiros ou su-  
 8 cessôres e a passar a escritura definitiva de compra e venda quan-  
 9 do, para tanto, fôrem chamados pelo promitente comprador, dado -  
 10 que esta promessa é irrevogável, quitada e irretroatável, nos tēr-  
 11 mos da Lei nº 649, de onze (11) de março de mil novecentos e qua-  
 12 renta e nove (1949), devendo, por isso, desta data em diante, to-  
 13 dos os impostos e taxas que incidem ou venham a incidir sôbre a -  
 14 faixa de terreno ora vendida ser pagos pelo promitente comprador.  
 15 Disseram ainda os promitentes vendedores que se obrigam a, em qual-  
 16 quer tempo em que o promitente comprador lotear a faixa de terre- 6/1  
 17 no ora prometida em venda, deixar uma faixa de dez metros de lar-  
 18 gura em toda a extensão do terreno, para efeito de abertura de -  
 19 rua. Pelo promitente comprador me foi dito, então, perante as mes-  
 20 mas testemunhas, que lida esta escritura em todos os seus tēr-  
 21 mos, cláusula e condições, como assim disseram, convencionaram  
 22 aceitaram e me pediram esta escritura que fiz lavrar pelo sub-ta-  
 23 belião PEDRO TAVARES, e a qual aponho as taxas de Educação e Saú-  
 24 de e estadual de Cr\$0,50, deixando de apôr o sêlo proporcional de  
 25 acordo com a nota 8a do artigo 94, da Lei nº 1.747, de 28 de novem-  
 26 bro de 1952. Fôram testemunhas presentes MARIO BISTENECOURT CALASANS,  
 27 corretor de imóveis, e JOAO DA SILVEIRA DORIA, industrial, ambos  
 28 brasileiros, casados, residentes e domiciliados nesta Capital, que  
 29 assinam com os contratantes, depois de lida esta escritura em voz  
 30 alta, perante todos, por mim, PEDRO TAVARES, sub-tabelião que a es-

1 escreví. E eu, LUCIANO DE CARVALHO MARBACK, tabelião, a subscrevo.  
 2 Inutilizada a taxa de educação e estadual de Cr\$30,50. Salvador,-  
 3 9 de fevereiro de 1957. -JOÃO GUSTAVO DOS SANTOS. - JOÃO GUSTAVO  
 4 DOS SANTOS. - LUISA DOS SANTOS. - STUART HUGH FRASER. -T,stemunhas:  
 5 MARIO BITTENCOURT CALASANS. - JOÃO DA SILVEIRA DORIA. - E nada ma-  
 6 is se continha na escritura acima transcrita do próprio original,  
 7 que me foi apontada e pedida por certidão e da qual mandei extra-  
 8 ir a presente que por tê-la achado conforme a subscrevo e assino,  
 9 nesta cidade do Salvador, Capital do Estado Federado da Bahia, Ro  
 10 pública dos Estados Unidos do Brasil, aos dois (2) dias do mês de  
 11 abril do ano de mil novecentos e sessenta e quatro (1964). E eu,-

12 Luciano de Carvalho Marback, Tabelião, a subscrevo./



23 IMPRESSO EM LITOGRAFIA E FOTOCOPIA  
 24 IMPRESSO EM LITOGRAFIA E FOTOCOPIA - ESTADO DA BAHIA

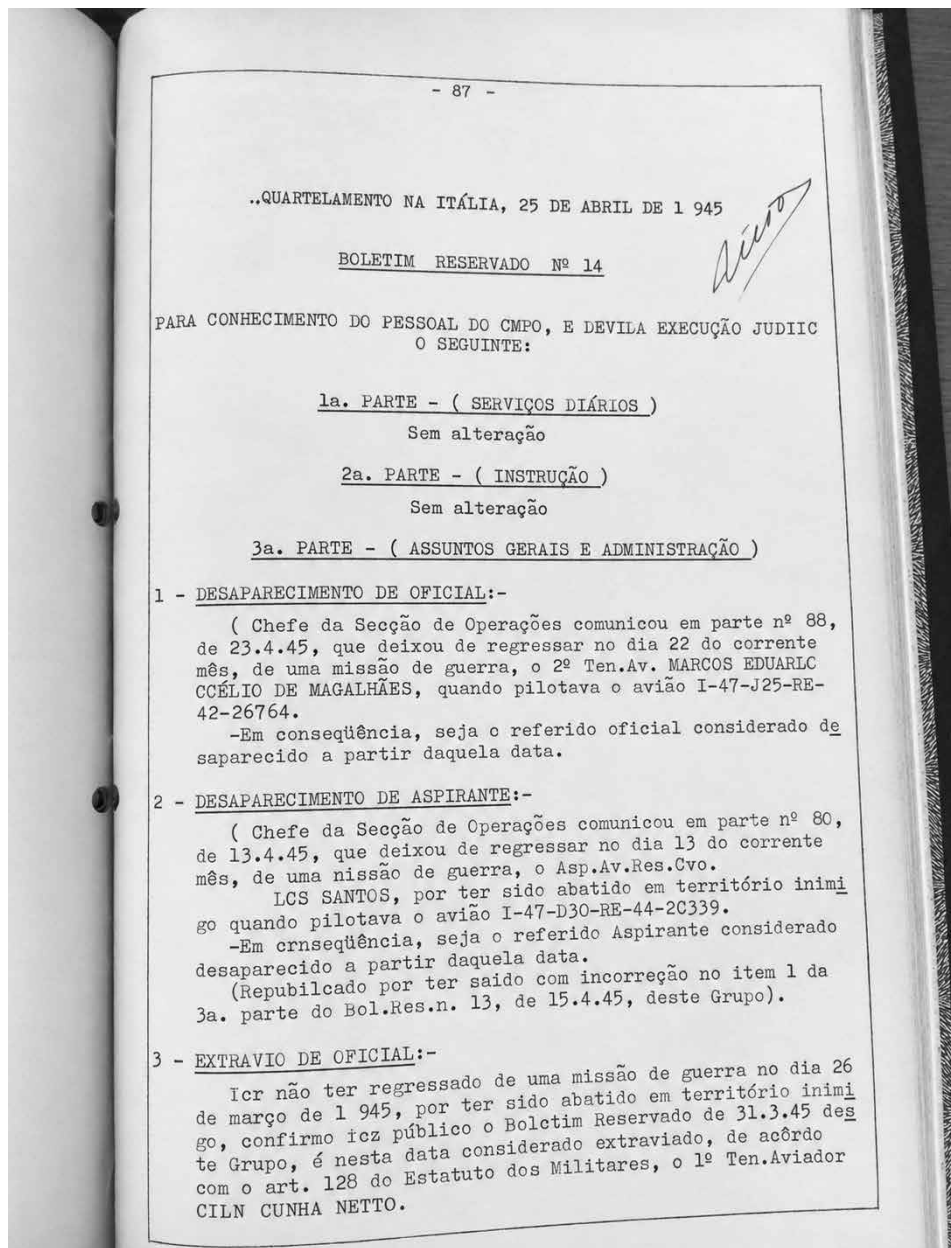
25 FOTOCOPIA 48106  
 26 REGISTRO 48106  
 27 LIVRO 48106  
 28 NÚMERO 3999  
 29 PAGINA 18

27 APRESENTADO E REGISTRADO HOJE:

28 17 DE FEVEREIRO DE 1964  
 29 OFICINA  
 30 /MCQ.

## Anexo V

Boletim Reservado nº 14, de 25 de abril de 1945, considerando o 2º Ten. Av. Res. Cvc. Frederico Gustavo dos Santos, desaparecido a partir de 13.04.1945.



## Anexo VI

Telegrama do Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes, comandante da FEB tratando sobre o repatriamento dos restos mortais de Frederico Gustavo dos Santos, em 17.08.1958.

Mod. 46

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS

SERVIÇO DE REGISTRADO

968

ESPÉCIE *Pro Sp*

CORREIO DE DETINO

*Mauel*

ASSINATURA DO EMPREGADO.

CARIMBO

PHANDEBARA

13 VIII 58

*Ent 1070*

*Registro da Carta*

*para*

*Marechal J. B. MASCARENHAS DE MORAIS*

*sobre*

*FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS*

*De 13-VIII-1958*

Departamento dos Correios e Telégrafos

TELEGRAMAS

INDICAÇÕES DE SERVIÇO  
TAXAS E ENDEREÇO

URGENTE JOAO GUSTAVO DOS  
SANTOS R MARQUES DE CARAVELAS  
83 SALVADOR BA

DE GAB M GUERRA RIO DE 82 74 1

Nº de origem, número do telegrama, número de palavras, data e hora de apresentação

HABITUE-SE A INDICAR NO RECIBO DO SEU TELEGRAMA A HORA EM QUE O  
RECEBER. COM ESSA PROVIDENCIA AUXILIARA O DEPARTAMENTO NA  
FISCALIZAÇÃO DA ENTREGA DOS TELEGRAMAS.

CIRC NR UM DE 17 AGOSTO 5C PT SOLICITAMOS REMETER  
POSSIVEL BREVIDADE PARA COMISSAO DE REPATRIAMENTO DOS  
MORTOS DO CEMITERIO DE PISTOIA VG CAIXA POSTAL 59  
CINCOENTA E NOVE DO MINISTERIO DA GUERRA RIO DE  
JANEIRO VG CARTA CONFIRMANDO ENDEREÇO ATUAL BEM COMO  
QUAISQUER OUTRAS INFORMACOES JULGAADAS NECESSARIAS  
ACERCA PESSOAS FAMILIA EXPEDICIONARIO FALECIDO PT  
MAL J B MASCARENHAS DE MORAIS PRESIDENTE DA CRMCP

Conteúdo do telegrama do Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes, em 17.08.1958.

## Anexo VII

Carta da Sra. Louisa dos Santos, mãe de Frederico Gustavo dos Santos, ao Marechal João Batista Mascarenhas de Moraes, sobre o repatriamento do seu filho do Cemitério de Pistoia para o Brasil.

Exmo. Snr. Marechal J.B. MASCARENHAS de MORAES  
D.D. Presidente da Comissão de Repatriamento dos Mortos do Cemitério  
de Pistoia.

Acuso recebido de Vossa Excelência o telegrama circular, número um, de 1º de agosto do corrente ano, no qual solicita a renessa do meu endereço atual, bem como das pessoas da família do Tenente Aviador FREDERICO GUSTAVO dos SANTOS, cujas informações julgo necessárias.

Tenho os seguintes dados referentes ao meu infortunado filho, fornecidos pelo Ministério da Aeronautica do Brasil:

Posto - Asp. Aviador  
Nome - FREDERICO GUSTAVO dos SANTOS  
Nº de Identificação - FAB (desconhecido)  
Unidade - FAB - Sub-unidade - 1ª Grupo de caça  
Local da morte - Alessandria - Itália  
Data da morte - 15 - 4 - 1945  
Data do sepultamento - 15 - 5 - 1945  
Fila - 5 sepultura 29 - quadro C  
Sepultamento no Cemitério Militar Brasileiro em Pistoia - S;Rocco  
Sargento MIGUEL PEREIRA  
Via Monte Sobotino 11 - Pistoia - Itália.

\*\*\*

Os endereços das pessoas da família do meu inesquecível filho são:

LOUISA dos SANTOS - mãe  
Rua Marquês de Caravelas nº 83  
Cidade do Salvador  
Bahia

Dr. JOÃO GUSTAVO dos SANTOS - pai  
Sanatorium St. Blasien  
St. Blasien  
Alemanha

Encontra-se atualmente na Alemanha, em tratamento de saúde

Dr. JOÃO GUSTAVO dos SANTOS NETO - irmão  
Hunton Hall - Room 602  
Medical College of Virginia  
Richmond - Virginia

Estados Unidos da America do Norte  
Tem residencia fixa nesse endereço.

Dr. ENOCH TORRES - padrinho  
Avenida Sete nº 432  
Cidade do Salvador  
Bahia

Desejo saber onde os restos mortais do meu filho vão ficar depositados no Brasil.

Transferindo -me em outubro para a Alemanha, qualquer correspondência deverá ser dirigida aos endereços acima indicados.

Qualquer resolução definitiva peço a fineza de me ser comunicada.

Agradecendo a Vossa Excelência a atenção dispensada, apresento os meus protestos de estima e consideração.

---

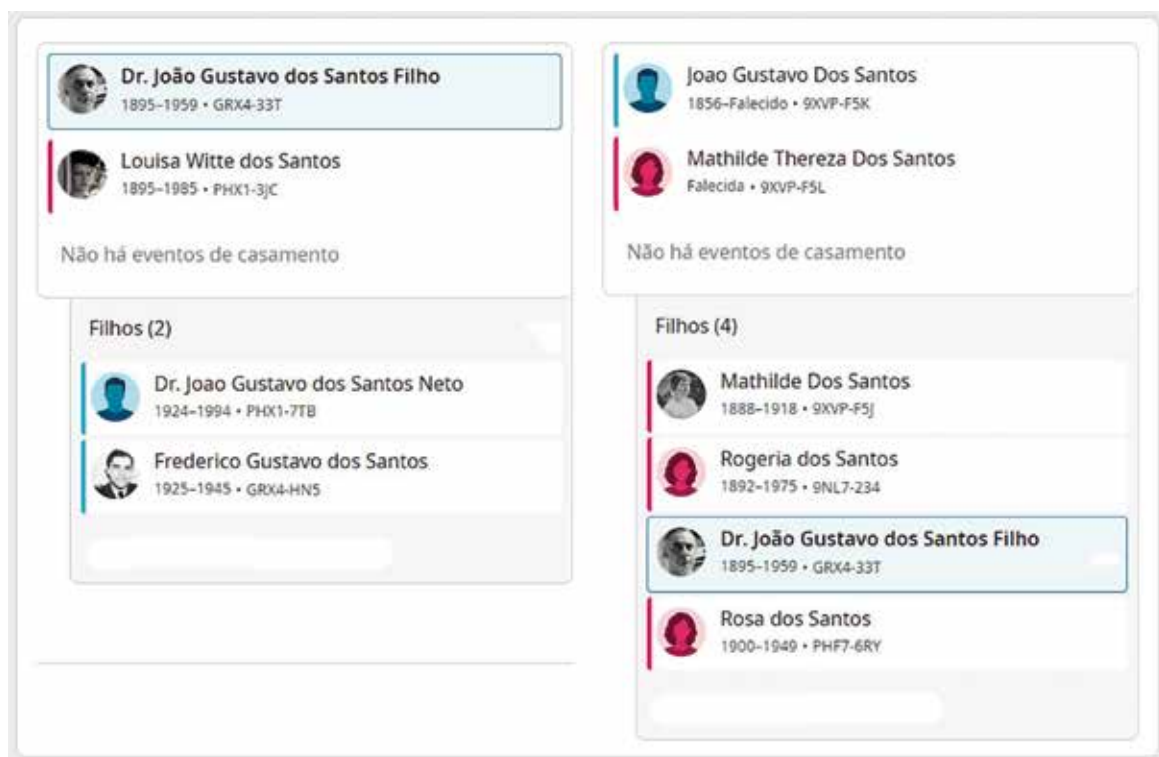
(Mãe do 1<sup>o</sup> Aviador Expedicionario falecido  
FREDERICO GUSTAVO dos SANTOS)

Endereços  
LOUISA dos SANTOS  
Rua Marquês de Caravelas nº 83  
Cidade do Salvador  
BAHIA

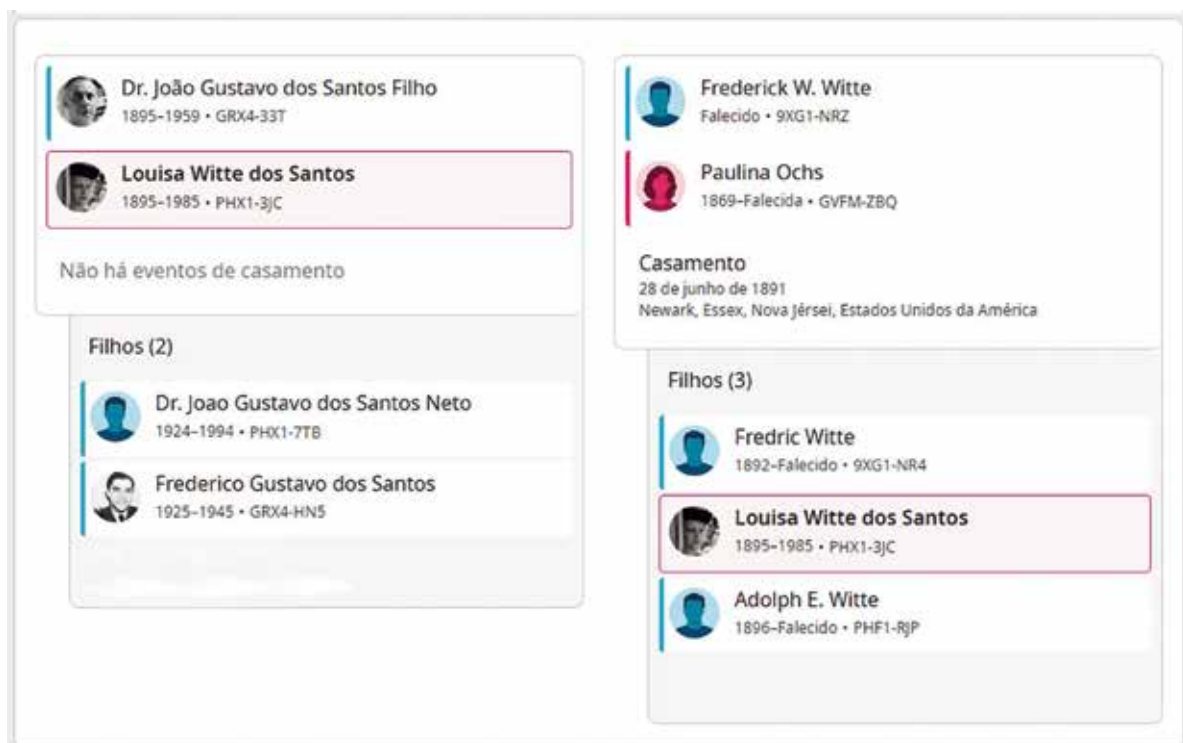
## Anexo VIII:

## ÁRVORE GENEALÓGICA

## Ramo paterno - Dr. João Gustavo dos Santos Filho



## Ramo materno - Sra. Louisa Witte dos Santos



Obs: Os quadros genealógicos foram reproduzidos da seguinte fonte: VAZQUEZ, Vicente. (Administrador do site jambock.com.br) 2º Tenente-Aviador da reserva convocado Frederico Gustavo dos Santos.

## Anexo IX:

Brasil Sculptures – Toco Dias: homenagem a Frederico Gustavo dos Santos e biografia do escultor.





”

O homem foi criado para deixar marcas, a sua identidade, sua assinatura, os seus valores e adjetivos mais belos. O homem foi feito para ser mais que tijolo. Foi feito para ser a obra de uma grande catedral... E, assim, eternizar seus sonhos.

*Toco Dias*



HOMENAGEM  
AVIADOR FREDERICO  
GUSTAVO DOS SANTOS

# O ESCULTOR

A frase que abre esta biografia resume a essência de Toco Dias. Mais do que um escultor, ele é um artista que fez da matéria um instrumento para preservar a memória humana. Cada obra nasce da convicção de que a arte possui a capacidade de vencer o tempo, perpetuando histórias, valores e pessoas.

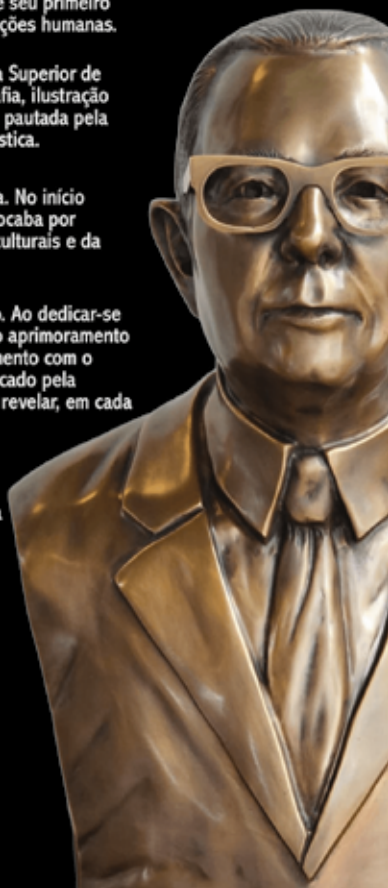
Nascido em Votorantim, no interior paulista, e criado em Mairinque, Toco descobriu cedo sua vocação artística. Aos 14 anos ingressou no mercado de Arte e Propaganda, onde iniciou uma trajetória marcada pela criatividade, pelo desenho e pela comunicação visual. A Direção de Arte tornou-se seu primeiro grande ateliê, lapidando um olhar atento aos detalhes e às emoções humanas.

Em 1980 mudou-se para São Paulo para cursar a ESPM – Escola Superior de Propaganda e Marketing. Entre campanhas publicitárias, fotografia, ilustração e projetos culturais, consolidou uma linguagem própria, sempre pautada pela sensibilidade estética e pelo compromisso com a expressão artística.

Seu envolvimento com a cultura ultrapassou a produção artística. No início dos anos 2000 presidiu o Conselho Municipal de Cultura de Sorocaba por duas gestões, contribuindo para o fortalecimento das políticas culturais e da produção artística regional.

Foi em 2010, entretanto, que encontrou sua verdadeira vocação. Ao dedicar-se integralmente à escultura figurativa, iniciou uma fase de intenso aprimoramento técnico e artístico. Autodidata por essência, buscou aperfeiçoamento com o escultor e professor Cícero Dávila, desenvolvendo um estilo marcado pela fidelidade anatômica, pela expressividade e pela capacidade de revelar, em cada rosto, muito mais do que traços físicos: revelar histórias.

Em 2013 seu talento ganhou reconhecimento nacional ao participar da 40ª edição do Salão Internacional de Humor de Piracicaba. Entre milhares de trabalhos inscritos, sua escultura caricata em terracota figurou entre as obras selecionadas, reafirmando a força de sua linguagem artística.



Pesquisador incansável, Toco transforma cada projeto em um mergulho na história do homenageado. Viagens, estudos e o contato com diferentes culturas alimentam permanentemente seu processo criativo, permitindo que cada escultura seja única e carregada de significado.

Seu compromisso com a transmissão do conhecimento também marcou sua trajetória. Durante anos ministrou aulas em seu ateliê, formando novos artistas, e posteriormente foi professor de Escultura na Clínica de Prótese Buco-Maxilo-Facial da USP – Campus Pinheiros, entre 2019 e março de 2021.

Hoje, aos 66 anos, dedica-se exclusivamente à escultura e lidera a direção artística da Brasil Sculptures, atelier fundado por ele e reconhecido nacionalmente pela criação de bustos, monumentos e esculturas de alto padrão. Sob sua condução, a empresa reúne tradição artesanal, rigor técnico e profundo respeito à história de cada homenageado.

Com mais de 150 obras instaladas em diversas regiões do Brasil, a Brasil Sculptures tornou-se referência na produção de esculturas comemorativas e monumentais. Cada peça nasce pelas mãos de Toco Dias, desde a modelagem em argila até os últimos detalhes, preservando a identidade, a personalidade e a memória daqueles que serão eternizados.

Mais do que esculpir bronze, resina ou fibra de vidro, Toco Dias esculpe permanência. Sua obra transforma homenagens em patrimônio, lembranças em legado e matéria em emoção. É assim que sua arte cumpre o propósito anunciado em suas próprias palavras: deixar marcas que resistam ao tempo.

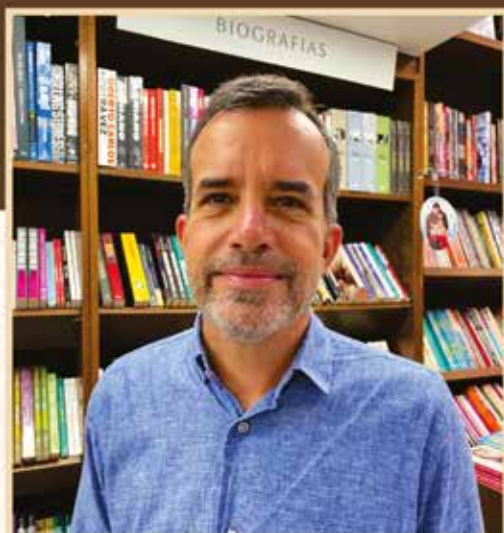


## Anexo X:

### Painel projetado pelo arquiteto Wagner Paiva



Painel projetado pelo arquiteto Wagner Paiva, localizado no saguão principal da aérea de embarque do Aeroporto Internacional de Salvador, para apresentar o busto do Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos (ao centro). Do lado esquerdo do painel o resumo biográfico do aviator e do lado direito a capa do livro “Tenente-Aviador Frederico Gustavo dos Santos (1925-1945): Herói da Força Aérea Brasileira na 2ª Guerra Mundial”, de autoria de Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior, com o patrocínio da Casa de Cultura Carolina Taboada.



Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior é Doutor em Difusão do Conhecimento pela UFBA/UNEB, Mestre em História Social e graduado em História pela mesma instituição. Professor do curso de História da Universidade Católica do Salvador. Coordenador do Arquivo Histórico Eclesiástico da Arquidiocese de Salvador. Pesquisador, escritor, produtor cultural e genealogista. É membro de diversas instituições culturais na Bahia e no Brasil, como o Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, Instituto Genealógico da Bahia, Academia Baiana de Educação, Academia de Letras e Artes de Salvador, Santa Casa de Misericórdia da Bahia, entre outras. É colunista do Portal Esfera e diretor de cultura da Casa de Cultura Carolina Taboada. Possui muitos livros publicados, entre os quais: "A Associação Comercial da Bahia e seus Presidentes (1811-2011)", "O Barão de Jeremoabo e a Política do seu Tempo. Trajetória de um Líder Conservador na Bahia" e "2 de Julho. Independência da Bahia e do Brasil".



**Almoço referido no texto, em primeiro plano Luiz Machado Bisneto, Carolina Taboada, Nelson Almeida Taboada, Saulo Vinícius Sobreira e Joaquim Bandeira. Ao fundo Teresa Guimarães, Carolina Machado, Regina Pedreira de Souza, Joice Sobreira.**

Para além de preservar, esta obra tem o escopo também de contar a história de um jovem militar brasileiro que perdeu sua vida na defesa da paz mundial. Era o ano de 2025, um domingo, Dia dos Pais, quando recebi em minha casa os notáveis amigos Nelson Almeida Taboada e Saulo Vinícius Sobreira para um almoço em família. Entre as agradáveis conversas que permearam aquela tarde, surgiu a história do Tenente Aviador Frederico Gustavo dos Santos, narrada pelo Coronel Aviador Sobreira – então Comandante da Base Aérea de Salvador – e a sua ideia de registrar a memória do colega piloto em uma placa de bronze a ser instalada no Aeroporto de Salvador. De logo, Nelson, benemérito inveterado, ressaltou que era muita a importância da memória do Tenente Aviador para uma placa apenas; merecia ele um registro mais denso. Surgiu então a ideia do busto em bronze e desta obra biográfica que se somariam a outra homenagem que já lhe havia sido feita, batizando-se a avenida de acesso ao aeroporto de Salvador como “Avenida Tenente Frederico Gustavo dos Santos”, via conhecida popularmente como “bambuzal” em razão da vegetação em arco que ladeia a avenida. Meses se seguiram com um extraordinário empenho conjunto para materializar aquela ideia, que foi submetida a integrantes do Alto Comando da Força Aérea Brasileira, em prestigioso evento no Centro Militar de Convenções e Hospedagem da Aeronáutica (CEMCOHA), em Salvador/BA.

A dedicação do escritor Álvaro Pinto Dantas de Carvalho Júnior foi exemplar e esta obra cumpriu magistralmente seu objetivo de registrar a história do nosso herói Tenente Aviador Frederico Gustavo dos Santos, para que as próximas gerações possam conhecer sua história de vida e a importância da Força Aérea Brasileira durante as batalhas da 2ª Grande Guerra Mundial. Foi um privilégio para mim participar desta missão, agradecendo a Deus pela oportunidade de registrar estas palavras em obra tão significativa para a história do militarismo brasileiro.

**Luiz Machado Bisneto**

**Membro Honorário da Força Aérea Brasileira/ Membro da Sociedade dos Melhores Amigos da Aeronáutica/BA**



**Asp Av Frederico Gustavo dos Santos**  
(1º Grupo de Aviação de Caça)



Fonte: <https://tecnodefesa.com.br/15125-2/>



Republic P-47D Thunderbolt preservado no Museu Aeroespacial (MUSAL), no Rio de Janeiro. Essa aeronave combateu nos céus italianos durante a 2ª Guerra Mundial. Fonte: <https://tecnodefesa.com.br/15125-2/>  
Acesso em 23.01.2026.



FREDERICO GUSTAVO DOS SANTOS



CASA DE  
CULTURA  
CAROLINA  
TABOADA