

Joaquim Pedro Salgado Filho

Primeiro Ministro da Aeronáutica



Joaquim Pedro Salgado Filho,

Primeiro Ministro da Aeronáutica



“Um dos principais fatores da unidade continental americana é, sem dúvida, o avião, que os povos deste hemisfério inventaram e aperfeiçoaram para suas relações pacíficas, a serviço dos mais nobres ideais da humanidade.

Aproximando civilizações distantes e várias, cujas origens milenárias, a despeito da ambição dos conquistadores, conservaram intatas suas virtudes de amor à terra, de respeito aos antepassados e de altaneira coragem na defesa de seus bens, o avião tem sido para estas nações predestinadas, mais um veículo

de progresso e de paz, do que um instrumento de destruição e de vingança.

Na faina diária de suas asas, nossos aviadores construíram a teia gigantesca e invisível de suas rotas habituais; cruzaram as fronteiras geográficas convencionais, que limitam as responsabilidades de cada povo, no amanho da terra e na exploração de suas riquezas; levaram os recursos da civilização aos postos avançados do sertão, núcleos de população que atestam a obra das bandeiras; transformaram os filhos dos conquistadores nos cidadãos dum continente livre, escudados, pela arma imponderável de suas crenças.

Essas crenças, tendo como fundamento as conquistas espirituais do passado, são os dogmas de fé que nos animam a prosseguir na obra de irmanar os povos, de caldear as raças, de polarizar energias, para colher os frutos da Terra da Promissão — o continente de Colombo”.

Joaquim Pedro Salgado Filho
Ministro da Aeronáutica

No cenário da vida política brasileira, poucos homens públicos foram chamados a desempenhar cargos de tanta responsabilidade e relevância como o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica, no período de 1941 a 1945.

Filho do Coronel Joaquim Pedro Salgado e de Maria José Palmeiro Salgado, nasceu no dia 2 de julho de 1888, na cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul, onde realizou seus primeiros estudos. Diplomou-se em Ciências Jurídicas e Sociais, na Faculdade de Direito do Rio de Janeiro, em 1908, dedicando-se depois ao exercício de sua profissão na Capital da República, até o momento em que o Chefe do Governo o convidasse a ingressar na alta administração do País.

Em 1931, exerceu o cargo de Chefe de Polícia da capital da República, então situada no Rio de Janeiro; Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, no período de 1931 a 1934; Ministro (Interino) da Educação e Saúde Pública, em 1932; Chefe da Missão Econômica Brasileira no Japão, em 1936; Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul, em 1937; Ministro do Superior Tribunal Militar, em 1938, onde permaneceu no cargo até 18 de janeiro de 1941, quando se aposentou na Justiça Militar; Ministro da Aeronáutica, no período de 20 de janeiro de 1941 até 30 de outubro de 1945; e, finalmente,

Senador da República, pelo Rio Grande do Sul, de 1947 a 1950.

Em 20 de janeiro de 1941, portanto dois dias após ter-se desligado do Superior Tribunal Militar, é nomeado Ministro da recém-criada Pasta da Aeronáutica, em pleno transcorrer da Segunda Guerra Mundial, e com os Países Aliados exercendo fortes pressões sobre o Governo brasileiro, até então em neutralidade, com relação ao efetivo engajamento no conflito.



Campo dos Afonsos - 27 de janeiro de 1941 - Solenidade de transferência do acervo aeronáutico do Exército e da Marinha para o Ministério da Aeronáutica

Criado o Ministério da Aeronáutica, com o propósito de que o Brasil pudesse alcançar o desenvolvimento necessário, amalgamando as três vertentes aeronáuticas, oriundas da Marinha, do Exército, e da Aviação Civil, o chefe do Executivo, Dr. Getúlio Dornelles Vargas elegeu para comandar a novel direção unificada, um civil altamente competente, sobejamente testado em vários cargos de alta relevância, escoimado de qualquer tendenciosidade e completamente alheio

às paixões naturalmente albergadas por essas três Instituições.

A Salgado Filho caberia harmonizar os interesses simultâneos de segurança nacional, desenvolvimento econômico, tecnológico e social, embutidos nos elementos essenciais do Poder Aéreo: a Força Aérea, a Aviação Civil, a Infraestrutura Aeronáutica, a Indústria Aeronáutica, os estabelecimentos de Tecnologia Aeronáutica, as instalações e os engenhos aeronáuticos.

Podemos avaliar, portanto, de uma forma bastante simples, a responsabilidade que recaiu nos ombros do novo Ministro quando, a esses encargos, acrescentamos, talvez, o mais difícil: a integração dos membros das aviações naval, militar e civil.



21 Jan 1941 - O Presidente da República, Getúlio Vargas, recebe no Palácio Rio Negro o primeiro Ministro da Aeronáutica, Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, acompanhado dos Oficiais de Gabinete.

Da esquerda para a Direita: Maj Av Helio Costa, Cap Av Ewerton Fritsch, Dr. Alfredo Bernardes Netto, Maj Av Nelson F. L. Wanderley, Maj Av Ismar P. Brasil, o Presidente, Ministro Salgado Filho, Eng Cesar Grillo, Cel Av Vasco Alves Secco, Ten Cel Ex Dulcídio E. S. Cardoso, Maj Av Eng Aer José V. Faria Lima.

É de se destacar o cuidado que Salgado Filho teve na escolha de seus auxiliares, não só por suas origens, mas, e principalmente, pela qualidade profissional dos mesmos. O seu Chefe de Gabinete, Coronel Dulcídio do Espírito Santo Cardoso, era um oficial do Exército de grande prestígio e sem ligação com a Aviação, o que, certamente, serviu de elemento catalisador entre os demais membros do gabinete ministerial.

A atuação do Ministro Salgado Filho à frente dos destinos da Aeronáutica revelou-se num verdadeiro exemplo para os que o seguiram. Revelou-se o homem certo no lugar certo, na ocasião mais oportuna. Conciliou com medidas sábias os reclamos e interesses naturais de cada grupo, transformando-os num único, onde os superiores interesses da Pátria prevalecessem sobre quaisquer interesses das entidades aeronáuticas envolvidas no delicado processo de fusão.

De conformidade com o que registrou o saudoso e insigne historiador Tenente-Brigadeiro-do-Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley em seus escritos: *“É possível entender porque a escolha de Getúlio Vargas recaiu num civil. Ao primeiro Ministro caberia a tarefa de fundir numa força única militares do Exército e da Marinha, evitando as ciúmeiras e tentativas de predominância daquele ou deste grupo. Salgado Filho era elemento equidistante das extintas Aviação Naval e Aviação Militar, realizando boa administração, resolvendo e conciliando os complexos da criação da nova Força Armada”*.



Salgado Filho e seus filhos no sítio Vale do Cuibá

Segundo o Brigadeiro-do-Ar Vasco Alves Secco, Salgado Filho era genuíno gaúcho, leal, bondoso, cheio de serena coragem, impetuoso até a temeridade quando as circunstâncias o exigiam. Dotado de grande inteligência e de rara simplicidade; com sua presença encantadora, conquistava facilmente amigos e admiradores, sobretudo en-



Campo dos Afonsos - 27 de janeiro de 1941 - Gen. Eurico Gaspar Dutra e Ministro Salgado Filho

tre a gente humilde que ele sabia tratar com carinhosa afabilidade.

No exercício de suas atividades como Ministro da Aeronáutica revelou-se excelente e profícuo administrador, conseguindo encontrar soluções adequadas para os complexos problemas decorrentes da expansão do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira. Destacou-se como chefe hábil e conhecedor dos problemas de liderança, pois, ao enfrentar delicadas questões, resultantes da fusão de duas corporações militares, sempre soube fazer-se respeitar; e, acima de tudo, mostrou-se um homem dotado de excepcionais qualidades morais, enérgico, nas poucas oportunidades em que teve necessidade de sê-lo, mas sempre pronto a considerar os aspectos humanos dos problemas que afligiam os seus subordinados.

Durante a sua profícuca gestão à frente da Pasta da Aeronáutica, a Força Aérea Brasileira experimentou um



Ministro Salgado Filho despachando em seu Gabinete

notável progresso. Foram criadas as Bases Aéreas de Recife (24 de julho de 1941), Natal (02 de março de 1942) e Salvador (05 de novembro de 1942), além da transformação do Aeroporto Bartolomeu de Gusmão na sede do 1º Regimento de Aviação, que recebeu a denominação de Base Aérea de Santa Cruz (16 de janeiro de 1943). Foi instituída a denominação dos postos da hierarquia militar na FAB (22 de maio de 1941); criadas as Zonas Aéreas, o Corpo de Oficiais com seus vários Quadros; aprovado o Regulamento de Tráfego Aéreo; fundada a Associação dos Aeronautas (mais tarde transformada no Sindicato Nacional dos Aeronautas); aprovado o Regulamento para a Formação da Reserva da Aeronáutica; estabelecida subvenção para a compra de aviões para os Aeroclubes; criado o 1º Grupo de Aviação de Caça, a Unidade Aérea que, juntamente com a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação, participaram ativamente da Campanha da Itália; além de outras importantes realizações.

Faz-se mister destacar que, no transcorrer de sua marcante administração, a Aeronáutica se engajou, com empenho, na proteção aérea à navegação costeira. Ademais, o ativo e proficiente Ministro desempenhou papel importante nas negociações entre os governos brasileiro e norte-americano que acabaram levando o Brasil a ceder pontos de seu litoral como bases mili-

tares dos Aliados na Segunda Guerra Mundial. Durante esse conflito, Salgado Filho visitou a base da Força Aérea Brasileira na Itália, solidarizando-se com os guerreiros aliados do 1º Grupo de Aviação de Caça e da 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação, que lutavam nos céus da Europa em defesa da liberdade e da democracia.



É sobejamente conhecido o espetacular desempenho dessas Unidades Aéreas, na Itália. Como previra o Ministro, valeu à pena lutar contra todas as dificuldades surgidas com a criação, organização e treinamento das nossas unidades de combate. Ao regressarem da guerra, os veteranos pilotos caçadores foram designados para servir na Base Aérea de Santa Cruz, onde organizaram o primeiro curso completo em avião de caça.

No que concerne ao transporte aéreo comercial, foi concedida permissão à empresa “Navegação Aérea Brasileira S.A.” para estabelecer tráfego aéreo no território nacional (05 de setembro de

1941); autorização à *Panair do Brasil* para construir e aparelhar aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, com o fim de permitir a sua utilização por aeronaves de grande porte (25 de julho de 1941).

A Navegação Aérea Brasileira era uma empresa brasileira. Seus comandantes eram pilotos militares licenciados para esse fim pelo Ministro Salgado Filho, que não economizava esforços no sentido de apoiar a Aviação Civil, elemento importantíssimo na integração e no desenvolvimento do País e da própria Aviação. A maioria dessas empresas, com o apoio do Ministro, já possuíam linhas para o estrangeiro desde 1942. A Condor, em 1943, passou a chamar-se Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. Estava totalmente nacionalizada. Antes mesmo da criação do Ministério, já havia muitos pilotos militares nas empresas civis. Suas linhas já atingiam as principais cidades do Acre, via Campo Grande, Cuiabá ou Corumbá.

Em agosto de 1942, Salgado Filho autorizou o funcionamento da Aerovia Brasil, com 40% do capital nacional e, em 1943, as Linhas Aéreas Paulistas, com centenas de acionistas brasileiros.

Sempre com a marcante presença e o imprescindível apoio do Ministro, surgiram ou foram readaptadas várias indústrias voltadas para a aviação.

No início de sua gestão, os pilotos das empresas aéreas existentes no País

– VARIG, Panair do Brasil e Sindicato Condor – eram em grande parte estrangeiros. Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, todos esses pilotos foram substituídos, assim como a direção dessas empresas. A *Panair*, que era subsidiária da *Pan American*, teve seu capital e direção também nacionalizados. A VASP era de origem nacional, apesar de operar com aviões alemães.

Em consequência da Campanha Nacional de Aviação, surgiram centenas de aeroclubes. O transporte aéreo começou, então, a se desenvolver por meio de ligações curtas, utilizando pequenos aviões.

Em 29 de dezembro de 1942, foi dada concessão à “Empresa de Transporte Aerovias Brasil” para estabelecer tráfego aéreo em todo o território nacional. Esta seria a primeira empresa brasileira a estender sua linha até os Estados Unidos da América do Norte. No voo inaugural foi empregado um avião *Lockheed Lodestar*, que, partindo do Rio de Janeiro, em 8 de julho de 1943, e após ter feito escalas em Anápolis, Belém, Trinidad, e Ciudad Trujillo, alcançou Miami, na Flórida.



CAP-4A - Paulistinha

Na gestão de Salgado Filho estava implícita a missão de reorganizar o setor aeronáutico. Consciente dessa obrigação, não se furtou em promover a indústria de construção aeronáutica. Dentro desse espírito, foi organizada em São Paulo a “Companhia Aero-náutica Paulista”, do Grupo Pignatari. Desta empresa, sairia, em 2 de abril de 1943, o avião CAP-4, denominado “Paulistinha”, constituindo-se num dos grandes triunfos da Indústria Aeronáutica na década dos quarenta do século passado. Destinava-se esse monomotor de asa alta à instrução inicial de pilotagem nos Aeroclubes, durante a Segunda Guerra Mundial, quando foi lançada, com forte apoio governamental, a “Campanha Nacional de Aviação”.

Vinte aeronaves “Paulistinha” foram exportadas, por venda ou doação, a vários países como: Estados Unidos, Chile, Portugal, Uruguai, Paraguai e Itália.



North American (Texan) NAT-6

Em 1943, Pignatari assumiu a responsabilidade pela Fábrica de Lagoa Santa, a convite do Ministério

da Aeronáutica. Em virtude de dificuldades financeiras e do término da guerra, quando os aviões passaram a ser comprados por um preço muito baixo, a CAP, efetuou um acordo com o Ministério, pelo qual deveria montar 61 aviões *North American Texan T-6*, a partir de “Kits” integralmente importados da América, sendo que os vinte últimos teriam um percentual nacionalizado. Entretanto, a fábrica veio a fechar no ano de 1948.

É de se destacar o apoio do Ministério da Aeronáutica à Fábrica Nacional de Motores (FNM), então dirigida pelo Brigadeiro Antonio Guedes Muniz. Infelizmente, em face da entrada dos Estados Unidos na guerra, não foi permitida a exportação para o Brasil das máquinas que fabricariam os motores. Também a demora da infraestrutura prejudicou bastante o funcionamento da fábrica. Por meio do “*Lend na Lease*”, o Brigadeiro Muniz ainda conseguiu trazer as máquinas dos Estados Unidos, em 1943. O motor a ser fabricado seria o *Wright*, de acordo com a indicação de comissão do Ministério. Os americanos, porém, por intermédio do “*Lend and Lease Act*”, passaram a fornecer grande quantidade de motores *Wright* já prontos, o que veio a concorrer para que o Ministério desistisse do projeto, mais tarde.

A guerra acabou e a FNM ainda não ficara totalmente pronta.



Fairchild PT-9

Na administração do insigne Ministro, foram produzidos, sob licença, na Fábrica do Galeão, pertencente ao Ministério da Aeronáutica, os primeiros aviões de instrução primária *Fairchild PT-19*. Tratava-se de um monoplano de asa baixa, de duplo comando, muito usado posteriormente na instrução primária dos Cadetes da Escola de Aeronáutica, a qual, assim como a Escola de Especialistas da Aeronáutica foram criadas durante a administração do Ministro Salgado Filho. A fábrica começou a construí-los no ano de 1944, e, até o final da guerra, foram produzidas mais de 100 unidades.

Mesmo antes de o Brasil declarar guerra aos países do Eixo, a Força Aérea Brasileira começou a efetuar voos de patrulhamento em nosso litoral, no início de 1942, utilizando aviões NA T-6 e Corsário. Muitos aeroclubes e as próprias companhias de aviação foram estimuladas pelo

Ministro Salgado Filho a cooperarem no patrulhamento do litoral brasileiro, quando em voos locais ou em viagens pelo litoral.

Na região Nordeste, a Base Aérea de Fortaleza era a única que possuía alguns aviões bimotores capazes de realizar uma patrulha razoável e mais segura para suas tripulações.

O Ministro Salgado Filho dava integral apoio aos pedidos do Brigadeiro Eduardo Gomes, então Comandante das 1ª e 2ª Zonas Aéreas, e procurava sensibilizar o Presidente Getúlio Vargas às suas pretensões de obter meios aéreos e treinamento, junto ao Governo americano.

Por outro lado, e paralelamente, Salgado Filho preocupava-se em melhorar o nível de formação dos pilotos, especialistas e artífices, tendo em vista, certamente, a provável entrada do Brasil no conflito.

Em janeiro de 1943, o Aeroporto Bartolomeu de Gusmão passou a denominar-se Base Aérea de Santa Cruz e a ser sede do 1º Regimento de Aviação pelo Decreto-Lei nº 5.198. Ainda no mesmo mês, a Base Aérea de Belém, que havia recebido quatro aviões anfíbios *Grumman J4 F2* a partir de outubro de 1942, recebeu três aeronaves *Consolidated PBY-5*.



PBY - Catalina

O estágio do Agrupamento de Aviões de Adaptação, na Base Aérea de Fortaleza, terminou em junho de 1943 e, assim a FAB passou a ter suas primeiras tripulações operacionais em aviões bimotores modernos. Em seguida, os aviões foram transferidos para Recife e Natal, sendo substituídos por três aviões AT-6B e A-28 *Hudson*. No final de 1943, a Base Aérea de Natal recebeu 14 aeronaves P-40. Em Recife, os B-25 vindos de Fortaleza foram reforçados por aviões AT-6B e *Hudson*.

A Base Aérea de Salvador, criada em 5 de novembro de 1942, pelo Decreto-Lei nº 4.916, só veio a receber seus primeiros aviões, três NA-72 e alguns *Hudson*, no início de 1943.



B-25 - "Mitchell"



A-28 - Hudson

A partir de 15 de setembro de 1942 a Força Aérea realizou a primeira cobertura de comboio, que saiu de Salvador para Recife sob o comando pessoal do Brigadeiro Eduardo Gomes. A cobertura foi realizada apenas no período diurno e realizada com dois B-25 *Mitchell*, um *Lockheed* 12-A e duas aeronaves *North American* T-6.

A grande preocupação do Governo no final de 1942 era a tentativa de desembarque dos alemães no litoral brasileiro. A vitória dos aliados no norte da África afastou, definitivamente, essa hipótese. Por outro lado, os submarinos do Eixo intensificaram sua ação no Atlântico. Os americanos começaram então a reforçar os seus meios aéreos nas Bases Aéreas de Belém, Natal e Salvador, em 1943, para fazer face à ameaça dos submarinos. Por iniciativa do Brig. Eduardo Gomes e com o imprescindível apoio do Ministro Salgado Filho, os americanos incluíram a FAB em seu primeiro plano de operações. Assim, em 1943, a Força Aérea passou a receber os Catalina (7), ao mesmo tempo em que mantinha sua frota de A-28 *Hudson* (28). Por outro lado, o Minis-

tro determinava que, durante a guerra, o período de formação dos oficiais aviadores na Escola de Aeronáutica tivesse seu período reduzido de três a quatro meses.



Aeronave Hudson A-28 atacando um submarino alemão

Ainda em 1943, a FAB deu um passo importante no conhecimento dos métodos modernos de controle de voo e de apoio à navegação aérea usados, principalmente, em Belém e nas bases do Nordeste. Nessa época, os pilotos nacionais não tinham conhecimento e prática de aproximação para pousos em condições meteorológicas adversas. Em 1943, vários ataques foram feitos por aviões brasileiros a submarinos alemães. Em 31 de julho de 1943, aviões da FAB afundaram o submarino alemão U-199 a 60 milhas ao sul da entrada da Baía de Guanabara.

Em que pese os esforços do Ministro e do Brig. Eduardo Gomes para que a FAB cumprisse missões de patrulha e, posteriormente, de cobertura de comboios, ainda era muito grande a diferença entre os meios empregados pelos americanos e os operados pelos

brasileiros. A padronização, também, era um elemento muito diferente entre as duas Forças. Finalmente, com os entendimentos entre o Almirante estadunidense Ingram e Salgado Filho, foi publicado no Boletim Reservado nº 32, do Comando da Segunda Zona Aérea, em 23 de setembro de 1943: “De ordem do Exmº Sr. Comandante da Quarta Esquadra, a partir de 1º de outubro de 1943, fica constituído, em Natal, um agrupamento misto FAB - U.S. Navy”. A unidade criada teve o nome de “United States Brazilian Air Training Unit” (U.S.B.A.T.U).

O treinamento seria ministrado ao efetivo de um esquadrão e realizado em três turmas, a fim de não deixar as unidades brasileiras com poucos pilotos e especialistas. Nesses treinamentos, nossas tripulações praticariam voo por instrumentos e navegação radiogoniométrica e astronômica sobre o mar. Fariam exercícios de tiro e bombardeio contra submarinos com a utilização de radares em sua busca e ataque. O treinamento incluiria, também, técnicas de cobertura de comboios na patrulha e nas varreduras.

Como se pode constatar, o Ministro Salgado Filho lutou para conseguir colocar o efetivo completo de um Esquadrão de Patrulha em condições de operacionalidade idênticas à de um esquadrão americano.

A complementação desse excelente curso constou, posteriormente, de

uma parte prática: alguns brasileiros foram voar com tripulações americanas e outros se deslocaram para a Base de *Quonset Point*, perto de Boston, onde os instrutores eram oficiais ingleses de grande experiência na patrulha do Atlântico Norte. Houve até lançamento de foguetes nesses estágios.

Formaram-se trinta e seis pilotos e os especialistas correspondentes a 18 tripulações, totalizando noventa oficiais e sargentos.

Como se pôde verificar mais tarde, esses oficiais foram os responsáveis pela padronização de nossos esquadrões de transporte e pela elevação do nível de voo por instrumentos e de navegação.

Em 30 de março de 1944, já em Recife, deu-se o encerramento da última turma, com a presença do Ministro Salgado Filho.

Em 17 de agosto de 1944, pelo Decreto-Lei nº 6.796, o Ministro atualizou a organização das unidades de aviação da FAB, de Belém a Porto Alegre. Essas unidades foram dotadas com aviões PV-1, PV-2, B-25, A-28, Catalina, P-40, *Vengeance* A-31, *Vultee* V-11; as unidades de transporte receberam aeronaves *Lodestar* e C-47.

As aeronaves usadas na patrulha eram as mais modernas da guerra e, por essa razão, algumas unidades bra-

sileiras puderam substituir unidades americanas sediadas no Nordeste e no Rio de Janeiro.



Presidente Roosevelt com Getúlio Vargas em Natal

Depois da passagem do Presidente Roosevelt por Natal, onde se encontrou com o Presidente Getúlio Vargas, foram ratificados vários acordos existentes entre os dois países. A Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos começou a estudar a participação das Forças Armadas brasileiras no Teatro de Operações europeu. Decidido o envio de tropas terrestres para a Europa, o Ministro Salgado Filho tomou uma decisão histórica e de grande alcance estratégico: incorporar ao Ministério da Aeronáutica, que estava em plena fase de afirmação perante a sociedade brasileira, a experiência real de combate. Assim, ficou decidido – apesar dos problemas decorrentes do seu plano de expansão

e de organização e, ainda, da grande responsabilidade na defesa de todo o nosso litoral – enviar um contingente para operar junto com nossas forças terrestres. No seu entendimento, a experiência decorrente da participação brasileira no Teatro de Operações (TO) europeu compensaria as dificuldades a serem vencidas.

Após vários entendimentos, houve a visita a uma comissão de oficiais do Exército e da FAB ao Teatro de Operações europeu, no mês de dezembro de 1943. Dessa comissão, permaneceram visitando algumas unidades do TO os Majores-Aviadores Lavenère-Wanderley e Canabarro Lucas. Cabia-lhes determinar todos os elementos necessários à criação, organização e preparação do Grupo de Caça brasileiro a ser enviado à Europa para lutar ao lado dos países aliados.



Major-Aviador Nero Moura

E, assim, foi criado o 1º Grupo de Aviação de Caça, no dia 18 de dezembro de 1943, pelo Decreto-Lei nº 6.123

e, sete meses mais tarde, pelo Aviso Ministerial nº 57, de 20 de julho de 1944, foi ativada a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO). Em consequência, a FAB deu início à organização dessas duas unidades de combate. O Ministro Salgado Filho, nove dias depois de ter criado o 1º Grupo de Caça, nomeou como comandante, o Major-Aviador Nero Moura, oficial de seu gabinete, ex-piloto e amigo do Presidente Getúlio Vargas. Para comandar a 1ª ELO foi designado o Capitão-Aviador João Afonso Fabrício Belloc que ficou adido à Força Expedicionária Brasileira. O critério de seleção foi o voluntariado; os oficiais de operações e informações e os comandantes de esquadrilhas do 1º Grupo de Caça foram escolhidos, pessoalmente, pelo Major Nero Moura.



Capitão-Aviador Belloc

Finalmente, depois do treinamento no Panamá e nos Estados Unidos, o 1º Grupo de Caça chegou a Tarquínia, Itália, no dia 7 de outubro de 1944. A 1ª ELO chegou no dia 12 de outubro a Livorno, Itália, e daí seguiu para a Quinta Real de San Rossore, nas imediações de Pisa. No dia 14 de outubro de 1944, a bandeira brasileira do 1º Grupo de Caça foi hasteada em Tarquínia.



Durante a guerra, o Ministro Salgado Filho visitou a localidade de Porretta Terme, na Itália, onde se encontrou com elementos do 1º Grupo de Caça e da 1ª ELO.



Aviadores brasileiros na Itália

Todos têm conhecimento do espetacular desempenho do 1º Grupo de Caça e da 1ª ELO, na Itália. Como previra o Ministro, valeu à pena lutar contra as dificuldades surgidas com a criação, organização e treinamento das nossas unidades de combate. Ao regressarem da guerra, os veteranos caçadores foram para Santa Cruz, onde organizaram o primeiro curso completo de caça. Os aviões empregados eram os mais modernos na época: os P-47 Thunderbolt.

Durante as comemorações da Semana da Asa de 1944, foi feita a entrega ao Ministro Salgado Filho, pelo Dr. Paulo Sampaio, presidente da Panair do Brasil, do coração de Alberto Santos-Dumont, retirado de seu corpo por ocasião da autópsia. Essa relíquia acha-se guardada em artístico escrínio de ouro, no Museu Aeroespacial, no Campo dos Afonsos.

Salgado Filho permaneceu à frente do Ministério da Aeronáutica até 29 de outubro de 1945, data da deposição do Presidente Getúlio Vargas, quando transmitiu o cargo ao Major-Brigadeiro-do-Ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida, retornando à advocacia.

Em janeiro de 1947, foi eleito Senador pelo Rio Grande do Sul, na legenda do Partido Trabalhista Brasileiro, tomando posse a 12 de março daquele mesmo ano.

Sua brilhante atuação à frente da Pasta da Aeronáutica foi um verdadeiro exemplo para os seus pósteros. Soube conciliar, com notável maestria e sábias medidas, os reclamos e interesses naturais de

cada grupo, transformando-os em um único, em que o interesse maior da Pátria prevalecesse sobre quaisquer outros.



Presidente Getúlio Vargas e Ministro Salgado Filho

Nas eleições presidenciais de 1950, exerceu importante papel de ligação entre Getúlio Vargas, novamente candidato à Presidência da República, e elementos do Partido Social Democrático (PSD), que acabaram o apoiando. Nesse mesmo pleito Salgado Filho foi indicado, pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), candidato ao governo gaúcho.

Por seus relevantes serviços à Nação, Salgado Filho recebeu inúmeras condecorações, destacando-se, entre outras, as seguintes comendas e títulos honoríficos, nacionais e estrangeiros: Grã-Cruz da ordem da Benemerência, de Portugal (1933); Grã-Oficial da Ordem Nacional do Mérito, do Paraguai (1941); Condecoração “Al Mérito”, do Chile (1944); Grã-Cruz da Ordem “El Sol de Peru” (1944); Grã-Cruz da Ordem do Mérito Militar, da Bolívia (1944); Grã-Oficial da Ordem Nacional “Al Mérito”, do Equador (1944); Grande Oficial da Ordem do Mérito Aeronáutico (1951); Grã-Cruz da Ordem do Condor de los Andes (Bolívia); Grã-Cruz da Ordem do Libertador,

da Venezuela; Conselheiro Honorário da Câmara do Comércio do Japão e sócio Honorário da Unión Social americana.

Salgado Filho faleceu em 30 de julho de 1950, em um lamentável acidente aéreo, quando o bimotor *Lodestar* que o conduzia rumo a um encontro com Getúlio Vargas, na fazenda do ex-presidente, em São Borja, se chocou com uma colina em São Francisco de Assis.

Destarte, Joaquim Pedro de Salgado Filho saiu da vida para ingressar na História, deixando um raro exemplo de diligente e íntegro administrador, ademais de um habilidoso político, revelando-se o homem certo para ocupar destacadas funções ao longo de sua brilhante e profícua existência.

O nome de Joaquim Pedro Salgado Filho está destinado a fulgir eternamente na memória da Força Aérea Brasileira e figurar para sempre, nas páginas da História da Aviação Brasileira.

Decorridos 68 anos da benfazeja criação do Ministério da Aeronáutica, podemos olhar com justificado orgulho e confiança a magistral obra realizada pelo insigne e inolvidável Ministro Salgado Filho. A ele, a Aeronáutica brasileira e o Brasil muito devem.

Manuel Cambeses Júnior
Coronel-Aviador Refm

Conselheiro e Vice-Diretor do Instituto
Histórico-Cultural da Aeronáutica



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Registrando a história da aeronáutica brasileira
www.incaer.aer.mil.br