

Um futuro artilheiro aéreo aprende a atirar com uma metralhadora pesada de calibre .50

EM GUARDA

ANO 2

Para a defesa das Américas

N. 4

UM SOLDADO DOS ESTADOS UNIDOS, COMPLETAMENTE ARMADO E EQUIPADO PARA O COMBATE





Artilheiros anti-aéreos entram em ação, a bordo de um navio de guerra dos Estados Unidos, no Pacífico

O PODER NAVAL E AÉREO

ACENTUA-SE DEFINITIVAMENTE A SUPERIORIDADE DAS NAÇÕES UNIDAS

NA fase inicial da campanha para libertar vastas áreas que se encontram sob o jugo da dominação nazista, as Nações Unidas estão alcançando completa superioridade no ar e no mar.

Tanto nos combates ocorridos nas águas do Pacífico e na luta continua para manter abertas as vias marítimas necessárias à movimentação de tropas e abastecimentos para numerosas frentes de batalha, como nos encontros aéreos levados a efeito a grandes altitudes e nos ataques submarinos contra a navegação do inimigo, as Nações Unidas estão esgotando o poder aéreo-naval das nações do Eixo. E das fábricas de aviões, assim como dos estaleiros, estão a sair, cada vez mais rapidamente, os elementos para ainda maiores golpes dos aliados, na preparação do terreno para o ataque em massa das suas tropas de terra, na Europa ocidental e na Ásia.

Muitas dificuldades são de esperar. No teatro europeu da guerra, os alemães poderão conseguir a superioridade aérea local, em certos setores, através da concentração de numerosos aviões. No Pacífico, os japoneses dominam vastas regiões, ricas de material estratégico, e contam com numerosas bases navais e aéreas para defendere as suas posições.

Mas, de um modo geral, no mundo inteiro, as forças aéreas e navais das Nações Unidas estão estabelecendo a sua supremacia, ao passo que o po-

tencial do Eixo entra em evidente declínio. Em todas as frentes, os aviões das Nações Unidas não têm revelado inferioridade alguma e, em muitos casos, são superiores aos do inimigo. Num ano de guerra, a aviação dos Estados Unidos, destruiu 928 aviões adversários e avariou 276, que foram considerados como provavelmente perdidos, enquanto que teve, de seus próprios aviões, entre abatidos ou desaparecidos, apenas 234.

Quanto à produção aeronáutica, a dos Estados Unidos já ultrapassou a do Eixo. Durante o primeiro ano de guerra, o total norte-americano atingiu a 49.000 aparelhos. E no último mês do ano, suas fábricas produziram 5.000 aviões, devendo notar-se que as novas fábricas, cuja produção já está em começo, virão aumentar consideravelmente o potencial aéreo dos Estados Unidos. Estimativas a respeito da produção britânica, conquanto não sejam de carácter oficial, davam, para o mesmo mês, um total aproximadamente, de 2.800 aviões; a Russia produziu 4.300, e o Canadá e a Austrália, 1.000, todos num total mensal de mais de 12.000 aviões. Durante o referido mês, a produção reunida da Alemanha, da Itália e do Japão, foi calculada em pouco menos de 6.000 aviões, e sem maiores possibilidades. As Nações Unidas não somente estão aumentando a sua quantidade, como também melhorando a

qualidade. O general Henry H. Arnold, chefe da Aviação Militar, declarou que os Estados Unidos dispõem de "uma ou duas armas secretas que irão infligir golpes que paralizarão o inimigo."

O general aludiu aos novos enormes bombardeiros e aos aviões de caça, com grande larguezza de vôo e formidável potencial de fogo. A uma turma que concluiu o curso numa das escolas de aviação do exército, o general declarou que as atuais Fortalezas Voadoras e os aviões de bombardeio Libertadores são "talvez os últimos dos pequenos bombardeiros." E classificou as metralhadoras atualmente usadas, de .50 mm. de calibre, como sendo armas de terrível destruição aérea. Não obstante, essas armas parecerão simples carabinas, em comparação com as novas armas de que serão munidas os novos grandes aviões, cuja produção se ativa.

"Temos atualmente bombardeiros e aviões de combate em ação em oito zonas de batalha," afirmou o general. "Cada dia que passa regista o aumento do nosso número de aviões e do seu poder ofensivo. Dentro de alguns meses, os alemães e os italianos estarão sentindo o efeito desses centenares de aviões, lançando bombas, não uma ou duas noites por semana, mas todos os dias e todas as noites da semana. Não há muito tempo, o rádio de Tóquio anunciou que o Japão devia esperar mais raides

Estes dois navios petroleiros do Eixo foram completamente destruídos pelas chamas, dentro do porto de Bengasi, em consequência de um raide aéreo dos aliados



EM GUARDA é publicada mensalmente para o BUREAU DO COORDENADOR DE ASSUNTOS INTERAMERICANOS, Commerce Building, Washington, D. C., pela Business Publishers International Corporation. Redação: 330 W. 42nd Street, Nova York. Oficinas: 5601 Chestnut Street, Filadélfia. Classificada como impresso de segunda classe no Correio de Filadélfia, Pensilvânia, E.U.A., a 8 de Abril de 1941, de acordo com a lei de 3 de Março de 1879. Ano 2, N. 4.

(Continuação)

aéreos. Desta vez, pelo menos, posso dizer que Tóquio tem razão. Sim, vamos voltar e esperamos que seja o mais breve possível. E quando isso se der, iremos em grande número e não será para uma visita apenas. Voltaremos vêses seguidas." Essa é uma afirmação autorizada, de grande significação.

A ocupação do norte da África, com o estabelecimento de bases aéreas nessa região, alterou a situação estratégica da Europa, sob o ponto de vista da guerra aérea. A ocupação veio encerrar um círculo hostil em redor da área dominada pelo nazismo. E a medida que aumenta o abastecimento de aviões, de bombas e de gasolina nas bases inglesas, africanas e russas que circundam a força aérea nazista, já mais fraca, a vantagem está com os aliados. Hitler terá que dispersar seus aviões, para fazer frente ao ataque da aviação aliada, que poderá surgir de repente e formidavelmente no setor preferido.

No Pacífico, a situação também mudou. Agora, é a aviação aliada que está na ofensiva, sobre grande parte do território da China ocupado pelos japoneses, sobre a Nova Guiné, ao largo da costa setentrional da Austrália e sobre Burma.

No mar, a supremacia está francamente com as Nações Unidas. Nos primeiros meses da guerra, os aliados tinham de lançar mão de todos os seus recursos, para manter abertas as linhas de abastecimentos para as suas posições, no sudoeste do Pacífico, e para a Gran Bretanha. Quanto a unidades de guerra, a sua superioridade era insignificante — muito aquém do que a necessária para proteger as longas rotas, indispensáveis às suas operações de guerra, numa ocasião em que as nações do Eixo estavam tendo a iniciativa do ataque em toda parte.

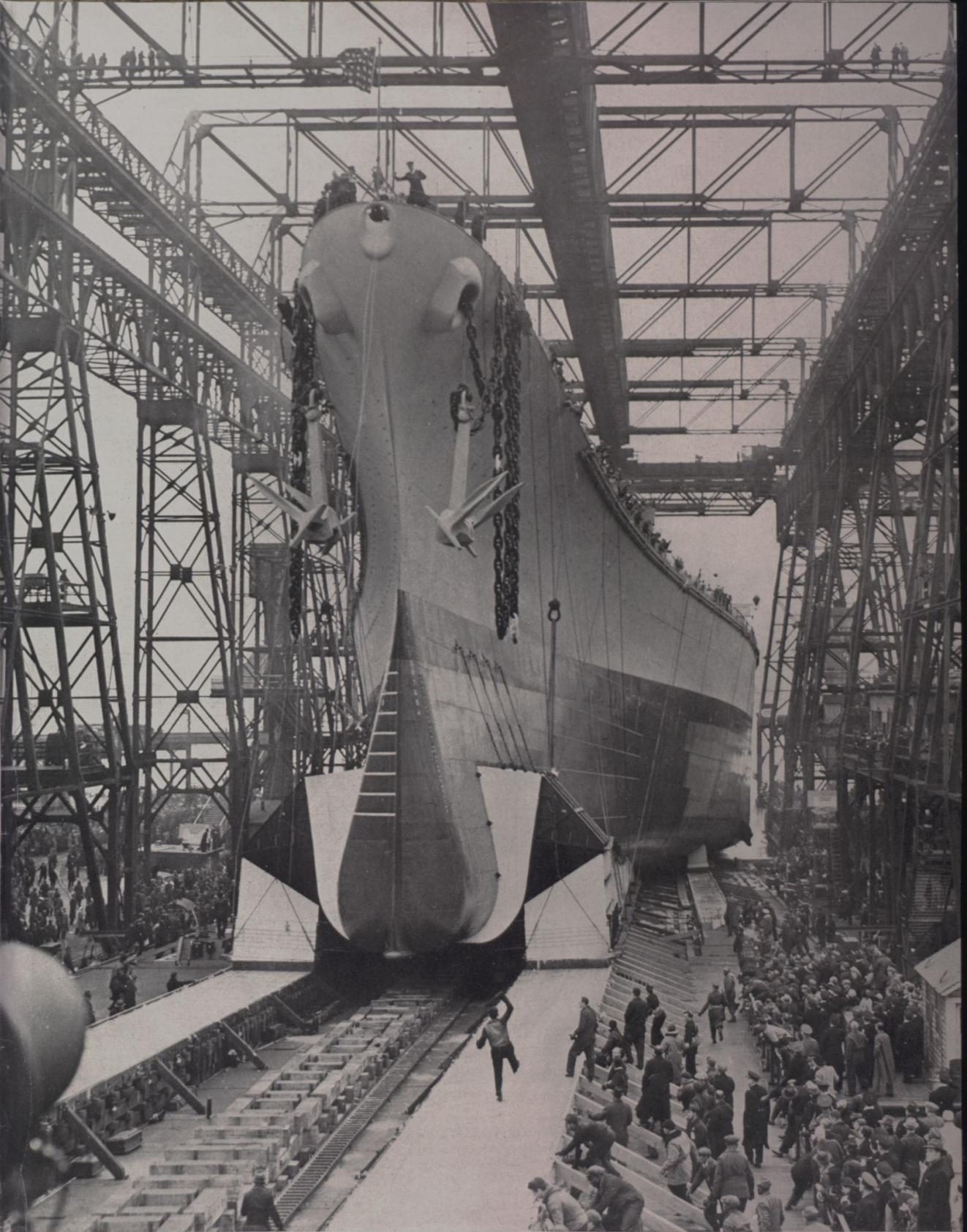
Mas, desde Junho de 1942, a situação tem melhorado continuamente, devido, sobretudo, à rápida construção de navios para a esquadra. E as grandes perdas navais sofridas pelos japoneses, vieram apressar mais ainda o advento da superioridade dos aliados. Em quatro meses de luta pelo domínio das Ilhas Salomão, os japoneses perderam 51 navios, ao passo as Nações Unidas perdiam 20 apenas. Os ataques dos submarinos dos Estados Unidos têm impedido que os japoneses possam alcançar todas as vantagens das suas conquistas. Em poder do inimigo cairam grandes fontes de matérias primas, mas nenhum centro industrial. As matérias primas têm de ser embarcadas para as ilhas japonesas.



Um "as" da Aviação Militar dos Estados Unidos. Abateu três aviões nazistas de uma frota de 60, depois de bombardear um aeródromo inimigo, causando grandes danos



Pedaços de trilhos, destroços de vagões e granadas, marcam o lugar em que os aviões de bombardeio aliados conseguiram destruir um trem de munições do Eixo



O couraçado "New Jersey", o maior do mundo, pouco antes de ser lançado ao mar. Veloz como um cruzador, este couraçado dispõe de 9 canhões de 16 polegadas



O "Belleau Wood", que começou a ser construído como cruzador. Sua construção foi alterada, para transformá-lo em navio porta-aviões. Ei-lo, sendo lançado ao mar

afim de poderem ser empregadas industrialmente, mas os submarinos norte-americanos estão infligindo perdas crescentes em tais embarques. No primeiro ano da guerra, o Japão perdeu de 1.000.000 a 1.500.000 dos 6.000.000 de toneladas de marinha mercante de que dispunha, cifra muito limitada. Em comparação, tanto a marinha de guerra como a frota mercante dos Estados Unidos estão aumentando incessantemente. No correr do primeiro ano

das hostilidades, dos estaleiros dos Estados Unidos foram lançados ao mar navios mercantes num total de mais de 8.000.000 de toneladas. E, de Julho de 1940 a Dezembro de 1942, sua produção, de unidades de guerra, foi de 333.000 toneladas.

Foi essa formidável produção que permitiu transportar tropas para além-mar, transporte esse que agora está assumindo proporções enormes. O desembarque de tropas no norte da África e a manu-

tenção das linhas de abastecimentos para esse teatro da guerra, assim como o transporte de um milhão de soldados norte-americanos através do Atlântico, em 1942, deve ter levado às potências do Eixo a convicção de que a marinha dos Estados Unidos já se tornou suficientemente forte para enfrentar a guerra tanto no Atlântico como no Pacífico. Dentre os mais novos navios da esquadra americana, encontram-se o couraçado "New Jersey" — o



O porta-aviões "Bunker Hill", de 25.000 toneladas, lançado ao mar um dia depois do "Belleau Wood". Em quinze semanas, foi o quarto porta-aviões a ficar pronto

maior do mundo — e os navios porta-aviões "Bunker Hill" e o "Belleau Wood". Essas três unidades de guerra foram lançadas ao mar com um dia apenas de intervalo. O "New Jersey" dispõe de velocidade bastante para participar de qualquer força atacante composta de porta-aviões, cruzadores e destroyers. O seu potencial anti-aéreo é o equivalente ao de um regimento anti-aéreo. O seu lançamento efetuou-se 26 meses apenas depois de haver sido batido a

sua quilha, nesta nova fase de intensa construção naval. Novos navios estão sendo incorporados à esquadra, que se prepara para a tremenda luta que a espera. No Atlântico, as rotas para a África, para a Islândia e para a Inglaterra, estão sendo mantidas. No Pacífico, os japoneses foram tolhidos e têm sido mantidos fóra da Austrália. Em todos os mares, as Nações Unidas estão gradativamente acumulando navios e aviões para a fase decisiva da guerra.

Um ano após o episódio de Pearl Harbor, tanto a Alemanha como o Japão estão tendo a certeza de que os seus cálculos falharam completamente. O poder naval e aéreo das Nações Unidas está crescendo e dando provas da sua superioridade em todos as frentes. E para alcançar esse propósito, os aliados contam com possibilidades inexauríveis, em comparação com as nações do Eixo, mesmo a despeito do seu infame regime de trabalho forçado.

A BATALHA DE GUADALCANAL

A SUA SIGNIFICAÇÃO NA ESTRATÉGIA DO PACÍFICO

NAS selvas da remota Ilha de Guadalcanal, as tropas de infantaria de marinha e do exército dos Estados Unidos enfrentaram uma das batalhas de aspecto mais primitivo e mortal desta guerra e que parece, às vezes, ser inacreditável.

Em 7 de Agosto último, num ataque de surpresa, que foi a sua primeira ofensiva, as forças dos Estados Unidos, capturaram o aeródromo Henderson, situado ao norte da pequena ilha vulcânica do sudeste do Pacífico. Durante os meses que se seguiram, mantiveram elas a sua posição estratégica, a despeito dos constantes ataques de forças aéreas e navais japonesas, assim como de tropas inimigas que se acoitavam na densa floresta em redor do aeródromo. Mesmo sob a intensidade da luta, conseguiram os norte-americanos transformar o campo de aviação em verdadeiro navio porta-aviões, insumergível, cujos aeroplanos dominavam os ares sobre toda a área das Ilhas Salomão. E puderam, então, ver o inimigo perder muitos navios, centenas de aviões e milhares de homens, em custosas tenta-

tivas para retomar o aeródromo. Em quatro meses de luta continua, os japonês perderam 51 navios, ao passo que americanos perderam apenas 20.

Em geral, as tropas dos Estados Unidos tiveram de enfrentar grandes dificuldades. A princípio, mantinham elas apenas uma estreita faixa do litoral. Aos poucos foram forçando o inimigo a recuar para o interior da ilha, para as montanhas, numa série de combates em espaço acanhado, frequentemente de corpo a corpo. Mas, com seus fusis, metralhadoras, granadas de mão e morteiros, conseguiam sustar o ataque dos japoneses à sua linha de esconderijos e trincheiras. Feito isso, avançavam subitamente para matar ou capturar o inimigo em suas próprias trincheiras. O inimigo era, assim, derrotado num gênero de combate cuja maestria é se vangloriava — o combate silencioso, ardiloso e traíçoeiro da mata virgem.

O número de japoneses mortos aumentava diariamente. Eles eram mortos encapitados em postos de tocaia, na galhada de árvores altaneiras; eram

mortos dentro de seus próprios tanques e em buracos e trincheiras. Todos os dias, os comandantes japonês ordenavam novos ataques, por forças numerosas, contra as tropas norte-americanas, num esforço desesperado para deslocá-las a todo custo. Mas os fuzileiros e as tropas do exército dos Estados Unidos mantinham-se firmes e contra-atacavam.

Mesmo durante os dias difíceis de Setembro e Outubro, as forças norte-americanas em Guadalcanal não perdiam a esperança na sua vitória final. Tal como Stalingrado, na frente russa, Guadalcanal era uma prova de resistência muito além das exigências do dever. Era bem a Ilha de Malta do Pacífico, um reduto de formidável resistência.

Em tóda a estratégia do Pacífico, o aeródromo Henderson tornou-se uma muralha invencível contra qualquer avanço do inimigo. Somente Guadalcanal, com as suas Fortalezas Voadoras, seus bombardeiros de mergulho e seus aviões Airacobras, de combate, tem mantido as Ilhas Salomão fóra do controle dos japoneses. As ilhas estão situadas



Mais reforços para Guadalcanal, depois de terem sido repelidas as forças navais japonesas que haviam tentado um assalto a essa importante ilha estratégica

Um destacamento de tropas norte-americanas atravessa o mato, na zona do rio Matanikou, de onde os japoneses haviam sido repelidos, poucas horas antes



Os Fortalezas Voadoras sobre as Ilhas Salomão. Esses aviões quadrimotores, de bombardeio, têm desempenhado papel vital no controle das vias marítimas locais



Heróicos combatentes em Guadalcanal, ao serem condecorados pelo almirante Chester W. Nimitz



Soldados japoneses, mortos em redor de uma metralhadora, após um ataque de granadas, por forças norte-americanas. Na espessa mata virgem de Guadalcanal, onde o apoio da artilharia pesada e dos tanques é impossível, a luta tem sido cruel e primitiva. A morte espreita, traçoeira, em cada recanto. A própria natureza conspira contra o homem

Continuação

num dos pontos mais estratégicos do Pacífico. Nas mãos dos japonês, elas poderiam tornar-se uma potente ameaça contra as linhas de abastecimentos dos Estados Unidos para à Austrália. Sob o domínio das Nações Unidas, as ilhas serviram como uma espécie de trampolim, para os ataques contra as posições inimigas em Rabaul e na Nova Guiné — constituindo também um possível ponto de apoio para a ofensiva contra os japonês nas Filipinas e no próprio Império do Sol Nascente, que terá também o seu crepúsculo.

Desde o dia em que irromperam as hostilidades no Pacífico, os estrategistas de Tóquio haviam ambicionado a posse das Ilhas Salomão. Dentro de um mês, já estavam as tropas nipônicas se infiltrando pelas ilhas. E em Maio, devido ao fato de haver apenas algumas centenas de homens para lhes opôr resistência, os japonês conseguiram se instalar completamente nas Ilhas Salomão. Estavam na posse do importante porto de Tulagi, considerado, pelo famoso almirante inglês Jellicoe, como a melhor base naval no Pacífico. Estavam também concentrando numerosas unidades da sua esquadra naquele porto, num aparente prelúdio de uma invasão da Austrália. Mas no dia 4 de Maio, os aviões da marinha dos Estados Unidos surgiu dos céus, num ataque de surpresa, e puseram a pique oito navios de guerra do inimigo, desfazendo-lhe, assim, todos os seus planos.

Em Julho, os japonês começaram novamente a concentrar suas forças navais, desta vez nas proximidades de Guadalcanal e na Baía de Reketa, na Ilha de Santa Isabel. A marinha dos Estados Unidos mais uma vez interrompeu esses preparativos e destruiu a frota invasora. E dessa ação defensiva, tão bem sucedida, desenvolveu-se a ofensiva das tropas norte-americanas, numa série de ataques decisivos.

Foi assim que, na manhã de 7 de Agosto, iniciaram elas o ataque a vários pontos — em Tulagi, na Ilha Florida, e nas Ilhas Malaia e de Guadalcanal. Em violentos encontros corpo a corpo, os atacantes fizeram os japonês a recuar para o mato a dentro. Ao mesmo tempo era levado a efeito outros ataques frontais nas praias, operações militares que são geralmente consideradas como as mais difíceis. O aeródromo Henderson é o ponto mais importante nas Ilhas Salomão e, por isso, é a chave para o rumo ao norte.



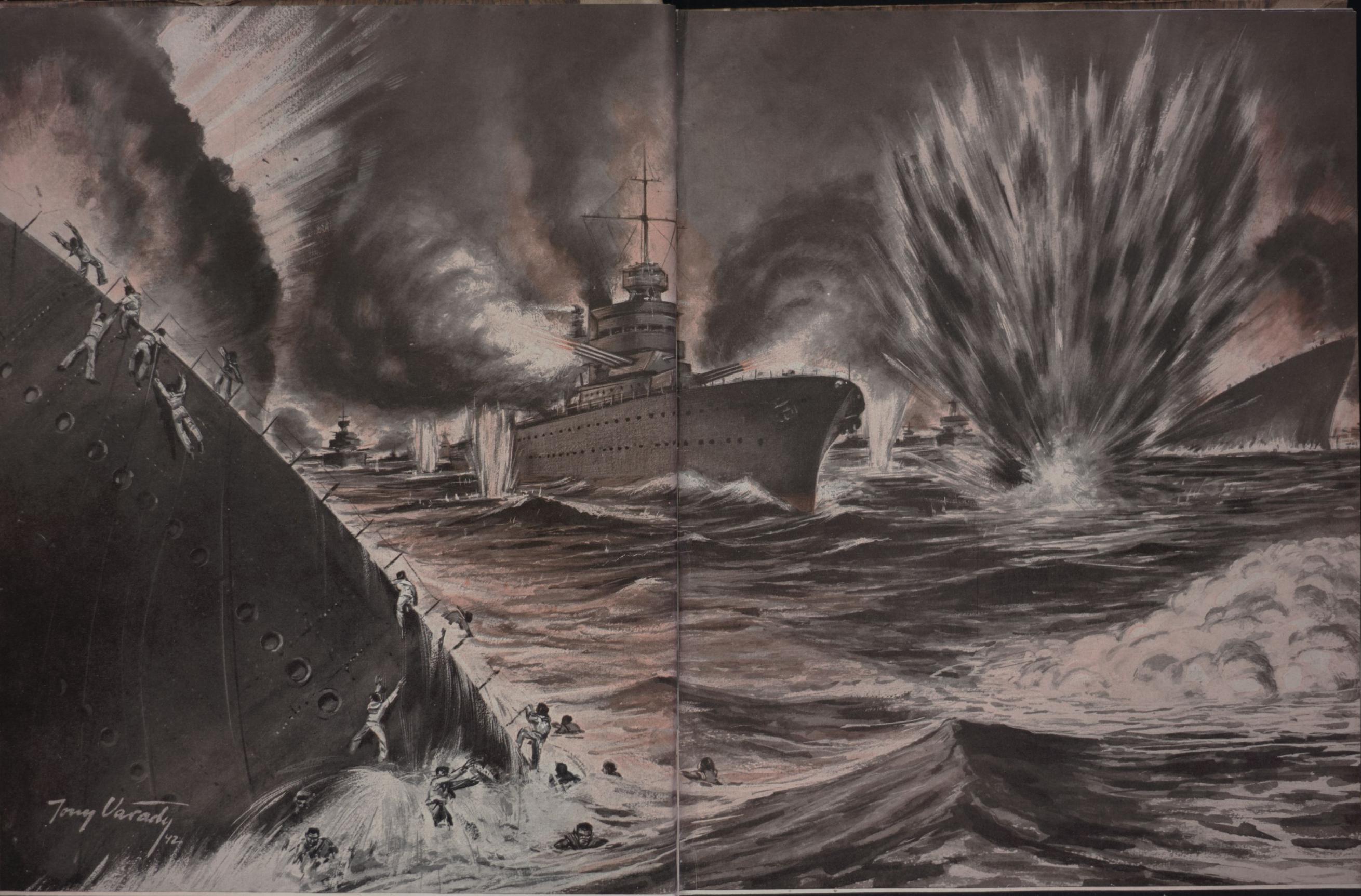
A legenda de que, a soldado japonês nunca se rende não passa de lenda, conforme se verifica por estes numerosos japoneses capturados em Guadalcanal



Oculto sob uma rede de camuflagem, a guarnição de um canhão de 75mm. cobre a avançada de um destacamento que segue para ocupar uma posição arriscada



Este canhão foi capturado aos japonês e imediatamente usado contra eles, em Guadalcanal, onde suas perdas de material bélico têm sido grandes e contínuas



POUCO depois de meia noite do dia 13 de Novembro, uma força naval japonesa, composta de couraçados, cruzadores e transportes, dirigia-se com rumo à Ilha de Guadalcanal, do grupo Salomão.

Disposta em formação de três colunas, essa frota inimiga tinha como objetivo atacar a ilha e retomar o aeródromo Henderson, em poder das tropas dos Estados Unidos. Uma frota da esquadra norte-ame-

ricana, capitaneada pelo cruzador "San Francisco", pôs-se imediatamente em movimento, para interceptar o inimigo. Com o fogo de suas baterias em plena ação, o "San Francisco" meteu-se por entre duas

colunas dos navios japoneses de maior tonelagem — uma manobra que parecia atingir às raias do suicídio. Acima, vemos como um artista interpreta essa batalha em que o cruzador norte-americano

(ao centro) pôs a prova os seus canhões de 8 polegadas, contra as baterias de 14 polegadas dos couraçados nipônese. Para melhor mostrar tanta detalhe quanto possível, as unidades combatentes

estão mais próximas umas das outras do que durante o verdadeiro combate. O "San Francisco" foi alvejado, mas conseguiuavarir tanto um couraçado, que o tornou fácil presa para os destroyers.



Uruguái

"**L**A entrada de nazis es indeseable".

Esse é um aviso que se encontra na parede de um café, próximo ao Palácio do Congresso, em Montevidéu, e que bem caracteriza a atitude do Uruguái quanto à guerra e ao Eixo. Basta estar um dia no país para se verificar que os uruguaios estão determinados a apoiar a luta universal pela manutenção dos manter os ideais democráticos, ainda mesmo que isso exija a renúncia a muitos confortos pessoais.

Os montevideanos, atualmente, estão andando mais a pé, do que de automóvel, porque está havendo uma séria escassez de gasolina. O consumo desse combustível tem sofrido uma redução de 40 por cento. As lojas comerciais que, anteriormente, se conservavam abertas das 9 horas ao meio dia, e das 14 às 16.30, ficam agora abertas seguidamente, das 11.30 às 16.30. Dessa maneira, as pessoas só fazem uma viagem de suas casas para o centro da cidade e do centro para suas casas.

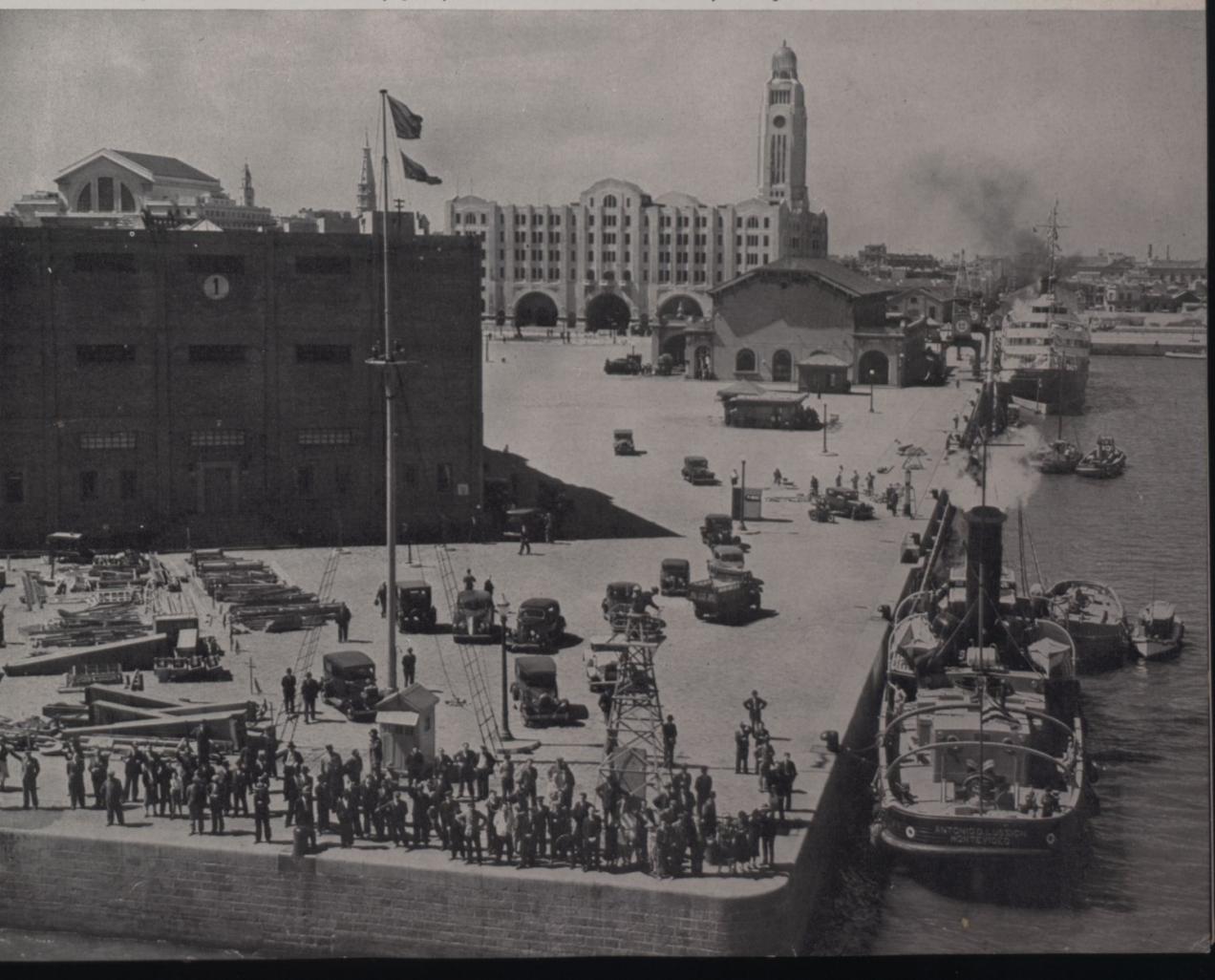
Devido às dificuldades dos transportes marítimos, o Uruguái está passando por uma crise de combustível, em consequência da qual há em menos quantidade de água quente nas casas e apartamentos, e menos aquecimento durante os próximos meses de inverno. Mas os uruguaios não se queixam. Enquanto foi possível, eles compraram milho da Argentina, para empregá-lo como combustível, e agora procuram se abastecer de lenha e de sementes oleaginosas, para a mesmo fim.

Em vez de presenciar, inerte e nervosamente, o declínio das atividades nas obras de construção, devido à falta de aço, maquinismos e vários materiais, o governo está dando execução a um programa de obras públicas, que abrange a



O Dr. Juan José Amezaga, ilustre estadista, eleito recentemente, por extraordinária maioria de votos, para o supremo cargo de Presidente da República

Em baixo: A Alfândega e as docas de Montevidéu. Na página oposta: Vista do centro comercial da capital uruguaya, um dos mais movimentados de América do Sul





O Dr. Alberto Guani, ilustre e famoso intelectual uruguaião, eleito Vice-Presidente da República



A bela praia de Pocitos, em Montevideu, um dos centros balneários mais famosos da América do Sul. Esta fotografia foi tirada do terraço de um dos hoteis



Estudantes uruguaios, empunhando bandeiras dos Estados Unidos e da Inglaterra, e simbolizando, com os dedos, o "V" da vitória, fazem uma demonstração de protesto, contra o torpedeamento, pelos alemães, de um navio mercante uruguaião

(Continuação)

construção de estradas e de aeródromos, e cujo trabalho pode ser feito com a mão de obra disponível e com os maquinismos existentes no país. Em lugar de se construirem arranha-céus no centro de Montevideu, estão sendo construídas casas para operários e para os trabalhadores rurais, empregando para isso um mínimo de materiais escassos, mas garantindo a execução de planos de há muito cogitados pelos dirigentes progressistas e democráticos do país.

Os uruguaios conformam-se com todos os reajustamentos e sacrifícios do momento, porque éles desejam ver a guerra terminada o mais breve possível, e compreendem que a melhor maneira que se acha ao seu alcance para contribuir para esse propósito, é evitar a atividade e a infiltração dos elementos do Eixo na nação uruguaião. Não se contentam éles apenas em falar a respeito de tudo que deve ser feito para isso. O Uruguai agiu independentemente e animou todos os seus vizinhos a ajudarem-no nessa tarefa, quando a mesma parecia ser grande de mais para ser levada a efeito pelo país sozinho. A necessidade forçou a sua primeira ação nesse sentido. Quanto o malogrado cruzador alemão "Graf Spee" se viu acossado nas águas uruguaias, perseguido por unidades de esquadra britânica, e procurou refúgio no porto de Montevideu, o governo nazista, arrogantemente, exigiu que o navio permanecesse no porto, para sofrer completos reparos. Apesar de ser a menor república sul-americana e, naturalmente, não dispôr de força naval para fazer cumprir a sua vontade, o Uruguai rejeitou, terminantemente, a imposição nazista, e ordenou a saída da unidade germânica, logo que a mesma se tivesse abastecido de combustível e provisões, e dentro de prazo estritamente determinado pelo direito internacional. Hoje as torres inclinadas do "Graf Spee", que se afunda cada vez mais no leito raso do estuário do Prata, a poucas milhas da costa, são para os uruguaios, uma constante lembrança, daquele seu primeiro atrito com Hitler.

O segundo episódio ocorreu seis meses depois, quando elementos nazistas indignados, e agindo de acordo com as ordens recebidas de Berlim, no sentido de dominar a oposição uruguaião, se preparam para pôr em execução no Uruguai o famoso "plano Fuhrmann". Isso não era outra coisa senão a realização de um dos esquemas de Hitler, para a conquista do mundo, contidos no seu "Mein Kampf". Seu fim era se apoderar do governo em Montevideu, num golpe brusco, transformar o país em simples colônia agrícola do Reich, e usá-la como uma base para o ataque contra a Argentina, o Paraguai e o Brasil. Arnuld Fukrmann, o "Fuhrer" local, estava aguardando a chegada de 5.000 "turistas" alemães, procedentes da Argentina e do Brasil, para reforçar as suas próprias forças armadas, quando o governo uruguaião descobriu o plano, mandou prender os cabeças e desbaratou a organização. Como resultado desses dois contatos com os processos nazistas de infiltração, talvez não seja exagero afirmar que, em todo o Hemisfério, o governo do Uruguai se tornou um dos mais capazes para descobrir e para frustrar conspirações do Eixo.

Em 13 de Abril de 1943, a Comissão Consultora de Defesa Política de Emergência, com sede em Montevideu, comemorará o seu primeiro aniversário. Seus trabalhos já despertaram enorme interesse no Hemisfério Ocidental, constituindo assim um verdadeiro modelo para outras comissões, quanto à planejamento da sua ação cooperativa.

O Dr. Alberto Guani, famoso Ministro do Exterior do Uruguai e recentemente eleito Vice-Presidente da República, tem sido o presidente da referida comissão e tem se distinguido pelas suas valiosas contribuições aos trabalhos e resoluções da mesma, em toda matéria de interesse continental.



Aqui vemos um exemplo dos excelentes produtos da pecuária do Uruguai, a importante indústria do país. Ao fundo, estão o grande frigorífico e a "packing house". Em baixo: Produtos da selecionada criação de carneiros, que se distinguem, universalmente, pela quantidade e qualidade da sua lã, comprovando, assim, o bom aproveitamento que os uruguaios fazem do seu solo, considerado como dos melhores para o desenvolvimento de grandes pastagens. O Uruguai é um dos maiores produtores de lã e de carnes congeladas destinadas às forças das Nações Unidas



Os Paraquedistas Em AÇÃO



O momento culminante numa invasão de tropas transportadas por aviões, tem lugar quando os paraquedistas estabelecem os postos de metralhadoras em redor do aeródromo e das posições artilhadas do inimigo. As tropas invasoras, que chegam logo depois, em outros aviões, apressam-se para entrar em ação e evitar qualquer contra-ataque.

AS tropas de assalto do exército dos Estados Unidos — tropas de paraquedistas que realizam ataques de surpresa contra aeródromos e centros de comunicações inimigos — já foram postas à prova de fogo na campanha ao norte da África. Logo no início das operações, os paraquedistas ocuparam pontos estratégicos em Marrocos, depois de uma travessia aérea de mais de 2.000 quilômetros da Inglaterra à África. Mais tarde fizeram a sua aterrissagem na Tunísia, para ocupar aeródromos e dar combate às colunas motorizadas alemães. Em

alguns desses encontros com o inimigo, os paraquedistas saltaram de altitude tão pequena, que a poeira do deserto entrava pela porta dos aviões, na ocasião dos saltos. Doutras vezes, saltavam nos ares em meio de cerrado tiroteio anti-aéreo. Flutuando, em grande número, sobre uma posição inimiga, essas tropas de assalto têm a extraordinária vantagem de atacar de surpresa. Todos os paraquedistas são soldados escolhidos, enrijecidos através de longa preparação. Munidos de granadas de mão e fusis-metralhadoras, elas são verdadeiros

arsenais ambulantes. A sua descida é acompanhada por para-quedas coloridos, trazendo, em amarrados, mais material bélico — morteiros, metralhadoras e munições. Assim que chegam ao solo, os paraquedistas se desfazem do pára-quedas e entram, imediatamente, em ação, como soldados de infantaria. Sua função, em regra, é capturar pontos apropriados à aterrissagem de aviões-transportes que conduzem armas mais pesadas e tropas de reforço. Mas, tal como na luta na Tunísia, elas entram em ação em qualquer parte que for preciso.

As tropas paraquedistas sobrepõem-se a todos os obstáculos. Aqui vemos intrépidos atacantes vadeando um curso d'água e evitando que suas armas se molhem



A fase mais arriscada da aterrissagem do paraquedista, é quando ele se vê forçado a perder preciosos momentos para se desvencilhar do seu para-quedas

UM EXÉRCITO DE PAISANOS

ERA uma manhã de frio cortante de inverno, quando desembarcaram numa praia da vila de Provincetown, na ponta do Cabo Cod, em Massachusetts, os exaustos sobreviventes de um navio torpedeado, que conseguiram salvar-se em duas baleeiras. O Corpo de Cidadãos da Defesa local imediatamente assumiu as funções que lhe competiam.

Elementos de todas as camadas da população da vila, comerciantes, donas de casa, professoras, enfermeiras e pescadores, cujos distintivos, nos braços, designavam as suas respectivas funções, quer como trabalhadores de emergência, policiais ou bombeiros auxiliares, canteiros, etc., foram convocados para prestar os seus serviços. Em poucos minutos, compareciam todos ao centro previamente designado. Uns traziam cobertores para agazalhar os naufragos quasi congelados, outros vinham com seus automóveis e auto-caminhões, para usá-los como ambulâncias e conduzir os naufragos para o hotel, onde todos os preparativos já os aguardavam para o pronto socorro. Médicos e enfermeiras estavam a postos e os encarregados da cantina serviram 500 refeições, mil chicaras de café e 250 sanduíches.

O Corpo de Cidadãos, que havia estado preparando mensageiros, enfermeiras, trabalhadores auxiliares e demais assistentes, para uma emergência que muitos habitantes da vila supunham que nunca se verificaría, permaneceu 32 horas seguidas naquele trabalho de socorro.

Noutra pequena localidade, os elementos organizados da defesa civil estavam a postos, quando as águas dos rios Shenandoah e Potomac inundaram a vila de Harper's Ferry, na Virgínia. O Corpo de Defesa encarregou-se da retinada de centenas de moradores das áreas inundadas do vale, e proporcionou-lhes abrigo, roupa e alimentação.

Em Boston, recentemente, 500 pessoas foram mortas e numerosas outras ficaram feridas no incêndio de um cabaret. Os bombeiros e policiais auxiliares prestaram valiosos serviços, ajudando a extinguir o fogo e a dirigir o trânsito de veículos, enquanto outros assistentes de primeiros socorros se incumbiam de atender aos feridos. A própria organização de defesa fornecia o plasma seco, para transfusões de sangue.

Nos Estados Unidos acham-se organizados 11.500.000 voluntários, que constituem a Fôrça da Defesa Civil, incluindo homens e mulheres, de todas as camadas sociais. Todos têm suas atribuições especiais para um caso de emergência, e preparam-se detalhadamente, em cursos que abrangem desde os conhecimentos indispensáveis para combater as chamas,



Dois guardas contra raides aéreos — um é construtor civil, o outro é um comerciário — durante o seu plantão voluntário, num posto protegido por sacos de areia. O plantão é de uma vez por semana

diminuir os efeitos de explosivos e bombas incendiárias, ate o reconhecimento de aviões inimigos e a maneira de dar a necessário alarme, e prestar assistência aos enfermos e feridos, além de numerosos outros encargos correlatos.

No país inteiro, esse exército de paisanos está a postos para entrar em ação. Muitos dos voluntários que o compõem, estão, atualmente, prestando serviços permanentes de guerra. Até agora têm havido poucos casos que exigem a mobilização das fôrças da Defesa Civil. Não obstante, a nação inteira sente-se confiante nos benefícios decorrentes da sua preparação.

A Defesa Civil também tem prestado relevantes serviços, ajudando na coleta de ferro velho e de gorduras, para aumentar a produção de aço e de munições, cooperando nas campanhas para a venda de títulos do empréstimo de guerra e pondo à disposição profissionais e assistentes para substituir os médicos e os enfermeiros que são mais necessitados noutros encargos de urgência. Contribui bastante para os trabalhos das juntas do rationamento dos gêneros alimentícios e de gasolina, assim como para cuidar das crianças cujas mães estão trabalhando nas indústrias de guerra. Quando as juntas de rationamento, numa cidade, necessitavam com urgência de numerosos auxiliares, a Defesa, dentro de seis horas, conseguiu reunir 2.500 voluntários. Mais de 100.000 enfermeiras assistentes estão se reunindo aos trabalhos da Cruz Vermelha, através da Defesa Civil. Até agora, 32.000 já concluíram mais de 200 horas do curso hospitalar indispensável às enfermeiras auxiliares. Elas se encarregam de numerosos detalhes do serviço nas enfermarias, substituindo assim centenas de enfermeiras graduadas, cuja experiência se torna urgente em casos mais importantes e no serviço hospitalar do exército e da marinha.

As voluntárias da Defesa estão, igualmente, zelando em todos os sentidos para manter em perfeitas condições o estado sanitário do país. Dirigem escolas da arte culinária, para ensinar às donas de casa a preparação de alimentação sadias e nutritivas, substituem médicos e enfermeiros que foram incorporadas às fôrças armadas, e encarregam-se dos serviços de imunização contra a difteria e a varíola.

A organização da Defesa Civil tem sua sede em Washington, mas em todo o país há pessoas proeminentes, em cada cidade ou localidade, com atribuições diretoras dos serviços necessários em qualquer emergência. A guerra, pela primeira vez, está fazendo refletir os seus horrores em todos os lares, e isso vem forçar a população civil a estar em constante alerta.



Durante um exercício da defesa passiva anti-aérea, em Nova York. Os alunos de uma escola pública são encaminhados pelos guardas voluntários, para os seus abrigos, previamente designados



Guardas voluntários, assim como bombeiros e enfermeiras de emergência, reunem-se no seu respectivo posto, instalado num armazém vazio, cujo proprietário, patrioticamente, o alugou por um dólar por mês



A fim de permitir que o maior número possível de enfermeiras possa prestar seus serviços nas fôrças armadas, numerosas enfermeiras auxiliares estão se encarregando, voluntariamente, de muitos trabalhos hospitalares. Vê-se aqui uma delas, distraindo uma pequenina enferma. Em baixo: Bombeiros auxiliares reúnem-se no quartel do seu distrito, onde ilhes são ministrados conhecimentos do manejo de mangueiras



CANHÃO DE SÍTIO

DENTRE as armas mais mortíferas e efetivas, encontram-se as grandes peças de artilharia de posição ou canhões de sítio. Ao contrário da infantaria e da cavalaria, cujo objetivo é o combate individual, de homem a homem, a artilharia de campo, ou de posição, tem por fim abrir o caminho para o ataque das outras armas. Sua tática é alve-

jar as fortificações inimigas, os depósitos de abastecimentos e de munições, estradas, vias-férreas, posições de metralhadoras e de artilharia, assim como postos de comando. A maior peça de artilharia desse gênero é o obuseiro de 240 mm., que se vê nesta gravura. Pesa trinta toneladas e é transportado separadamente, por meio de possantes tratores.





O Presidente Franklin D. Roosevelt, acompanhado do seu ajudante de ordens, comandante J. McCrea, dá as boas vindas ao Presidente Fulgencio Batista, de Cuba



O Presidente Batista, na ocasião em que proferia o seu discurso na União Panamericana. Vêem-se, da esquerda para a direita: Os embaixadores Carlos Martins, do Brasil; Felipe Espil, da Argentina; Luis Fernando Guachalla, da Bolívia; o Secretário de Estado dos Estados Unidos, Cordell Hull; o embaixador Manuel de Freyre y Santander, do Perú, e o embaixador Diógenes Escalante, da Venezuela

PRESIDENTES EM

TEVE especial significação a visita, em Dezembro, do general Fulgencio Batista, Presidente de Cuba, aos Estados Unidos, afim de tratar dos problemas da guerra, com o Presidente Roosevelt, e para fazer uma excursão às fábricas de aviões, em Buffalo. Durante a sua estadia, o presidente cubano teve oportunidade de se referir aos objetivos da paz das Nações Unidas, em discurso que proferiu perante a Câmara dos Representantes.

"A política da boa vizinhança," declarou Sua Excia., "veiu trazer novas esperanças para nós, no Novo Mundo, que prezamos o ideal da Justiça, para nós, que desejamos ver a humanidade, que hoje sofre no Velho Mundo, livre para sempre, do horroso peso de não ser capaz de pensar senão através do cérebro de outros, nem de poder se locomover sem constrangimento. Pode afirmar-se que, do momento em que foi proclamada a Carta do Atlântico, uma perspectiva mais radiante surgiu para as nossas nações, por isso que esse documento incorpora em si os princípios essenciais que são a inspiração de um grupo de nações que não procuram nem a dominação nem a conquista, mas antes aspiram pelo advento de uma era na qual possa a humanidade viver em paz e gozar do seu inalienável direito de buscar a felicidade. A responsabilidade daqueles que, como nós, governam as Nações Unidas neste crítico momento na história do mundo é muito grave, e todos temos como objetivo a reconstrução do mundo nas bases da mais absoluta justiça."



O Presidente Carlos Arroyo del Rio, do Equador, em companhia do Presidente Roosevelt, dirige-se para a Casa Branca, depois da sua chegada a Washington

VISITA AOS E.U.

O DR. CARLOS ARROYO DEL RIO, Presidente da República do Equador, esteve nos Estados Unidos, em Novembro, numa visita durante a qual trocou ideias com o Presidente Roosevelt e pôde ver o intenso trabalho de produção bética. Por ocasião da sua chegada a Washington, assim se expressou Sua Excia. a respeito da América e do mundo:

"Um perigo comum teve como feliz resultado o despertar da consciência da América. O programa visualizado pelos homens que hoje dirigem os destinos deste continente deve ser tal, que torne essa união não apenas temporária, mas indestrutível e duradoura. Não precisamos apenas da América de hoje, unida em face do terrível espetáculo de uma guerra sem precedentes e que está semeando a angústia e a ruina, mas de uma América de amanhã, vigorosamente coesa para enfrentar a perspectiva da paz, uma paz que venha realizar suas esperanças em feitos harmónicos e construtivos. Devemos fazer com que a América de após guerra, a vitoriosa América, seja a América da rehabilitação humana, uma América que faça um culto da soberania nacional; uma América que exalte o vigor da sua mocidade e a mocidade dos seus ideais."

Em discurso que proferiu perante a Câmara dos Representantes, o Presidente Arroyo del Rio acentuou que "não há dúvida de ser nossa a causa da democracia e da justiça, e de estarmos lutando juntos para preservá-las para os nossos países."



O Presidente del Rio, acompanhado do general Francis B. Wilby, comandante da Academia Militar de West Point, examina um dos tanques usados em exercícios, pelo corpo de alunos. Devido ao mau tempo, não se realizou a parada dos cadetes em honra ao presidente equatoriano. Sua Excia. e sua comitiva tiveram, entretanto, ocasião de visitar o estabelecimento e os campos de manobras



Numa das fábricas dos Estados Unidos, onde mais um rebite no acabamento de um avião de bombardeio, é importante contribuição para a superioridade aérea

DIREITO AO ALVO

EM todas as frentes está se verificando o ataque dos enormes aviões de bombardeio dos Estados Unidos. Nápoles, Lille, Creta, Hongkong e Rangoon, são alguns dos redutos do Eixo, na Europa, na África, na Ásia e na Oceania, continuamente sujeitos aos seus formidáveis raides aéreos.

Essa ofensiva está assumindo proporções cada vez maiores. Cada dia, mais aumenta a produção dos possantes bombardeiros e dos velozes aviões de combate, que são entregues aos hábeis elementos de uma força aérea — pilotos, bombardeadores, artilheiros e mecânicos, em crescente número e prontos para entrarem em ação.

Na página ao lado, vê-se um operário aeronáutico, numa das fábricas dos Estados Unidos, que contribuíram para a produção de 49.000 aviões de guerra, em 1942. À direita, vê-se um bombardeiro, por ocasião de um dos muitos ataques feitos sobre pontos estratégicos alemães, na Europa. Em baixo, as bombas estão caindo sobre uma fábrica nazista.



Cinco mensageiras que foram levar a morte e a destruição aos redutos nazistas em Lille, na França ocupada. São bombas usadas pelos Fortalegas Voadoras





Duas mulheres de Stalingrado saem de um abrigo contra raídes aéreos, para tornar ao seu trabalho. Elas simbolizam o espírito de um povo que, há meses seguidos, tem suportado um dos sítios mais mortíferos na história da humanidade. A sua determinação para não ceder à brutalidade do invasor nazista, revela-se no quadro épico das ruínas da cidade.

STALINGRADO

A VERDUN RUSSA

EM Julho e Agosto, sob o calor ardente do verão, os russos, tanto soldados como civis, preparam-se para a defesa de Stalingrado. Durante os dias do outono, que esfriavam cada vez mais, os defensores mantiveram suas posições, em ruas em chamas e entre paredes que desabavam sob a maior concentração de fogo, de bombas e de canhoneio, jamais suportada pelo homem.

E quando chegaram as primeiras neves do inverno, os alemães ainda não haviam tomado a cidade que, dois meses antes, afirmavam êles, já estava caindo em seu poder. Era, assim, o completo desmoronamento dos planos de campanha do Führer, com a consequente perda de grandes reservas de homens e de máquinas. A defesa de Stalingrado tornara-se um dos maiores feitos da história.

Desde 19 de Agosto, que os chefes militares russos viram não ser mais possível evitar uma batalha, de casa em casa e de rua em rua. O formidável cerco alemão estava comprimindo a cidade. Os nazistas aproximavam-se em dois vastos semicírculos — um através do Rio Don, a 80 quilômetros, mais ou menos, a noroeste, e outro mais a sudoeste, na mesma distância.

Foi, então, adotado o mesmo plano de defesa que havia antes se revelado como exemplar, em Odessa, em Kiev, Leningrado e Rostov. Cada casa se tornou uma fortaleza. Homens e mulheres armaram-se de qualquer maneira. Os homens, em geral, dispunham de rifles automáticos. Mas muitos dêles tinham sacos cheios de granadas de mão e de garrafas contendo líquidos explosivos, os "cocktails Molotov", usados para incendiar os tanques alemães.

As tropas assentaram morteiros destinados a estabelecer um terrível fogo de barragem de curto alcance. Todos os abastecimentos, de boca e de munição de guerra, ficaram dispostos em pontos centrais. Cidadãos e soldados construiram barricadas e outros abrigos, colocaram minas explosivas, cavaram trincheiras e armadilhas contra os tanques, assim como redutos para a sua própria artilharia. Os auto-caminhões do Exército Vermelho trafegavam constantemente, conduzindo tropas e material bélico, enquanto a cidade se fortificava para a sua morável resistência.

Milhares de toneladas de equipamento de tôda sorte, procedentes das maiores fábricas de tratores da cidade, eram carregadas em barcaças no Rio Volga, seguindo com rumo ao norte, para longe do alcance dos nazistas. As barcaças estavam a cargo exclusivamente de mulheres. Várias outras fábricas, completas, eram desmontadas e mudadas para o éste, através do Volga. Crianças, velhos e enfermos, inclusive os soldados feridos do Exército Vermelho, eram também conduzidos para pontos garantidos no outro lado do rio. Sacos de areia foram empilhados em redor dos edifícios. Foram cavados túneis, para fazer a ligação de importantes centros subterrâneos. Todos tinham muito que fazer. Homens e mulheres, suarentos e apressados, cruzavam nas ruas, silenciosamente, ocupados de mais para trocarem sequer uma palavra. Os defensores da cidade bem compreendiam a razão por que Hitler a queria. Muitos dêles haviam ajudado a construir Stalingrado, a transformá-la de um antigo centro comercial de 140.000 almas, em uma progressista metrópole industrial de 500.000 habitantes. Em tempo de paz, suas fábricas produziam muitos dos tratores que substituíram os 10.000.000 arados



Dos portais, dos telhados e das crateras produzidas pela explosão de formidáveis bombas, os russos defendem a sua cidade — de rua a rua, de casa em casa, resistindo à tremenda pressão do ataque contínuo dos alemães

(Continuação)

de madeira da Russia Imperial. Na guerra, estavam produzindo granadas, tanques, canhões e aviões. A cidade é longa e estreita, numa extensão de 50 quilômetros ao longo da margem ocidental da grande curva do Volga, o rio por onde, normalmente, é feito o transporte de um terço dos produtos da Russia. Se Stalingrado tivesse caído no outono, os alemães teriam podido estabelecer uma linha de defesa fluvial para o inverno. Teriam servido das águas do Volga para fazer a ligação com as águas do Mar Cáspio. Isso iria fazer cessar o transporte, pelo Volga, de 9.000.000 de toneladas de petróleo, por ano, das jazidas do Cáucaso para o norte da Russia. E os consideráveis embarques de cereais ficariam também seriamente prejudicados. Iria cessar uma importante fonte de provisões.

Os defensores de Stalingrado lutaram para proteger esse tráfego e para manter a sua posição para a ofensiva deste inverno. Essa luta, entretanto, viu-se essencialmente o exterminio dos alemães. Estes haviam invadido a Russia, e isto era razão bastante.

"Os alemães vieram para nos matar", exclamavam os líderes políticos. "Não hão-de escapar com vida. Nenhum deles!"

A batalha de Stalingrado se intensificou rapidamente, sem, entretanto, chegar a um ponto crítico final. Logo após haverem forçado a travessia do Rio Don, os alemães iniciaram um tremendo bombardeio aéreo da cidade. A Fôrça Aérea Russa abateu noventa e dois aviões nazistas, durante os primeiros dois dias do assalto, mas os aviões inimigos mantinham-se em formações incessantes por sobre a cidade. Rommel, na África, ficou sem aviões que substituissem as suas perdas. A Inglaterra viu-se livre do "castigo" por haver bombardeado o Reich. Mas sobre Stalingrado concentrhou-se o maior ataque aéreo nazista jamais visto, dia e noite.

A cidade, que levava vinte anos para se construir, estava reduzida a cinzas e escombros. Chamas projetavam-se pelo céu acima, de edifícios incendiados, à noite, e espessas colunas de fumo pairavam sobre a cidade durante o dia. Algumas edificações que não haviam sido atingidas pelas bombas, estavam cobertos pela terra arremessada das crateras adjacentes. Outros se abriam e desmoronavam. Turmas de socorro procuravam retirar mortos e feridos dos escombros, dia e noite. O lamento dos que haviam perdido parentes e amigos se misturava com os gritos de sofrimento dos feridos. Dentre estes, muitos eram removidos para o outro lado do Volga. Os bombeiros estavam a postos, esforçando-se eficientemente para impedir o alastramento das chamas, mas o fogo surgiu por toda parte.

Os aviões alemães atacavam a cidade em formações de 150 aparelhos, e os ataques de mil aviões por dia tornaram-se coisa comum. Somente sobre uma fábrica, a aviação nazista lançou 5.000 toneladas de explosivos — quasi o dôbro da quantidade que a R.A.F. inglesa havia lançado em tóda a cidade de Colônia, durante o seu raide de mil bombardeiros, que foi considerado dos maiores.

Mas, mesmo em meio de tanta destruição, muitas paredes mantinham-se em pé. Muitos depósitos de abastecimentos escaparam ao assalto. Muitas fábricas continuavam a funcionar. Tanques continuavam a sair de oficinas, livres do tremendo efeito das bombas. A cidade vivia e respirava sob um monólito de ruínas. O seu povo, porém, não esmorecia.

Enquanto prosseguia o bombardeamento, soube-se que o Exército Vermelho estava recuando lentamente no noroeste e no sudoeste. Aproximava-se, então, a luta nas ruas e ativaram-se os preparativos para enfrentá-la. Não houve, entretanto, nenhum avanço espetacular de colunas motorizadas alemães, como se havia verificado no começo da guerra, contra as cidades da costa do Canal da Mancha, ou, mais recentemente, contra Smolensk. Mas o cérebro nazista fazia sentir-se inexoravelmente. Duas



Os soldados alemães tropeçam nos cadáveres dos seus próprios camaradas, na ânsia de se renderem

No dia 2 de Setembro, os alemães alcançaram um ponto no Volga, ao norte de Stalingrado, e os russos foram forçados a se reorganizar em nova linha de defesa. Aproveitando-se das vantagens que já haviam alcançado, os alemães conseguiram ocupar a orla metropolitana da cidade, em 3 de Setembro. E o rádio de Berlim não cessava de anunciar que "a queda de Stalingrado era inevitável."

No dia 5 de Setembro, a luta atingiu o auge da sua tremenda fúria. Ambos os combatentes se envelopavam numa luta corpo a corpo, nas linhas de frente, ao passo que a artilharia russa desbaratava as cargas dos numerosos tanques nazistas. Os guerreiros de Hitler morriam, assim, em combate primitivo, à baioneta, enquanto, nas imediações, os monstros mecânicos da guerra moderna eram despedaçados irremediavelmente. E Stalingrado não caiu.

Em 31 de Agosto, isto é, nove dias depois de atravessarem o Don, as tropas do marechal Fedor von Boch estavam a quinze milhas de Stalingrado.

O Comboio Para MURMANSK



Com carregamentos de tanques e aviões para a frente russa, os navios deste comboio encetam a sua jornada para os mares árticos, com rumo ao porto de Murmansk

NOSO navio é um velho cargueiro, atropetado com tanques, aviões e auto-caminhões para o exército russo. Nos porões há também um carregamento de várias toneladas de nitro-glicerina. Por isso, pisamos no convés com todo o cuidado.

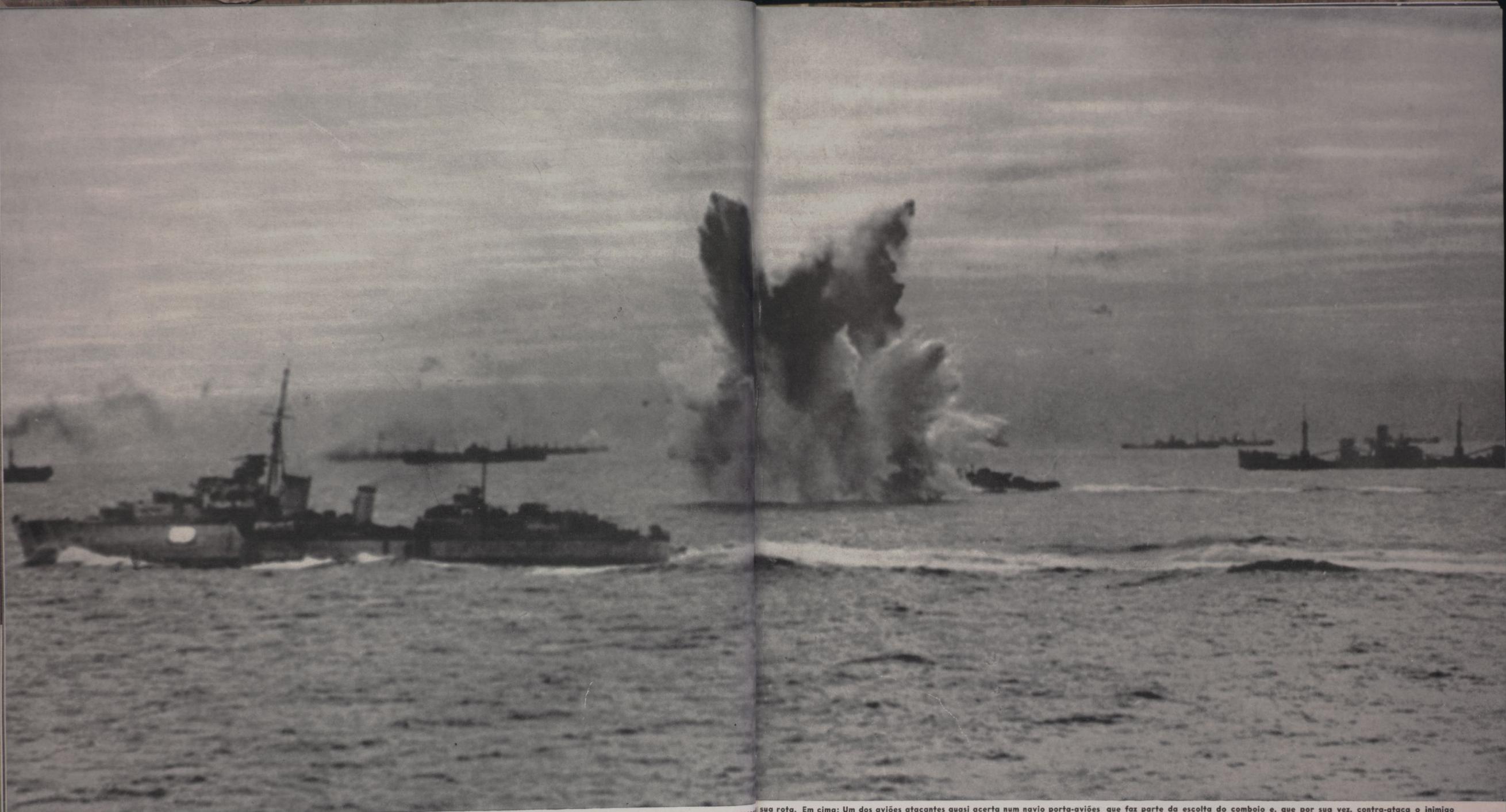
Partimos de um porto norte-americano e chegamos a salvo ao nosso ponto de encontro. Verificamos que somos parte de um grande comboio, escoltado por numerosas unidades da marinha de guerra. Os cruzadores e o navio anti-aéreo, que é um grande navio mercante especialmente adaptado para esse fim, tomam suas posições no centro, indo os destroyers e as corvetas pelos flancos, zigzagueando como cães de pastor. E, vagarosamente, encetamos a jornada, rumo ao norte, preparados para as surpresas. O nosso comboio é bem característico de dezenas de outros enormes comboios que, durante 1942, con-

seguiram escapar ao ataque alemão, aéreo e submarino, através do Atlântico e nas águas ao largo da Noruega. Em alguns comboios, as perdas sofridas são de 50 por cento em alguns casos, mas, em doze meses, os Estados Unidos e a Inglaterra mandaram para a Russia 3.000 aviões, 4.000 tanques, 30.000 veículos, quasi um milhão de toneladas de granadas, e outros materiais bélicos.

Breve verificamos que há ainda outros perigos, além de minas e submarinos inimigos. A escuridão e o nevoeiro constituem tremenda ameaça de abaloamento entre os navios petroleiros e os cargueiros que transportam gasolina e explosivos. E pensar nisso, não é nada agradável. Quando a visibilidade é tão escassa que nada se vê, somente podemos manter a nossa posição por meio de apitos, dando o número que nos corresponde no comboio, através



As neves do Ártico transformam-se em espessa camada de gelo, que cobre todos os navios e seu equipamento



Da costa da Noruega até Murmansk, o comboio enfrenta os repetidos e tremendos ataques dos aviões de bombardeio e dos submarinos alemães, mas consegue prosseguir sua rota. Em cima: Um dos aviões atacantes quasi acerta num navio porta-aviões que faz parte da escolta do comboio e, que por sua vez, contra-ataca o inimigo

do código Morse. Num comboio são vedadas as comunicações pelo rádio. Após vários dias de viagem com rumo ao norte, o navio capitânea iça uma série de sinais, e alguns navios que se destinam à Islândia desligam-se do comboio acompanhado de sua respectiva escolta. Nós rumamos para oeste. Dias seguidos prosseguimos na jornada, sem maiores incidentes, e chegamos a um porto na Escócia.

À medida que, novamente, rumamos mais para o norte, o tempo continua a esfriar mais. O convez e a mastreação ficam cobertos de espessa camada de gelo. A nossa escolta foi reforçada com cruzadores ingleses, um navio porta-aviões, destroyers e caça-minas. No percurso ao longo da costa da

Noruega, para além dos misteriosos "fjords" e montanhas cobertas de neve, lançamos as nossas "boias de cerração" — pesos flutuantes de madeira amarrados à ponta de um longo cabo de arame, os quais, ao serem rebocados, cortam as águas em ondas que servem de sinal para o navio que vem atrás.

O nevoeiro do Ártico torna-se denso e o pesado contorno dos outros navios transforma-se em simples sombras apagadas, e, aos poucos, desaparecem completamente; o nosso único meio de manter o contato com eles é através das boias de cerração e do apito rouco de cada navio, dando o seu número convencionado. Tudo tem um ar de profundo mistério.

Quando clareia o tempo, o navio capitânea iça

a bandeira de perigo, anunciando a aproximação de aviões. E' agora que vamos nos submeter à verdadeira prova. Podemos vê-los, os dois grandes Focke-Wulf Condors, e sabemos que o inimigo já nos descobriu. Os Condors conservam-se em vôo baixo, no horizonte, circundando lentamente o comboio, mas fóra do alcance de nossas armas.

Durante seis dias e seis noites sob constante tensão nervosa, eles nos seguem, em turnos, assinalando todos os nossos movimentos, aos bombardeiros que, na certa, hão-de vir.

Os alemães não se apressam. Há tempo bastante para dispor de todos os detalhes para um ataque coordenado. Este é um grande comboio e requer

atenção especial. Ao observarmos a circulação dos Condors, bem podemos imaginar o que está em preparação. Os submarinos estão tomando suas posições. Os bombardeiros de mergulho, os aviões torpedeiros, lança-minas e de combate estão sendo reunidos.

Dá-se, finalmente, o ataque. Os bombardeiros surgem ruvidamente em bandos que aterrorizam.

Contamos mais de cem dêles, durante a batalha que se encarna durante 18 horas seguidas. Os alemães deviam ter suas bases aéreas em Narvik ou em Trondheim, dois pontos convenientes na costa. O nosso navio anti-aéreo e os nossos cruzadores rompem fogo com todos os seus canhões, mas os

alemães continuam a atacar, com enormes bombas aéreas, torpedos, minas, metralhadoras e canhões.

Os nossos aviões de combate estão no ar, procurando fugir ao nosso próprio fogo de barragem anti-aérea. Vemo-los abaterem três aviões inimigos. E o resto dos aviões nazistas concentram o seu ataque contra o nosso porta-aviões. Mas o fogo de barragem é espesso de mais, e elas voltam a atacar os navios cargueiros. Vemos aviões projetarem-se no mar, em chamas, vemos navios irem pelos ares, aos pedaços, e outros navios ardendo em fogo.

Os torpedos riscam as águas furiosamente, e dêles escapam por uma questão de metros. Os destroyers estão ativos, lançando bombas de pro-

fundidade. Em certo ponto, no mar, vêm-se distintamente as bôlhas, uma camada de óleo, táblias e legumes que vêm à tona. Um submarino, pelo menos, foi ao fundo.

Nossos canhões trocam sem cessar. Várias vezes notamos que uma bomba vem certeira em nossa direção, mas sempre erra o alvo. Lembramo-nos dos explosivos nos nossos porões e pedimos a Deus para que suportem mais um daqueles tremendos choques.

Os aviões inimigos afastam-se, afinal, e nós vamos tomar um café, lá em baixo. Ao escurecer, elas voltam, mas apenas doze desta vez, e os nossos próprios aviões dão-lhes caça. E tudo se acalma.

RICKENBACKER ESCAPA DE MAIS OUTRA SENSACIONAL AVENTURA

O FAMOSO "AS" RELATA COMO FORAM SALVOS, ÉLE E SEUS COMPANHEIROS, DEPOIS DE PERDIDOS, DURANTE QUASI UM MÊS, NAS ÁGUAS DO PACÍFICO

O FAMOSO aviador norte-americano, capitão E. J. Rickenbacker é, positivamente, um homem de sorte. Depois de passar 24 dias perdido nas águas do Pacífico, com seus companheiros de infarto, em pequenos barcos de borracha, foi recolhido finalmente por um avião da Marinha dos EUA., e o seu salvamento, pelas circunstâncias de que se revestiu, constitui um fato notável.

O veterano aviador tinha sido incumbido de uma missão aérea, pelo Secretário da Guerra dos Estados Unidos, e assim que foi notado o seu retardamento e se verificou a completa ausência de notícias a seu respeito, vários aviões começaram a devassar os horizontes na vasta região do sul do Oceano Pacífico, procurando encontrar algum vestígio que conduzisse ao salvamento de Rickenbacker e dos seus companheiros.

E quando, depois de tantos dias de ansiedade geral, correu a notícia de que o salvamento havia se verificado, o país inteiro sentiu um grande alívio. Toda gente recordou, então, os episódios da vida do grande herói, que durante a primeira guerra mundial, havia se distinguido pelos seus extraordinários feitos aéreos. Todos recordavam como Rickenbacker havia se tornado famoso por ter abatido 21 aviões alemães. E como, depois da guerra, em sensacionais provas de automobilismo, ele, como detentor de vários recordes de velocidade, havia escapado numerosas vezes, de tremendos desastres, com alguns arranhões apenas. Relembra-se também do recente desastre de aviação de que fôrâ ele vítima, em 1941, e do qual conseguiu escapar milagrosamente, quando era então presidente da Eastern Air Lines.

Numa entrevista concedida à imprensa, em companhia do Secretário da Guerra Stimson, o capitão Rickenbacker assim relatou as trágicas peripécias que ele e seus companheiros enfrentaram nas águas do Pacífico:

"Todos nós nos sentimos imensamente gratos às nossas forças aéreas, aos fuzileiros navais e ao pessoal da marinha, por estarmos aqui hoje. À marinha, principalmente, coube a parte mais difícil do nosso salvamento. Dia e noite, deram todos a sua energia para que fossemos salvos. Lamentamos apenas não ter sido possível salvar a todos. Um dos que faziam parte do nosso grupo, o jovem sargento Alexander T. Kaczmarczyk, de origem polonesa, perdeu, infelizmente, a vida. Mas tive a ventura de poder trazer salvo, o coronel Hans Adamson, assim como o sargento rádio-telegrafista

James W. Reynolds. Este último ficou num hospital em San Francisco, onde já está em vias de completo restabelecimento. O coronel Hans Adamson, infelizmente, ainda continua em estado grave, devido aos sofrimentos por que passou. Durante vinte e um dias, o coronel suportou estoicamente o tremendo sacrifício que a situação nos impunha, e que para ele foi agravado por uma crise diabética que o deixou prostrado, quando chegamos às Ilhas Samôa. Nessa ocasião, o hospital da marinha não dispunha de insulina, mas aconteceu chegar um médico que também era diabético e que trouxe o seu próprio abastecimento de insulina, e isso salvou a situação.

O CORONEL teve ainda uma pneumonia, e quando o perdemos. Nessa ocasião, eu tive de partir para o oeste, e me demorei na viagem cerca de dez dias. O estado de saúde do coronel agravou-se e ele teve de se submeter a uma operação. Quando voltei, ele já estava passando melhor. Dois dias depois, pude transportá-lo, de avião, para cá.

Ele está agora no Hospital Walter Reed, cercado de todos os recursos da ciência. Estou certo de que, aqui em Washington, entre amigos e com sua família, o coronel não tardará em ficar completamente restabelecido, dentro de um ou dois meses.

Há muitas coisas a respeito do que fizemos que enfrentar, que não posso dizer, porque se referem a assunto de caráter militar, de importância vital. Nós íamos partir às 10.30, para o nosso primeiro ponto de destino na área do sul do Pacífico. Quando fizemos a decolagem, porém, houve um desarranjo no sistema hidráulico do freio esquerdo, e parecia que estávamos arrancando todos os hangares do aeródromo. Fui então informado de que já havia outro aparelho à nossa disposição, e que a baldeação do equipamento, das bagagens e da correspondência seria feita, de modo que estariam prontos para partir novamente às 13.00 da madrugada.

Procurei fazer um relato de tudo que se passou imprevisto ou na amerissagem que pudessemos tentar. Mas, graças à pericia do nosso piloto, o capitão William T. Cherry, e graças também à nossa sorte, conseguimos fazer a amerissagem sobre as ondas, sem maior inconveniente para o avião. Em consequência do choque inevitável, sofreu o coronel Hans C. Adamson uma luxação nas costas, e o rádio-telegrafista ficou com o nariz fraturado. Eramos cinco no compartimento do rádio e quando se deu o choque, não pudemos nos mover muito, como era

Perguntei-lhes se haviam pedido informes a respeito da nossa posição. Foi então que pudemos verificar que o nosso sistema de comunicações radiotelegráficas estava encontrando dificuldades. Eu disse, francamente, que parecia estarmos sendo levados pelo vento, mais do que os outros supunham. Convém acentuar que não lá não dispunhamos do recurso de informações e dados meteorológicos. Tudo se baseava unicamente em previsões que não se revestiam de acuracidade. Acho que, em futuro próximo, será possível remediar essa condição naquela zona. Tivemos, portanto, que nos arriscar da melhor maneira possível, prosseguindo na nossa jornada. Depois de algum tempo, parece que estávamos a ver alguma coisa que se assemelhava a uma ilha ou um navio. Na verdade, tudo não passava de simples sombras das nuvens sobre o mar. São assim as miragens dos aviadores. E quando se faz questão de encontrar alguma coisa, a ansiedade multiplica essas miragens. Tivemos esse problema. O tempo, porém, ia passando e a nossa gasolina estava se sgotando. Nada mais nos restava fazer, senão continuar voando e alimentar a esperança de encontrarmos terra o mais breve possível. Resolvemos, afinal, parar os dois motores exteriores, para economizar combustível, e continuamos a usar apenas os dois motores internos. Em nossa última mensagem, tentando dar conta da nossa precária situação, havíamos dito que só tínhamos gasolina para mais uma hora de vôo, aproximadamente. E dai em diante, começamos a enviar, continuamente, o SOS. Durante uma hora inteira, o rádio-telegrafista insistiu, pedindo socorro. Enquanto isso, fomos nos desfazendo de tudo que era péso a bordo, tal como correspondência, ferramentas, bagagens e peças de equipamento. Pusemos a água que tínhamos e as rações alimentícias, no compartimento do rádio.

COLOCAMOS os nossos colchões contra as paredes do compartimento, afim de amortecer o choque resultante da alguma imprevisão ou na amerissagem que pudessemos tentar. Mas, graças à pericia do nosso piloto, o capitão William T. Cherry, e graças também à nossa sorte, conseguimos fazer a amerissagem sobre as ondas, sem maior inconveniente para o avião. Em consequência do choque inevitável, sofreu o coronel Hans C. Adamson uma luxação nas costas, e o rádio-telegrafista ficou com o nariz fraturado. Eramos cinco no compartimento do rádio e quando se deu o choque, não pudemos nos mover muito, como era

natural, devido à falta de espaço. Não obstante, o solavanco foi grande, a ponto de causar a quebra de diversos e importantes aparelhos essenciais, e isso veio agravar mais ainda a nossa situação. Todos nós estávamos tão ansiosos para nos afastar do avião, antes que o mesmo fôsse ao fundo, que não prestamos muita atenção às nossas reações ou à água. Ficamos, portanto, sem qualquer abastecimento de água ou comida, com exceção de quatro laranjas pequenas, que nos serviram de alimentação durante oito dias, tal foi a minha arte em repartilhas com uma precisão matemática.

Infelizmente, o barco de borracha pequeno, com lotação para dois homens, emborcou e o rapaz que mais tarde veio a falecer caiu à água. Esse contratempo fez-o engolir bastante água salgada e durante algumas horas, ele sofreu os efeitos de uma terrível perturbação gástrica, que só serviu para aumentar mais ainda a sede. Quasi todos nós estávamos nos sentindo mal, devido ao mar agitado. E durante à noite, o rapaz, sem que nós soubessemos, pôs-se a beber água salgada. Isso veio agravar o seu estado já debilitado pela absoluta falta de alimentação e, na noite do dia 13, ele faleceu, depois de grande sofrimento.

Com uma corda que trouxera do avião, eu havia amarrado os barcos, conservando-os ligados a uma distância de seis metros. No barco da frente iam o piloto, o capitão Cherry, o copiloto, o tenente Whitaker, e o rádio-telegrafista. No barco do centro, íamos eu, o coronel Adamson e o mecânico Bartek; e no último, finalmente, iam o navegador e o sargento Kaczmarczyk. Depois de havermos iniciado a nossa jornada nos barcos salva-vidas, começamos a pensar nos alimentos e na água que havíamos deixado no avião. Mas não nos atrevemos a voltar ao aparelho, com receio de que o mesmo pudesse ir ao fundo, nos arrastasse na sucção. Encaramos, então, os primeiros cinco dias a fôro, que foram de completa calmaria. O mar parecia um imenso espelho, mas o calor era insuportável.

OS meus companheiros, em sua maioria, haviam resolvido se desfazer dos sapatos e até das meias, assim como das calças, porque supunham que iriam ter de nadar muito. Mais tarde, infelizmente, verificaram que essa idéia havia sido das piores, porque ficaram expostos às terríveis queimaduras do sol, que lhes deixou os pés e as pernas em misero estado. Eu tive mais sorte, por isso que não me separei dos meus sapatos, devido a ter um

pé que, de vez em quando, me incomoda um pouco. Fiquei também com o meu velho chapéu de feltro, que minha mulher, repetidamente, tem insistido para que o ponha fôra, por julgá-lo imprestável. Esse chapéu, porém, foi para mim um verdadeiro achado, porque, com ele, consegui abrigar meus olhos contra os rigores do sol, que queimava como fogo.

Eu tinha trazido três ou quatro lenços e comecei a usá-los a cobrir o rosto, para aliviar as queimaduras do sol, o que conseguimos um pouco, mas nos pés e nas mãos, o sofrimento era intenso.

SOMENTE na oitava noite tivemos chuva. Não vimos nem sombras de aviões ou navios à nossa procura. O rapaz que ia no meu barco, o mecânico Bartek, havia trazido uma Bíblia no bolso. Do segundo dia em diante, passámos a nos reunir, pela manhã e à noite, para fazermos nossas orações e lermos algumas passagens da Bíblia, implorando pelo nosso salvamento. Depois que se acabaram as laranjas, a fome fez-se sentir terrivelmente e todos suplicavamos por um alívio. Nós tínhamos duas linhas de pescar, com pequenos anzóis, mas faltavam fadas a isca. Por incrível que pareça, o nosso problema pouco depois encontrava solução. Dentro de uma hora, depois das nossas orações, uma gaivota veio poussar calmamente na minha cabeça. Bem se pode imaginar como fiquei nervosíssimo, procurando virar-me, com todo o cuidado, para pegá-la. Mas consegui o intento e a ave teve que ser sacrificada. Repartimos a carne, e dos medos fizemos isca. O capitão Cherry conseguiu pescar uma cavala, de oito polegadas de comprimento, e eu peguei outro peixe também de bom tamanho, e assim pudemos nos alimentar durante dois dias. Dividimos tudo igualmente e não se estragou nada. No dia seguinte, outra gaivota veio poussar no meu ombro. Peguei-a, mas não tive coragem de matá-la. Na noite desse dia, tivemos a nossa primeira trovada. Todos procuraram evitar trovoadas, mas nós estávamos interessados em aproveitar essa oportunidade de conseguirmos água. Tivemos de nos servir das nossas camisas, dos lenços e meias para fazer a captação do precioso líquido. Assim, nos primeiros dias que se seguiram, as nossas reações de água consistiam de dois golinhos apenas, para cada um. Por sorte, houve mais chuva e dessa maneira aumentamos o nosso suprimento de água. Mas desta vez, durante o temporal, o barco do capitão Cherry emborcou e, como consequência, perdemos todos os nossos foguetes semafóricos, o nosso estojo contendo tudo

que era necessário para primeiros socorros, e vários outros objetos. O barco menor arrebentou a amarra e foi à garra, mas conseguimos alcançá-lo novamente, a remo. Na noite do dia 11, o pobre rapaz que depois veio a falecer, estava em estado de extrema fraqueza. Apesar de ser de 30 graus, mais ou menos, temperatura e a água não estar fria, eram ajetados continuamente pelas ondas, e o vento transformava os horrores em verdadeira ducha de água gelada. Por isso, passei o rapaz para o nosso barco e procurei agazalhá-lo, aconchegando-o a mim, para que pudesse sentir o calor do meu próprio corpo. Fiz isso durante duas noites, principalmente pela madrugada, quando os efeitos da cerração eram terríveis.

Na tarde do dia em que ele faleceu, pediu-nos para voltar para o barco pequeno. Fizemos a mudança, mas à noite, ele piorou e, finalmente, às 3 horas da madrugada, exalava o último suspiro. Já tive ocasião, várias vezes, de retirar homens dos escombros de automóveis e de aeroplanos em chamas, mas a morte daquele rapaz causou-me uma impressão como eu nunca senti. Tive receio de tomar qualquer decisão a respeito, antes de romper o dia. Às 6 horas, reunimos-nos todos e eu o examinei detalhadamente e resolvi considerá-lo morto. Pedi a dois dos meus companheiros para que verificassem bem o fato e servissem de testemunhas. Depois, carregamos o corpo sobre a borda e, lentamente, foi o mesmo absorvido pelo mar.

ESSA foi uma das tarefas mais difíceis da minha vida. Agora, só restavam sete. O mecânico Bartek, que estava sozinho no outro barco, foi à garra. Pela manhã, ele estava a uns três quartos de milha de distância, e tinha resolvido voltar, isto é, não seguir mais conosco. A razão dessa decisão era, só posso atribuir a qualquer desequilíbrio, devido ao estado de espírito em que o rapaz se achava.

Reunimos-nos novamente, mas pouco depois, o desânimo se alastrava. E, como era natural, enfrentamos todos momentos difíceis, de verdadeiro desespero. À tardinha, no décimo sétimo dia, vimos, finalmente, alguma coisa que nos veio encher de esperanças. A umas cinco milhas de distância, notamos um pequeno hidro-avião. Mas apesar de todos os nossos esforços, gritando e acenando desesperadamente, para chamarmos atenção, o avião passou e desapareceu. Foi uma tremenda desilusão. No dia seguinte, dois outros aviões surgiram e, mais

O capitão Rickenbacker apoiado pelo coronel Robert L. Griffin Jr. (à esquerda) e por um dos tripulantes do avião que o salvou das águas do Pacífico

Com as mãos envoltas em ataduras, o coronel Hans C. Adamson é conduzido, numa maca, para o hospital da base naval, depois de haver sido salvo do desastre no Pacífico

O Secretário da Guerra, Henry L. Stimson, (à direita) felicita o capitão Eddie Rickenbacker, após a entrevista que o famoso aviador concedeu aos jornalistas, em Washington

Na torre do canhão do hidro-avião da marinha, que conduziu para Honolulu quatro dos companheiros do capitão Rickenbacker, salvos depois de 24 dias no mar



RICKENBACKER ESCAPA DE MAIS OUTRA SENSACIONAL AVENTURA (Continuação)

sorte de se aperceberem da nossa presença. Um dia mais e vimos novamente, desta vez, quatro aviões passarem por nós, dois de cada lado, a cinco milhas de distância, aproximadamente. Apesar de uma vez, desapareceram, sem que tivessemos tido a estarem os nossos barcos bem juntos, amarrados em grupo, e serem de côn amarela, mesmo assim não fomos avistados. Deve ser a coisa mais difícil do mundo, notar um ponto tão pequeno, na imensidão do oceano, quando as ondas estão agitadas. Nós não sabíamos onde estávamos e tinhamos a certeza de que ninguém mais sabia. Muitos do que pudesssem estar à nossa procura, já nos davam por mortos. Em verdade, ninguém sabia se estávamos vivos ou mortos, tal como no caso de Amélia Earhart, porque o Pacífico é um oceano de imensas proporções. Eu supunha que havíamos amerissado a oeste do nosso ponto de destino. A única coisa que dispunhamos para nos guiar era um relógio — só um, porque os outros estavam estragados pela água do mar. Todos os dias, marcavamos o nascer e o pôr do sol. E para manter a nossa direção, improvisámos uma vela com uma camisa e um remo. Notámos que a direção era para o sudeste, mas nós não tinhamos certeza. Eu receava que pudessemos estar rumando a algum grupo de ilhas ocupadas pelos japoneses. Todos tinhamos receio de sermos capturados e feitos prisioneiros. Bem sabíamos que em tais circunstâncias, não durariam muito tempo.

NA noite de vigésimo dia, apesar dos protestos, resolvemos nos separar. Cada barco seguiu para o seu lado. O capitão Cherry seguiu, sozinho, no barco menor, acompanhado pelo segundo barco, no qual iam o copiloto, o navegador e o rádio-telegrafista. O capitão Cherry foi encontrado por um avião da marinha. O outro barco seguiu desgarrado, e foi dar a uma ilha deserta. Aí estiveram os seus tripulantes durante um dia e meio, até que foram encontrados pelos habitantes de uma ilha próxima. À tarde, o nosso barco foi, finalmente, avistado por dois aviões que passaram por nós, deram a volta e regressaram ao ponto de onde tinham vindo. Um deles voou bem rente e o seu piloto nos acenou com a mão. Correspondi ao aceno, para mostrar que não estávamos mortos. Ansiosamente, vimos os aviões desaparecerem no horizonte. Mais tarde, fui informado que ambos estavam com pouco combustível naquela ocasião. Enquanto isso, caiu uma trovada e os aviões parece que nos perderam de vista. Meia hora depois, surgiu outra vez e exatamente sobre o ponto onde estávamos. Um deles permaneceu dando voltas no local e o outro regressou à sua base. O sol já ia desaparecendo no horizonte e receiamos que, se o avião não amerisse quanto antes, talvez não pudesse fazê-lo mais tarde e nós estariam perdidos novamente. O sol já havia desaparecido e continuavamos naquela ansiedade, aumentada pela escuridão que já nos envolvia. Sabíamos que o avião não poderia amerissar sem se arriscar a um desastre. Mas, pouco depois, surgiu do avião um sinal luminoso e mais outro. Pude avistar, então, no horizonte as luzes de um avião que vinha na nossa direção. Desta vez tratava-se de um avião patrulha que, ao chegar próximo, fez uma admirável amerissagem e se acerçou de nós. Deu-se início à nossa passagem do barco para o avião. O tenente que nos ajudou, foi um verdadeiro heróis. Teve de carregar a uma altura de três metros, o coronel Adamson, para colocá-lo na cabine, o mesmo fazendo com o mecânico e comigo, que fomos colocados nas asas do avião, que era constantemente sacudido pelas ondas. Pouco depois, o avião decolava, com rumo à sua base, que ficava a cerca de quarenta milhas de distância. Após 15 ou 20 minutos, surgiu outro avião, que se aproximou do nosso. Ficou resolvido que dois de nós passássemos para esse avião. Feito isso, o avião seguiu acompan-

hando o outro, no qual permanecia o coronel Adamson, cujo estado de fraqueza física tornaria difícil a sua mudança. Ao chegarmos à base naval, soubemos que o capitão Cherry havia sido encontrado, assim como os demais do nosso grupo, e que já se achavam numa ilha. A Marinha enviou um médico para atendê-los, e no dia seguinte todos deveriam ser trazidos para a base. Felizmente para nós, a marinha acabaria de instalar uma pequena enfermaria, dispondo de oito ou dez leitos, sob árvores palmeiras. O luar e as palmeiras davam ao local um aspecto encantador e que fazia lembrar aqueles famosos romances a respeito dessa região. Médicos e enfermeiros trataram-nos com todo o desvelo, dia e noite. Quando me puzeram no avião, eu havia bebido quatro jarros de água e uma grande tigela de caldo de carne, antes que os médicos soubessem. Na enfermaria da base, ficamos reduzidos a poucas gramas de caldo, de hora em hora. Procurei convencê-los que estava em condições de me alimentar à vontade, mas nada pude fazer contra as ordens do médico, que, certamente tinha toda razão. Quarenta e oito horas depois fomos transportados, de avião, para o hospital da Marinha, num das Ilhas Samōas. Só ficaram o mecânico e o rádio-telegrafista, que ainda estavam muito fracos para suportar a viagem. Foi nessa ocasião que o Adamson piorou consideravelmente. Eu, felizmente, sofri menos as consequências do desastre. Duas semanas depois, através da cooperação do Secretário da Guerra e do general Arnold, chegava dos Estados Unidos outro avião para ficar, com sua respectiva guarnição, à minha disposição. E no domingo, segui para terminar a minha missão. Na segunda-feira, chegamos a Nova Guiné. Aí tivemos ocasião de encontrar as nossas forças enfrentando um trabalho incrível, em matéria de transportes, que só podem ser feitos pelo ar. Toda a condução de homens, canhões, munição e material bélico, assim como a remoção de feridos, têm que ser feitas em aviões e sob as condições mais adversas. Fiquei com o general MacArthur e tive oportunidade de conhecer um dos maiores entusiastas pela aviação, o general George Kennedy, comandante de um núcleo de aviadores de energia e de capacidade incomparáveis. Estão em constante atividade, dia e noite, e lutando contra toda sorte de obstáculos.

No dia que os deixei, eles haviam abatido dezenove aviões inimigos, num só combate, tendo perdido um avião apenas. Esse foi um encontro aéreo de forças mixtas, de aviões pesados e aviões leves, e de bombardeio, contra aviões bombardeiros e aviões de combate, japoneses, do tipo Zero.

LÁ, soube que o general Jack MacNider, quando se achava dirigindo um patrulhamento à noite, tinha sido atingido pelos estilhaços de uma granada de mão e teve de ser removido para um hospital, em Brisbane. Fui visitá-lo e encontrei-o o mesmo militar decidido, e já em vias de completo restabelecimento. Ele me disse que ainda não havia encontrado soldado mais indiferente à morte do que o japonês. Parece que eles não têm a consciência do perigo e se arriscam como verdadeiros fanáticos. Isso define a espécie de inimigo que temos que enfrentar nesta tremenda luta.

Pude observar como está se tornando notável a superioridade dos nossos aviadores. O inimigo não pode mais ocultar a sua inferioridade técnica e em combate. Os pilotos japoneses, na maioria, são inexperientes e incapazes. Os nossos aviões P-38 estavam se revelando serenos de qualidades admiráveis em combate, principalmente no bombardeamento das tropas nipônicas em Buna e Gona.

Em meu regresso, fui a Guadalcanal. Não me deixaram ir no meu avião. Tive que seguir com a guarnição de um avião de combate, B-17. Na ilha verifiquei o inferno que aquilo está sendo, de lama

e sangue. Se todos, nos Estados Unidos, avaliassem o que os nossos soldados estão fazendo para nós e para as gerações futuras, de certo não lhes regatariam os maiores agradecimentos. Os nossos aviadores, tanto os do exército como os da marinha, têm se mostrado inexcusáveis. Estão abatendo os Zero japoneses numa proporção de quatro aviões de combate, aproximadamente, para cada um dos nossos que se perde. Quanto a outros tipos de aviões de combate, a média é de quatro a cinco contra um que perdemos, e quanto aos B-17, é de nove a dez. A nossa aviação está destruindo também numerosos navios mercantes e unidades da marinha de guerra do Japão.

AS dificuldades que os nossos aviadores enfrentam, afetam seriamente a saúde. Muitas coisas, infelizmente, não se pode evitar. Afinal, é a guerra. Mas graças ao grande estímulo que sentem, decididos como estão, para alcançarem a vitória, elas mostram ansiosos por continuar até o fim.

Acima de tudo, entretanto, precisamos de mais e mais armas e aviões. Depois que se verifica as condições sob as quais os nossos soldados e aviadores estão combatendo, dia e noite, sem cessar, chega-se à conclusão de que a produção é a chave do nosso problema. Se pudessermos trazer para os Estados Unidos as nossas tropas que estão combatendo em pontos tão distantes, e as pussemos nas nossas fábricas, e mandassemos os operários para as frentes de combate, garantir que teríamos o dôbro da nossa produção de armamentos dentro de trinta dias. Se pudessermos convencer o nosso povo em geral, de que qualquer esforço, por menor que seja, para aumentar a produção de aviões, navios, armas e munições, iria servir a um grande propósito, estou certo de que todos cooperariam com um interesse além de todas as expectativas.

Os protestos e objeções a respeito do racionamento de borracha e gasolina, mostram-se tão insignificantes e ridículos, quando vemos o que estão fazendo os nossos soldados e as privações pelas quais eles estão passando, desejosos apenas de alcançar a vitória. Não pude deixar de refletir no fato de que, a borracha de um pneu velho é bastante para a fabricação de duas ou três balsas ou barcos salva-vidas, do tipo que nos serviu durante 24 dias de penosa permanência em pleno mar.

Se todos procurassem compreender melhor a significação do racionamento, como no caso em apreço, estou certo de que ninguém negaria o seu apoio, nem deixaria de cooperar para que todos os recursos possíveis fossem postos à disposição da nossa indústria, com o fim de ativar e aumentar a produção de artigos indispensáveis e dos quais há urgente necessidade em crescentes quantidades.

Se todos encarassem seriamente esses prementes problemas, talvez não se preocupassem tanto com a falta dos seus automóveis para os passeios dominicais, ou por serem forçados a andar mais um pouco a pé ou se servirem de outros meios de condução. Convém que todos nos lembremos de que estamos a distâncias de três a seis mil milhas do inferno onde estão combatendo os nossos soldados. É difícil fazer-se uma idéia do que é aquilo, sem se ver a realidade, mas estou convencido de que todos se esforçarão por compreender a situação, tal como ela é, e contribuirão com o seu valioso concurso para que possamos solver o mais depressa possível, os problemas que estamos enfrentando. Para vencermos, todos deverão cooperar tanto.

Espero que a viagem que fizemos, mesmo com todas as suas dificuldades e os sofrimentos, possa nos servir de proveitosa lição e contribua para estimular em nossos compatriotas, o interesse para atingirmos os máximos da nossa produção. Porque sem esse esforço, não teremos a produção que habilitará os nossos soldados a desempenharem a sua missão."



A guerra no deserto é de movimentos rápidos e de ataque intenso. E uma luta na qual a vitória é conseguida pela superioridade do equipamento mecanizado

A CAMPANHA NO DESERTO

As vitórias do Oitavo Exército inglês na frente ocidental do deserto africano, puseram termo às ameaças nazistas contra o Canal de Suez e anularam os efeitos do movimento envolvente que a Alemanha estava levando a efeito, visando dominar as regiões petrolíferas estratégicas do Oriente Médio. Em menos de um mês, o marechal Rommel foi derrotado pelos ingleses, em encarniça batalha,

e foi forçado a recuar mais de mil quilômetros pela Tripolitânia a dentro. Dessa maneira, a vanguarda mecanizada do general Montgomery, especialmente preparadas para tal espécie de campanha, e que dispunham de grandes quantidades de tanques, aviões e material bélico procedentes dos grandes centros de produção dos Estados Unidos.

Os ingleses lançaram o ataque na noite de 23 de Outubro, aproveitando-se da lua cheia que iriaclarear o deserto para um formidável combate noturno. O inimigo ficaria, assim, sem qualquer possibilidade de repouso. Na primeira fase da luta, as forças aéreas, a artilharia e a infantaria coordenaram a sua ação para romper as linhas das forças de



Esta fotografia, encontrada em poder de um prisioneiro nazista, mostra um aspecto do porto de Trípoli, repleto de navios do Eixo, aviariados pela aviação aliada



O resultado de um ataque aéreo contra um comboio de munições, perto de Baba. Os vagões de carga revelam o tremendo efeito da explosão das munições destinadas às forças do Maerchal Rommel



O famoso general B. L. Montgomery, comandante do Oitavo Exército inglês, que infligiu derrotas decisivas às forças alemães na África

Numerosos prisioneiros alemães e italianos escoltados por alguns soldados das forças aliadas, em carros blindados, seguem para um dos campos de concentração no Egito. A avançada dos aliados foi tão rápida que milhares de alemães e italianos, abandonados à sua própria sorte, perambulavam a esmo pelo deserto



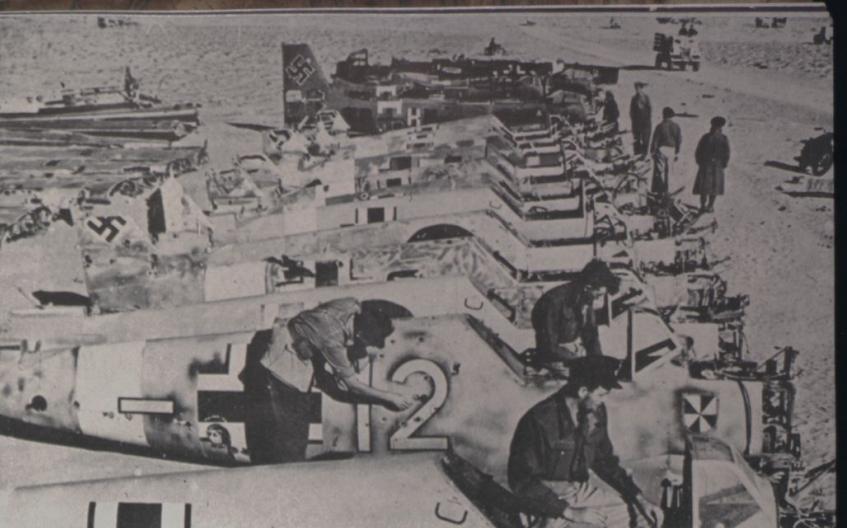
(Continuação)

marechal Rommel, que se julgava senhor do terreno. Com a colaboração de esquadrilhas da Aviação Militar dos Estados Unidos, as forças aéreas britânicas alcançaram, rapidamente, a necessária superioridade no ar. Os alemães em breve viam-se com as suas linhas de comunicações interrompidas e sujeitos ao contínuo e mortífero ataque aéreo. Enquanto isso, a artilharia britânica estabelecia uma das barragens de fogo mais intensas desta guerra. Numa frente de seis milhas de extensão, seus canhões, potados em espaços de 20 metros de distância entre si, iam destruindo as trincheiras e os assentamentos de artilharia que os nazistas haviam construído na rocha viva. Sob a proteção do fogo da artilharia, a infantaria britânica ia avançando eclarecendo o terreno, numa vasta área do campo minado pelos alemães.

Quando a brecha estava feita, as forças blindadas avançavam. Essas forças, que constituiam o Décimo Corpo do Exército, eram compostas de duas divisões blindadas britânicas e de uma divisão néo-zelandesa: 40.000 homens munidos das melhores armas modernas. E numa batalha formidável, em que se verificava o ataque de tanque a tanque e de canhão a canhão, foi, afinal, derrotado e espalhado pelo deserto, o aguerrido exército do marechal Rommel. Com a chegada do inverno, os ingleses prosseguiram na sua ofensiva, continuamente, em direção à Líbia. Durante noites frídas e dias ardentes, peculiares ao clima da região, mantiveram elas a sua perseguição contra as tropas nazistas, já então em desbaratada retirada. Os ingleses foram estabelecendo novos postos avançados e construindo novos aeródromos para a sua aviação.

As nações do Hemisfério Ocidental de muito contribuíram para o sucesso dessas operações das forças britânicas. Navios foram afastados do tráfego das Repúblicas Americanas, para as vias de abastecimentos de Suez, mesmo a custo de todos os sacrifícios. Unidades da marinha de guerra dos Estados Unidos encarregaram-se da escolta aos comboios, em suas viagens consecutivas.

As forças blindadas britânicas dispunham de numerosos tanques "General Sherman", que haviam sido destinados às divisões do exército norte-americano. Mas, por ordem do Presidente Roosevelt, foram esses tanques enviados com a máxima urgência para as tropas britânicas no teatro da guerra no Egito. Essa decisão foi tomada quando o Presidente e o Primeiro Ministro Churchill julgaram que a necessidade das tropas no Egito era mais essencial.



Numerosos aviões alemães, destruídos num aeródromo perto de Sollum, depois de um raide levado a efeito pelos quadrimotores Liberators. Os alemães também deixaram ao abandono grande quantidade de material bélico



Este soldado alemão procurou abrigar-se durante um ataque aéreo, mas não conseguiu passar da entrada do abrigo. Com a perda de numerosos tanques, destruídos pelo intenso fogo aliado, os alemães sofreram grandes baixas

ra



O cadete J. R. Anderson, ao assumir o seu posto num avião-escola, para fazer um voo. Em baixo: Vista geral da base aéro-naval de Corpus Christi, no Estado do Texas. Esse é o maior dentre os numerosos centros de preparação aeronáutica da Marinha dos Estados Unidos, destinado a fornecer 33,000 novos pilotos-aviadores por ano



AVIAÇÃO NAVAL

NUVENS espessas projetavam sua sombra sobre as águas picadas do Pacífico. De repente, irrompeu de uma delas uma esquadrilha de aviões-torpedeiros norte-americanos, precisamente à pôpa do porta-aviões japonês. Num célebre mergulho, através do fogo vivo dos canhões anti-aéreos, os aviões desviaram-se de uma formação de Zeros japoneses, e largaram seus torpedos, que foram atingir em cheio o costado do navio. Poucas horas depois, o porta-aviões ia ao fundo.

Este episódio, ocorrido nas águas do sudoeste do Pacífico, foi apenas uma das muitas vitórias alcançadas pelos aviadores navais dos Estados Unidos.

Em um mês apenas, abateram eles 396 aviões japoneses. Desde que começou a guerra, a relação das perdas aéreas é de 5 a 1, favorável aos Estados Unidos. Durante um ano, puseram a páque e avariam 159 navios japoneses, inclusive 10 cruzadores, 6 porta-aviões, 13 destroyers e nove unidades menores.

A marinha está ativando a construção de uma força aérea ainda maior. Os estaleiros e as fábricas de aeronaves estão adiantadas na execução do programa de construção que inclui porta-aviões num total de 500.000 toneladas e milhares de aviões. Além disso, navios mercantes estão sendo adaptados para o mistério de porta-aviões. E novos pilotos-aviadores estão sendo preparados numa média de 33.000 por ano.

Esses pilotos primeiro aprendem a voar nas escolas preparatórias terrestres da marinha. A maior das está situada na cidade de Corpus Christi, no Texas, nas margens do Golfo do México. Aí, a Marinha fez construir uma verdadeira cidade aeronáutica, com numerosos e imensos alojamentos, hangares, aeródromos e edifícios escolares.

Durante as primeiras semanas do curso em Corpus Christi, os cadetes aprendem a técnica do voo, em instrução ministrada em terra. Exercitam-se no tiro ao alvo móvel, pilotam aviões-escolas, biplanos e, depois,



Mais de cem cadetes das outras Repúblicas Americanas estão fazendo o curso de aviação em Corpus Christi, que constitui a última palavra no gênero. Na gravação vêem-se alguns cadetes, ao dirigirem-se, de auto-ônibus, para as aulas na escola de aeronáutica mais freqüentada do mundo



Servindo-se de modelos de navios de guerra e de aeronaves, os cadetes familiarizam-se com a solução de vários dos importantes problemas da tática do combate

Em baixo: Um dos famosos hidro-aviões Catalina, da Marinha, ao regressar de um voo matutino, pilotado pelos cadetes, em vários estágios do curso prático





A arma indispensável a todo avião de guerra—a metralhadora, é aqui explicada, numa aula prática, em que os cadetes aprendem os detalhes da sua construção.

familiarizam-se com os aviões mais pesados, com os instrumentos e com o vôo noturno, fazendo, também, vôos através do país. As aptidões especiais, que elas revelarem nesse período, servirão para estabelecer a natureza dos seus estudos, em cursos posteriores. Na preparação prática referente ao manejo do avião, os cadetes se especializam em um dos três grupos de aviões da marinha. O primeiro grupo compreende os aviões de bombardeio de mergulho, que tem suas bases a bordo de navios porta-aviões, os aviões-torpedeiros e os aviões de combate; o segundo grupo abrange os aviões de exploração e os de combate, com base em cruzadores e couraçados; o terceiro grupo, finalmente, é o dos aviões-patrulha de bombardeio, de longo vôo.

Os cadetes que se especializam como pilotos de aviões, cuja base é o porta-aviões, aprendem a decolar e a aterrissar em secções de um campo que tem a forma de uma coberta de navio. Os aviões pilotados pelos demais cadetes são decolados por meio de catapulta, tal como deverão ser de bordo de cruzadores e couraçados, em pleno mar. Os cadetes que se especializam em aviões-patrulhas fazem exercícios de lançamento de bombas.

Na Escola de Corpus Christi, encontram-se mais de cem cadetes das outras Repúblicas Americanas. A primeira turma acabou de concluir o curso em 15 de Dezembro. Alunos das outras nações do Hemisfério também estão em vários aeródromos da Aviação Militar dos Estados Unidos, fazendo cursos de piloto, de conservação e de comunicações. Ao terminar seus estudos, a maioria desses alunos volta para servir nas forças armadas de seus países, como instrutores ou como especialistas. Um ano é o tempo necessário para preparar um piloto da aviação naval, e nesse tempo se inclui o período preparatório de 13 a 15 semanas, numa escola como a de Corpus Christi. De conformidade com o novo programa de aceleração do curso, esse período será reduzido para 10 semanas.

Antes de se matricularem na Escola de Corpus Christi, os cadetes fazem um curso elementar em escolas anexas, onde estudam mecânica, matemática, física e noções essenciais de aerodinâmica. Familiarizam-se também com as cartas meteorológicas e com a formação das nuvens, conhecimentos essenciais a todo aviador.

A ilustração da contra-capa é um trabalho do artista mexicano José Renau, premiado no concurso de cartazes sobre a Unidade do Hemisfério, promovido pelo Museu de Arte Moderna, de Nova York. A ilustração da capa anterior foi cedida pela revista "Look", e a da ante-capas anterior e ante-capas posteriores foram cedidas pela Press Ass'n. As fotografias interiores foram cedidas pelas seguintes entidades: Página 1, Press Ass'n; 2, Acme e International; 4, International; 5, Acme; 6, Acme e Press Ass'n; 7, Harris & Ewing; 8, International e Acme; 9, Acme; 10, Acme; 11, Acme; 12, European; 13, Press Ass'n e H. Armstrong Roberts; 14, Acme e Ewing Galloway; 15, James Sowers, de Cushing, e Silveira Zorgi; 16, Press Ass'n; 17, Rudy Arnold; 18, OWI (oficial) de Hollem e "Click", de Keighley; 19, Keighley ("Click"); 20, 21, Philadelphia Inquirer; 22, Acme e Press Ass'n; 23, Press Ass'n e Acme; 24, Staff; 25, Press Ass'n; 26, 27 e 28, Sovfoto; 29, Acme; 30 e 31, International; 32, Acme, Marinha dos EUA (oficial) e Press Ass'n; 33, Acme e Harris & Ewing; 35, Press Ass'n; 36, International e Press Ass'n; 37, International e Acme; 38, 39 e 40, Departamento da Marinha (Publicidade).



Tanto um espírito sôlo como um corpo sôlo constituem requisitos necessários aos pilotos da aviação naval. Aqui os vemos em exercícios de agilidade, em escadas de corda e que fazem parte da preparação física de todos os cadetes aeronáuticos.

