



Prisioneiros alemães num campo de concentração na Califórnia. Os EUU. aderem estritamente aos termos da Convenção de Genebra. Os prisioneiros são bem tratados e são pagos pelo seu trabalho



Os prisioneiros alemães, italianos e japoneses são mantidos em vários campos separados, com capacidade para um máximo de três mil homens. A disciplina é rigorosa mas justa. Há atualmente 22.110 alemães e somente 62 japoneses. Em baixo: Prisioneiros alemães numa partida de "hundt ball"



As fotografias para este número são das seguintes procedências: Capas—Sargento F. Errigo e Cabo A. Miller, do EA, Acme, EA, MA, Páginas interiores: 2, PA; 3, Harris & Ewing, Int.; 4, Yank, The Army Weekly, Acme, H. & E.; 5, Acme; 6, 7, 8 e 9, David Robbins, de "Click"; 10 e 11, Sargento Errigo e Cabo Miller do EA, R. Morris F.P.G.; 12 e 13, Acme; 14, Int.; 15, CAI, Acme, PA; 16, PA e 18, Julian Bryan; 19, AEA; 20 e 21, Acme; 22, Acme, PA; 23, Acme, PA; 24, PA, Acme, Int.; 25, Int., Magazine BRAZIL, de N. Y.; 26, CSEA, AEA, MA, AEA, MA, PA, Acme, PA (à direita), Int., Acme; 27, Acme, PA, Acme, PA; 28, PA, Acme; 29, PA, Acme; 30, PA, Acme; 31, PA, Acme; 32, PA, Acme; 33, PA, Acme; 34, PA, Acme; 35, PA, Acme; 36, PA, Acme; 37, Acme, Int., BIG; 38, Gal. Ele., C. Van Aar, 40, Acme, PA. Chave das abreviaturas: PA-Press Ass'n; CSEA-Corpo de Sinais do Exército Americano; MA-Marinha Americana; EA-Exército Americano; AEA-Aviação do Exército Americano; BIG-Bureau de Informações de Guerra; CAI-Coordenador de Assuntos Interamericanos; Gal. Ele-General Electric Comp.; Int-International

PRISIONEIROS DE GUERRA

“OS americanos me têm agora como prisioneiro de guerra. Tratam-me bem. Há muito tempo que eu não comia tanto. Passo os dias aqui como no nosso domingo de Páscoa. Estou nas mãos de americanos que nos dão roupa, comida, cigarros e nos tratam como verdadeiros soldados.”

Esses são comentários característicos de prisioneiros italianos capturados na Tunísia, em suas cartas para a família. Nelas se reflete o propósito dos Estados Unidos de tratar humanamente seus prisioneiros de guerra—esperando que o mesmo tratamento seja dispensado aos seus soldados prisioneiros do Eixo.

Ao serem capturados, os prisioneiros recebem, imediatamente, todos os cuidados médicos necessários. Os que precisam de roupa, de navalhas de barba e de cigarros, recebem-nos antes de serem removidos para a retaguarda. Aí a sua alimentação é a mesma dos americanos. Mas sempre que é possível, são satisfeitas as suas preferências nacionais. E quando se apresenta a oportunidade, são elas embarcados para os Estados Unidos.

Em 1 de junho do corrente ano havia, nos 21 campos de concentração de prisioneiros nos Estados Unidos, 22.110 alemães, 14.516 italianos e 62 japoneses, todos em campos separados.

Nos campos são elas organizados em companhias de 250 homens sob o comando de um oficial do exército americano. Encarregam-se da sua própria administração, escolhem seus sargentos, barbeiros, cozinheiros, etc., assim como representantes para fazer pedidos ou reclamações junto ao comandante de companhia ou do próprio campo. As reclamações também são feitas diretamente por meio da nação que têm a seu cargo os interesses do país beligerante. Os da Alemanha e da Itália estão a cargo da Suíça; os do Japão, a cargo da Espanha. O representante diplomático da nação encarregada dos negócios tem o direito de verificar a natureza do trabalho dado aos prisioneiros, visitar o campo, inspecionar e receber reclamações.

Aos prisioneiros é permitida tóda sorte de recreações, sendo-lhes proporcionado equipamento relativo aos seus esportes nacionais. Entre os italianos o *baseball* está se tornando mais popular que o *soccer*.

Em alguns campos, os próprios prisioneiros estabeleceram seus centros educacionais e culturais, organizando biblioteca e dedicando-se a vários passatempos úteis.

Os prisioneiros trabalham de acordo com as normas estabelecidas pela Convenção de Genebra. Seu trabalho é permitido, contanto que não seja em qualquer serviço diretamente ligado às operações de guerra. É vedado expôr os prisioneiros à curiosidade pública ou sujeitá-los a qualquer violência ou exploração. Numerosos prisioneiros estão atualmente trabalhando na construção de estradas e de represas e em obras de irrigação.

Quer trabalhem ou não, têm elas direito a uma etapa de 10 centavos por dia, usada, geralmente, para comprar cigarros e outros artigos na cantina do campo. Quando estão trabalhando, o seu salário é de 80 centavos por dia, quantia que é depositada a seu crédito. Por meio de coupons, os prisioneiros têm direito a sacar metade do que ganham durante o mês, até um máximo de dez dólares.

Os oficiais prisioneiros ficam dispensados do trabalho. Mas se quiserem trabalhar recebem um pagamento em base igual à dos soldados e inferiores. Contudo, os oficiais, mesmo que não trabalhem vencem soldo de acordo com a sua respectiva patente e com as disposições específicas feitas anteriormente entre os países beligerantes. Para os oficiais alemães e italianos, esse vencimento é equivalente a 20 dólares mensais até primeiramente. Os capitães vencem 30 dólares e os oficiais de patente superior à de capitão recebem o soldo de 40 dólares por mês.



CAMPO DE PRISIONEIROS NA TUNÍSIA



Gen. F. M. Andrews—3 de Maio de 1943.
Morto num desastre de avião, na Islândia



Almte. N. Scott—12 de Nov. de 1942. Mor-
to a bordo do seu capitânea. Guadalcanal

Major-general Herbert Dargue. Vítima-
do num desastre de avião na Califórnia



Almte. D. J. Callaghan—12 de Nov. de 1942.
Morto a bordo do capitânea. Guadalcanal

Brig. H. H. George. Desaparecido num
desastre de avião na costa da Austrália



Brig. H. Ramey—3 de Abril de 1943.
aparecido num desastre de avião. N. Guiné

Contr-almirante R. Henry English, morto
num desastre de avião, em Janeiro de 1943



Maj. Gen. I. C. Kidd—7 de Junho de 1942.

Grandes Chefes Militares

DIGNIFICAM SEU COMANDO E ESTIMULAM SEUS COMANDADOS

Os generais e almirantes que comandam os soldados, marinheiros e aviadores dos Estados Unidos partilham de todos os perigos e privações a que estão sujeitos os seus comandados. Arriscam-se nas linhas de batalha, sob o fogo do inimigo, tanto em terra como no mar. Alguns têm sido mortos; outros têm escapado milagrosamente. Até 1 de Junho de 1943, morreram em combate cinco almirantes e dez generais, e seis generais tinham sido feridos. Em combate, os oficiais generais percorrem o campo de batalha em seus "Jeeps" ou seus tanques, observam de perto a ação dos canhões e o desenvolvimento das batalhas. Às vezes ajudam os seus próprios soldados a carregar e disparar as armas, substituindo aqueles que cãem feridos ou que são mortos. Ajudam no trabalho de sair da lama um caminhão, ou a concertar um veículo — mistério que elas aprenderam sujando as mãos em óleo e graxa, sob a direção de sargentos-mecânicos instrutores. Frequentemente inspecionam, de avião, as linhas inimigas, ou vão, pelo ar, conferenciar com outros chefes militares, acompanhá-los em viagens de inspeção, ou reanimar determinados setores em pleno fôrçor dos combates. Nos trópicos, generais e soldados enfrentam os mesmos perigos da malária e dos atiradores de tocaia, sem mencionar o interminável desconforto dos calores da região. No extremo norte, não recuam em face dos rigores do inverno, vencendo dificuldades inumeráveis para avançar pela neve e sob o frio intenso que paralisa e quem se expõe à ação dos ventos cortantes em campo aberto. Nas pontes de comando, os oficiais de Marinha, em seus navios, não consideram os riscos a que se expõem, sendo, muitas vezes, os primeiros a morrer e, tradicionalmente, os últimos a abandonar o navio que naufraga. Todos dignificam o seu comando.



O Maj.-Gen. J. H. Doolittle, comandante das forças aéreas no noroeste da África, ao seguir para uma missão no Mediterrâneo



Convalescendo num dos hospitais da Austrália, o Gen. de Brig. Hanford MacNider, ferido em combate, conserva seu bom humor



De uma colina perto da frente de batalha na Tunísia, o Tte.-Gen. George S. Patton Jr. observa o assalto dos tanques norte-americanos contra uma posição inimiga situada no vale de El Guettar. O General Patton foi um dos primeiros comandantes de forças motorizadas dos EUU.



O General Dwight D. Eisenhower, comandante das forças aliadas em operações no norte da África, faz uma parada à beira de uma estrada para um leve almoço de campanha, durante uma de suas constantes inspeções às linhas de frente. Para conservar o seu almoço aquecido, o general deixa-o junto aos tubos de descarga do seu automóvel "Jeep".



Em visita de inspeção às linhas de fogo no sul do Pacífico: o Contra-Almirante John S. McCain e o Maj.-Gen. A. A. Vandegrift, comandante dos fuzileiros navais



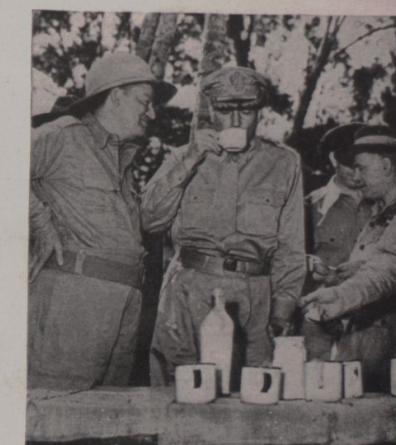
O Vice-Almirante W. F. Halsey Jr. subindo para a ponte de comando do porta-aviões, seu capitânea, durante operações contra o inimigo na área do sul do Pacífico



Servindo-se das águas de um córrego para fazer a sua ablúcio matinal, na Nova Guiné, o Maj.-Gen. Horace H. Fuller prepara-se para assumir o seu comando



O Tte.-Gen. L. J. McNair ao chegar de avião aos Estados Unidos, para se submeter a tratamento dos ferimentos que recebeu durante uma inspeção à frente africana



Parando para um chá, na Nova Guiné. O Gen. D. MacArthur, no sul do Pacífico, durante uma inspeção. Está à sua direita o Gen. Sir T. Blamey, australiano



Desta oficina de montagem surge o mágico "Radar". Graças a esse instrumento, os artilheiros, na torre de um navio de guerra, podem assaltar seus canhões e atingir um navio inimigo completamente invisível na escuridão da noite. O "Radar" está sendo usado em navios e em aviões, em seus assaltos noturnos, e nos postos detetores anti-aéreos. Desde 1940, na Inglaterra, que esse aparelho tem decidido várias batalhas



Quinze soldados e um automóvel "Jeep" seguem, por via aérea, para a frente de batalha, num dos gigantescos novos "gliders", que estão tendo numerosas aplicações nesta guerra, como transportes. Em baixo: Quais cavaleiros medievos, os tripulantes dos aviões de bombardeio dos Estados Unidos que atacam os redutos de Hitler na Europa usam, em combate, verdadeiras armaduras. Feitos de pequeninas chapas de aço formando uma tela que lhes protege o tronco, esses coletes metálicos já têm salvo muitas vidas



NOVAS ARMAS

QUE ESTÃO ASSEGURANDO MAIORES VITÓRIAS

UM couraçado japonês, parte de uma poderosa força inimiga enviada para a área das ilhas de Salomão para recapturar posições ganhas pelas tropas dos Estados Unidos, achava-se ao largo da ilha de Guadalcanal, na noite de 14 de Novembro de 1942. Era uma noite escura, tempestuosa. A força japonesa, aparentemente, julgava-se escondida com toda a segurança.

De repente, uma descarga procedente de um dos navios dos Estados Unidos caiu perto do couraçado. Uma segunda descarga atingiu o alvo. Pouco depois o couraçado inimigo adorava, iluminado pelas chamas causadas pela explosão do seu paiol de pólvora. Foi a pique momentos depois.

A uma distância de 13 quilômetros, o vaso de guerra dos Estados Unidos tinha descoberto o couraçado, a despeito da tempestade e da escuridão, por meio dos seus instrumentos rádio-detetores. Os mesmos instrumentos dirigiram a pontaria das baterias.

Durante três dias e três noites, naquela área, os navios americanos mantiveram essa precisão de tiro. Nem a escuridão da noite, nem a cerração e a tempestade impediram o êxito das operações contra o inimigo. Além do primeiro couraçado, os japoneses perderam sete cruzadores pesados, dois cruzadores leves, seis destroyers e oito transportes superlotados de tropas. Os Estados Unidos perderam dois cruzadores leves e seis destroyers pequenos.

A notícia dos resultados da batalha causou grande sensação nos Estados Unidos. A esse tempo ainda não era conhecida do público a existência de um instrumento que pudesse auxiliar os artilheiros navais na sua pontaria contra um alvo invisível, sob qualquer condição de tempo.

Meses depois, foi divulgado o segredo da vitória. As unidades da esquadra, tanto no Pacífico como Atlântico, estavam se utilizando de um aparelho denominado "Radar". Anos de pesquisas científicas produziram esse instrumento que, já no começo da guerra, estava à disposição das forças armadas. Impunha-se, entretanto, manter absoluto segredo para evitar que o inimigo pudesse conhecer seus detalhes técnicos.

Deve-se ao rádio essa maravilhosa aplicação. Há mais de 20 anos foi observado que as vibrações elétricas de alta frequência que atingem a vertiginosa velocidade da luz, ao incidirem num corpo sólido, seja qual for a distância percorrida, retrocedem, dentro de dois ou três segundos, ao seu ponto de origem. Depois de numerosas experiências, as aplicações práticas dessa descoberta conduziram finalmente à produção do aparelho "Radar" — esse prodígio da ciência.



De dimensões tão pequenas que pode ser conduzida numa pasta de papeis, e tão simples que pode ser fabricada economicamente, a sub-metralhadora M-3, dispara 450 projéteis por minuto



O famoso M-12 —uma peça de artilharia móvel cuja estréia, na África, pôs os alemães em debandada até a sua completa derrota. É montada num chassis de tanque médio, dispõe de perfeita manobrabilidade e tem o vigor de um canhão de sítio.

De calibre 155 mm, arremessa um projétil de 185 quilos a uma distância de 15 quilômetros, com força bastante para penetrar as fortificações mais resistentes, conforme se verificou na África, durante a batalha de El Alemein, ganha pelas tropas britânicas



O "Bazooka" é uma arma sui-generis. Seu cano é aberto em ambas extremidades e um único soldado pode, com ela, estancar um tanque dos maiores. Na Tunísia, onde fez sua estréia, os alemães supunham que os seus projéteis fossem de canhões de grosso

calibre. O projétil é lançado como um foguete e, quando encontra uma obstrução, perfura-a, deixando um rastro de morte e destruição na sua passagem. A sua simplicidade e eficiência despertaram grande curiosidade entre as tropas dos aliados na África do norte



Após o lançamento, os operários dão a última de mão num cargueiro de 10.500 toneladas. Em 18 meses, mais de mil foram construídos nos E.E. U.U.

20.000.000 DE TONELADAS

Vinte mil operários passam pelos portões dêste estaleiro, na Califórnia, trabalhando dia e noite. O comércio civil tem apenas um sexto dos navios construídos



A soldagem tem abreviado consideravelmente a construção de navios mercantes. Do batimento da quilha à entrega do navio, esses cargueiros são construídos em 30 dias, em vários estaleiros



OS Estados Unidos estão executando o maior programa de construção naval de todos os tempos, para substituir os navios afundados pelos submarinos e para dotar a marinha mercante de centenas de novas unidades para a prossecução da guerra. Quando a nação entrou na guerra, a sua marinha mercante dispunha de 1.179 navios, num total de 6.920.000 toneladas. Somente num ano foram construídos navios num conjunto de mais de 8.000.000 de toneladas, e no segundo ano de guerra,

a construção deverá aproximar-se de 20 milhões de toneladas. Mais de um milhão de operários foram retirados de trabalhos menos essenciais para ativar a construção naval, tendo sido triplicado o número desses operários desde o ataque contra Pearl Harbor. A construção não está sendo feita unicamente nos estaleiros na costa do Atlântico e do Pacífico; pelo interior a dentro, nos Grandes Lagos, perto das cidades de Chicago e de Detroit, e até ao longo dos rios se faz construção naval.



Retificando as chapas do convez. Os navios transportarão tropas e abastecimentos das Nações Unidas e materiais de empréstimos e arrendamentos para os aliados

Horticultura para Estudantes

O Colégio Bennington, para meninas, está situado no ponto de junção dos Montes Berkshire, de Massachusetts, com os Montes Verdes, de Vermont. Nessa parte do nordeste dos Estados Unidos encontra-se a vila de Bennington, no Estado de Vermont. Aí, pelas encostas montanhosas, numa extensão de quatro quilômetros, destacam-se os edifícios brancos do antigo estabelecimento de ensino secundário.

Com a guerra e a consequente economia de emergência, o colégio teve que se adaptar à situação. Sob a direção do seu corpo docente, as 400 alunas do Bennington preparam-se para lavrar a terra e criar o que fosse necessário para a sua própria manutenção. E assim, enquanto a nação está lançando mão de todos os recursos para suprir as suas forças armadas, mesmo com a restrição de consumo imposta à população civil, os 400 hectares de terra de que dispõe o colégio passaram a ser trabalhados com afinco por uma mocidade ansiosa de bastar-se a si mesma e de aliviar os encargos da nação.

O programa do colégio foi alterado de maneira a dar à matéria agronômica a maior aplicação prática. Por isso, o período das férias sofreu uma importante transposição — passou para os meses do inverno. Os trabalhos escolares continuam durante os meses de verão, proporcionando às alunas uma oportunidade para lavrar a terra e tratar do plantio e da colheita. Ao mesmo tempo, o fato de terem as alunas as suas férias durante o inverno, representa uma economia no combustível necessário para o aquecimento dos edifícios do colégio.

Além de adquirirem conhecimentos úteis a respeito de agricultura, as alunas do Bennington continuam com os seus estudos regulares.

Essa experimentação agrária começou logo que a nação entrou na guerra. Na primavera de 1942 foi dado início ao programa, com a aquisição de milha-



Pondo a matéria em dia, na biblioteca, depois de terem passado toda a tarde trabalhando no amanho da terra, para se proverem de vários alimentos

res de sementes de legumes e de vegetais de consumo mais corrente no estabelecimento. Foram construídas uma grande estufa e uma secção de refrigeração rápida para a conservação dos produtos a serem consumidos durante o ano.

Máquinas agrícolas, adubos químicos, inseticidas e outros objetos de utilização agrícola foram imediatamente mobilizados pelas alunas para o trabalho de preparação e cultivo do terreno. Quanto aos maquinismos agrários, foi necessário recorrer ao material velho existente no colégio e que há muitos anos estava posto à margem. Mas o entusiasmo que animava a todas era incentivo bastante para improvisar peças indispensáveis ao amanho da terra. E assim foi feito.

De pás e picaretas, trabalhando em terreno às vezes bastante rochoso, as alunas levaram de vencida as dificuldades que se apresentavam para a construção de um depósito subterrâneo, que servirá de paoi para alguns dos produtos. A necessidade

de estacar as paredes do paoi requeria o corte de madeira apropriada. Isso também foi feito pelas alunas. Depois de estar preparada a terra, algumas das alunas abriam os sulcos com os arados ou com os sulcadores e faziam a distribuição, ao longo dos sulcos, dos adubos necessários. Outras iam se encarregando da plantação e dos demais detalhes, numa perfeita organização e distribuição do trabalho.

A despeito de contratempos e dificuldades, os resultados da primeira tentativa, em 1942, foram coroados de êxito. E este ano, já mais experimentadas, as alunas do Bennington estão a postos, tratando da sua lavoura. A área destinada à plantação de batata e de cereais foi aumentada. A criação de galinhas, de perus, patos e porcos também foi incluída no programa de emergência. O colégio adquiriu oito novilhas, para engordá-las prover-se de carne fresca.

A safra deste ano é das mais promissoras, esperando-se que a produção atinja 18 toneladas de vegetais e legumes, 50 toneladas de maçãs, mil repolhos, duas toneladas de abóboras, 11 toneladas de batatas, cinco toneladas de carne fresca, quatro de carne de porco e cinco de galináceos. Esses produtos, em grande parte, serão congelados.

O colégio suspendeu todos os seus próprios dias de festas, enquanto durar a guerra. As alunas pouco tempo têm tido para seus esportes prediletos, o tênis, o golfe e outros, mas todas sentem-se intimamente compensadas pela satisfação de saberem que, sem interromperem seus próprios estudos, estão contribuindo diretamente para a vitória de sua pátria e se familiarizando com problemas de magna importância que dizem respeito à saúde e à subsistência. E com exceção de ovos, de laticínios, de farinha de trigo e certas frutas, o Colégio Bennington, pelo esforço de suas alunas, está em condições de afirmar que já se basta a si mesmo.



Os cem hectares do terreno do Colégio Bennington, para meninas, em Vermont, foram transformados em campo de cultura agrária, logo depois da declaração da guerra. Agora, está sendo uma fonte de muitos produtos alimentícios, além de proporcionar às alunas uma oportunidade para o conhecimento prático de agronomia em todas as temporadas do ano



As terras arborizadas do Colégio Bennington estendem-se por centenas de hectares nas encostas dos montes Berkshire, num dos pontos mais pitorescos da região



As alunas quando cavavam uma fossa para armazenar, durante os meses de inverno, 1.300 hectolitros de batatas e outros vegetais, produtos da bem organizada cultura das terras lavráveis do antigo estabelecimento de ensino



Uma das gentis lavradoras carrega uma cesta com produtos da terra cultivada pelas alunas do Colégio Bennington

BASE AÉREA NO BRASIL

As grandes bases aéreas brasileiras em Natal, em Belém e no Recife, situadas a 2.600 quilômetros, aproximadamente, da costa d'Africa, e a sete horas de voo apenas, formam um entroncamento da maior parte do tráfego aéreo do Hemisfério Ocidental e do resto do mundo.

Dezenas de bombardeiros, de aviões de combate e de transportes que conduzem materiais vitais e pessoal técnico especializado, com destino às zonas de batalha no Mediterrâneo, na China e na Russia, fazem, diariamente, ponto de parada nessas bases, para se reabastecerem de combustível e atender às demais necessidades dos aparelhos. Os aviões-transportes que voltam da Africa e da Asia com materiais estratégicos para os EE. UU. também fazem escala no Brasil.

Os velozes aviões de combate das Fôrças Aéreas Brasileiras estão em constante serviço de patrulha sobre essas bases, cujas dimensões, instalações e localização as tornam dentre as mais valiosas do mundo. Razões de ordem militar não permitem a divulgação de pormenores a respeito dessas bases. Não obstante, as fotografias que ilustram estas páginas dão uma idéia da atividade que se nota numa delas, a de Natal.

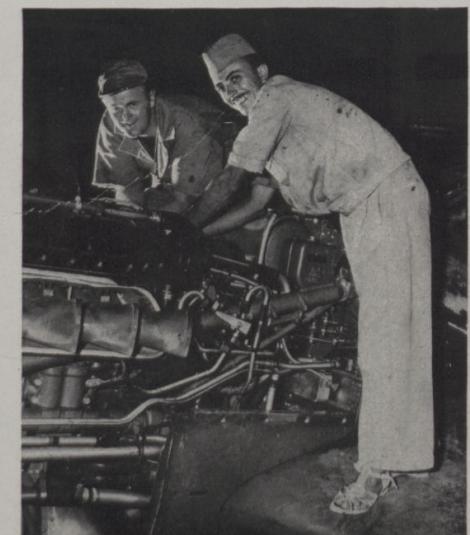
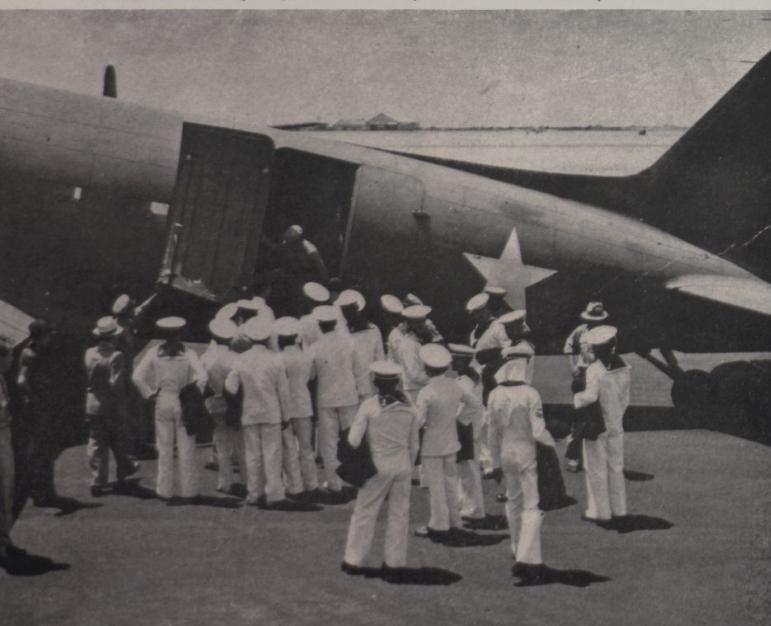
Na última década, a aviação tem alcançado extraordinário desenvolvimento no Brasil que, na verdade, é uma das Nações Americanas onde mais se tem cultivado o espírito aeronáutico. Em 1930, a sua aviação militar era pequena. Mas quando o Brasil entrou na guerra contra o Eixo, em Agosto de 1942, a sua força aérea já contava sete regimentos, numerosos bombardeiros e aviões de combate e de observação. Desde então, os aviões brasileiros têm estado a cargo do patrulhamento de toda a extensão da costa, já tendo afundado vários submarinos inimigos.

Cinco escolas de aviação constituem o núcleo de preparação técnica dos pilotos brasileiros. A maior delas, situada no Campo dos Afonsos, no Distrito Federal, tem uma freqüência de 500 cadetes. Por meio de um programa de desenvolvimento aeronáutico civil apoiado pelo governo, numerosos aero-clubes espalhados pelo país também ativam o treinamento de pilotos, com extraordinário sucesso, sendo de mais de dez mil o número de sócios que praticam a aviação. Mais tarde, muitos dos pilotos brevetados pelos clubes aperfeiçoam-se na aviação militar.

Há no Brasil mais de 700 aeródromos, desde os do interior, de terra batida, até os mais modernos e completamente equipados, do Rio de Janeiro, de São Paulo e outros cidades.



O sargento Abelar da Costa Pitanga, das Fôrças Aéreas Brasileiras, removendo a capota de um avião de combate brasileiro. Com ele está o cabo Arnold Hewitt, do Exército dos Estados Unidos. Em baixo: Marinheiros brasileiros embarcando num avião com destino a uma base naval dos Estados Unidos onde farão um curso de aperfeiçoamento em tudo que se relaciona com a campanha contra os submarinos



O sargento R. Ericson, dos Estados Unidos, e o sargento Wilson Froes, das Fôrças Aéreas Brasileiras, repassando um motor de avião



O embarque de equipamento aéreo num avião-transporte que se destina às frentes de combate. Numerosos transportes fazem, diariamente, esse serviço essencial



Pilotos dos EE.UU., a caminho das frentes de batalha, aguardam a ordem de embarque no transporte aéreo, numa das bases situadas na costa norte do Brasil, em ponto estratégico nas vias de comunicação com a Africa



Na base brasileira de Natal. Os tripulantes de um avião norte-americano passam uns momentos de folga na sala de leitura

O ACESSO PELO IRÁN



E' pela antiga estrada iranêsa que liga o golfo Pérsico ao mar Cáspio, que o material bélico procedente dos Estados Unidos está seguindo para o sul da Russia

A ESTRADA de ferro transirânia, num percurso de 1.400 quilômetros, da margem do golfo Pérsico até a margem do mar Cáspio, atinge uma elevação de 3.000 metros para alcançar o nível dêsse mar. Atravessa 224 túneis e 4.102 pontes. Apenas 27 por cento do seu percurso são feitos em terreno plano e seis por cento através de túneis. O resto do trajeto segue por subidas e descidas. Uma rodovia acompanha mais ou menos paralelamente essa via-férrea, por trechos ao longo de precipícios e de profundos cortes que só dão uma passagem.

E' por esse verdadeiro corredor entalado entre montanhas, usado pelas caravanas do Extremo Oriente desde os tempos mais primitivos, que estão se movimentando grandes carregamentos de armas, munições, materiais e comestíveis para abastecer os exércitos da Russia meridional. O seu desenvolvimento como importante artéria de tráfego bélico começou quando ficou impedido o acesso para a Russia pelas vias do mar Negro e do mar Báltico. Só restavam o acesso por Murmansk, no extremo setentrional russo, o longo percurso pela Sibéria e a passagem meridional pelo Iran, a antiga Pérsia, como meios de comunicação entre os russos e o resto da Europa. Providências foram postas em prática para multiplicar a capacidade dos transportes ferroviários pelo indispensável corredor persa. Os navios que, dos Estados Unidos, conduziam as turmas para os trabalhos de construção e os



Um motorista norte-americano faz amizade com um garoto iranêz, durante uma das paradas na estrada

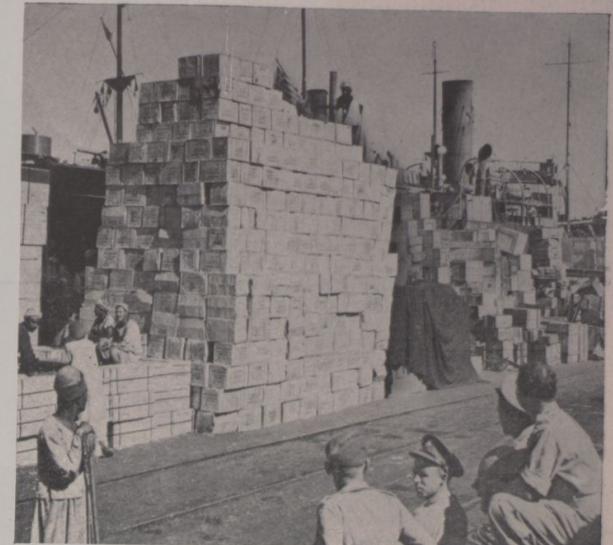
materiais necessários, passaram a fazer um percurso de 27.000 milhas, contornando a África, com rumo ao golfo Pérsico. Foram assim construídas docas, armazens e rodovias para fazer a ligação indispensável com o interior. A estrada que corta o Iran foi melhorada para servir ao tráfego das modernas caravanas de tratores rebocando enormes vagões de carga de sete toneladas, sobre rodas pneumáticas.

E para a viaférrea iranêsa seguiram, diretamente dos Estados Unidos, locomotivas e vagões de carga. A vitória na Tunísia e a reabertura do Mediterrâneo à navegação dos aliados reduziu de 10.000 milhas a viagem para o golfo Pérsico. Dos Estados Unidos e da Índia foram enviadas numerosas turmas de estivadores para atender ao serviço de descarga dos navios procedentes dos países aliados. Através do deserto, assim como pelas montanhas nevadas, na longa jornada percorrida pelos combiórios, polonenses, russos e iranenses auxiliam no trabalho de entregar os suprimentos aos russos em Teheran, a capital iranêsa. Deste ponto, seguem para o litoral do mar Cáspio afim de fazer a travessia em navios e seguir rio acima, pelo Volga, ou são transportados para Tabriz, a cidade do norte do Iran, que tem ligação com o sistema ferroviário soviético.

E grande a variedade desses suprimentos tão urgentemente necessitados pelos exércitos russos. Aviões de todos os tipos, tanques, carros blindados, automóveis "Jeeps", artigos de borracha, de couro; cereais, produtos alimentícios enlatados, legumes congelados, armas e munições; trilhos de estrada de ferro, cabos condutores, fios telefônicos, roupas, sapatos e amendoim constituem partes dos carregamentos que são transportados agora pelo histórico corredor. Os aviões de combate seguem, por terra, em partes separadas, para serem montados e experimentados pelos russos em suas próprias oficinas.



O oleoduto que, partindo das grandes refinarias situadas na ilha de Aradian, atravessa o Iran, é uma fonte de combustível que está sob a constante vigilância dos aliados



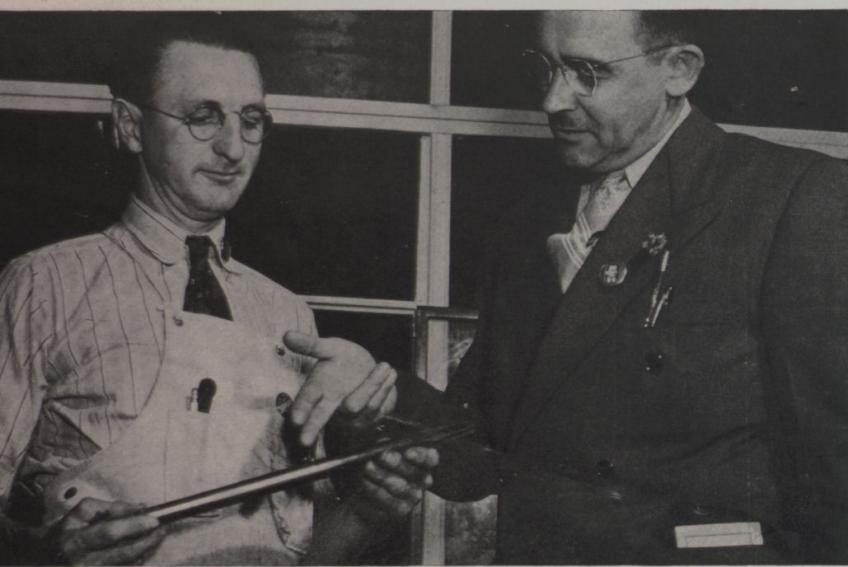
Depois da vitória dos aliados na África, aumentou consideravelmente nos portos do Iran a quantidade de material que passou a seguir pelas vias do mar Mediterrâneo



Peças de motores e materiais mais urgentes seguem dos Estados Unidos pela via aérea Brasil-Africa com destino aos importantes depósitos situados no Iran



Os operários nos Estados Unidos têm apresentado milhares de idéias para melhorar a produção industrial. Uma comissão composta de representantes trabalhistas e de membros das firmas industriais indaga todos os detalhes a respeito da idéia submetida, antes de decidir da sua adoção. Vários prêmios em dinheiro são conferidos aos operários



As idéias dos operários, para simplificar a produção, têm alcançado um resultado que representa de 15 a 20 por cento de velocidade a mais na fabricação de muitos artigos bélicos. Aqui vemos um operário, Clifton Crouse, ao explicar como uma ferramenta pode ser feita de um material não-estratégico, sugestão que constitui grande economia. Em baixo: o operário Max B. Harris, com sua família. Ele trabalha numa fábrica de motores de aviões e já contribuiu com 23 idéias práticas que produziram excelentes resultados. Uma de suas idéias mereceu um dos prêmios



OS OPERÁRIOS DÃO IDÉIAS

QUANDO os Estados Unidos entraram na guerra e iniciaram o seu colossal programa armamentício, especial interesse foi dado, naturalmente, ao problema dos materiais escassos. Mas, na verdade, a maior escassez que a indústria enfrentava era a escassez de tempo. Tudo, pois, tem sido feito para aumentar a produção economizando tempo. A campanha que realizada nesse sentido está agora atestando seus excelentes resultados; o aumento da velocidade de produção está sendo, em média, de 15 a 20 por cento. Somente numa fábrica de aviões, isso representa uma economia de 600.000 horas de trabalho manual por ano.

Tal prodigo de eficiência tem sido alcançado graças, principalmente, à cooperação dos próprios operários. Dêles são numerosas as sugestões que contribuem para produzir mais, com menor esforço e em menos horas de trabalho.

A premente necessidade de ativar o mais possível a execução do programa de guerra fez com que o governo apelasse para os operários, solicitando dêles a contribuição de idéias que pudessem servir para atingir o máximo de rendimento de suas máquinas em todas as indústrias.

Nas oficinas de 2.000 fábricas foram então colocadas caixas destinadas especialmente para receber idéias. Diariamente, operários de ambos os sexos, iam depositando, por escrito, suas sugestões. Aos poucos, muitas foram sendo postas em prática. Criaram-se prêmios em dinheiro e Certificados de Mérito de Produção Individual para aqueles cujas idéias fossem consideradas as melhores.

Em menos de um ano, mais de 400.000 sugestões foram recebidas. Vinte e seis mil fizeram jus ao Certificado de Mérito. Numa fábrica de aviões, foi reduzido para quasi duas semanas a fabricação de bombardeiros quadrimotores, graças à sugestão feita por um operário para simplificar a obra.

Uma grande fábrica de automóveis, que agora está produzindo tanques e canhões, recebeu 50.000 sugestões, tendo adotado grande número delas, com supreendentes resultados.

Na fabricação de estojos para projéteis de artilharia, de um a dois metros de comprimento, pôde observar-se a grande melhoria que algumas sugestões causaram quanto à rapidez de sua produção. Anteriormente, esses estojos eram movidos ao longo das linhas de montagem em duas direções apenas

— para frente ou para trás. Um dos operários, George R. Smith, idealizou uma maneira pela qual os estojos fossem movimentados sobre rolamentos esféricos, podendo assim girar em toda a sua superfície. Essa idéia aumentou consideravelmente a velocidade e eficiência no trabalho de inspeção e de ajustamento. Parte dos estojos são pintados a pistola. Antes, era necessário colocar discos de papel sobre os três orifícios de cada um. O operário Elmer De View sugeriu o emprego de pequenos imans que pudessem ser colocados sobre os orifícios e retirados rapidamente. Com isso verificou-se uma redução de milhares de horas de trabalho. Nos mesmos estojos, como medida de segurança, passava-se uma banda de cobre. Antes de serem os mesmos encaixados para o embarque, a remoção da banda era feita com alicate. W. R. McDaniel, operário da fábrica, inventou uma ferramenta dotada de cabo longo, com a qual se pode agora, com um movimento só, remover a banda.

Na fabricação de pequena munição, os operários permaneciam ao lado das máquinas que davam forma à ponta dos cartuchos. Parte do trabalho consistia em remover qualquer bala defeituosa, antes que a mesma entrasse na máquina. John Guerra, outro operário, inventou uma mola que afasta automaticamente os projéteis imprestáveis para uma esteira especial. Agora um operário pode se encarregar de duas máquinas em vez de uma só.

Muitas sugestões feitas reduzem tanto o trabalho como o material necessário. O operário Walter Brown inventou uma junta para ligar os projetores elétricos aos cabos transmissores de energia em que, na fabricação de 90.000 peças há uma economia de sessenta toneladas de alumínio.

J. W. Melton recebeu um prêmio de mil dólares pela sua sugestão para que o jogo das rodas dos vagões de carga fosse feito de ferro batido em vez de ferro fundido. A idéia proporcionou uma economia de milhares de dólares por ano às viaférreas.

A identificação das diferentes peças dos aparelhos de rádio era feita antes por meio de etiquetas de cartolina. F. H. Thompson sugeriu que o nome das peças fosse estampado diretamente nas mesmas. Daí houve uma redução da quasi mil dólares nessa despesa, para a companhia, além de milhares de horas de trabalho. E, assim, a habilidade do homem aumenta em toda parte a produtividade da máquina.



George Smolarek, outro operário, ao ser cumprimentado pelo Presidente Roosevelt, por ter sido considerado um dos maiores contribuidores de idéias práticas



A idéia do operário Smolarek que mereceu o prêmio foi uma de excepcional vantagem na produção de guerra: reunir numa só operação todo um duplo trabalho



O uso de luvas de asbesto resfriadas a ar, pelas operárias que se encarregam do trabalho de fazer a separação de peças de material elétrico, quando são retiradas do forno, foi idéia da enfermeira da oficina. Dessa maneira evitam-se as frequentes queimaduras e o tempo necessário para o seu tratamento. O resfriamento é feito por dois tubos

O GENERAL PATTON

As forças dos Estados Unidos que desembarcaram na Sicília e invadiram a estratégica ilha, situada em plena costa italiana estavam sob o comando do tenente-general George S. Patton, um tipo de militar aguerrido, notável pela sua compleição atlética e seu inexcedível denôdo na linha de fogo. "Avançar!" é sempre a sua ordem. "Avançar até acabar a munição e as últimas gotas de gasolina. E depois, avançar a pé!"

Firme, ereto, o intrépido general, acatado especialista em guerra mecanizada, mal evidencia seus 57 anos de idade, tal é a sua robustez física e incansável atividade. Dotado de possante voz, suas ordens de comando, no campo de batalha, eletrizam os seus comandados. Apesar da rispidez do seu tratamento quando se trata dos rigores da guerra, o general Patton se emociona até às lágrimas quando visita os hospitais de sangue e fala com os feridos.

Rápido e preciso em suas decisões, certeiro na sua pontaria, como atirador, ele faz questão de que seus oficiais se esmerem nessas qualidades militares. Seus trabalhos e ensinamentos sobre a estratégia dos tanques, como valiosos instrumento de guerra, têm sido adotados no exército como sendo dos melhores e mais autorizados. Ele se orgulha de poder encerrar numa simples página todo o conjunto de ordens necessárias para a movimentação de uma divisão, matéria que, comumente absorve 20 páginas. Com os seus revólveres à tiracolo, à maneira de cowboy, Patton não erra um alvo em pleno ar, enquanto corre a cavalo, a tôdo o galope. E' também perito esgrimista e, por estranho que pareça, inspirado poeta, nas horas vagas da sua vida agitada.

O general nasceu na cidade de San Gabriel, na Califórnia, a 11 de Novembro de 1885 e foi criado no Estado de Virgínia, numa região de belas fazendas e magníficos cavalos. Aos 11 anos de idade, já se distinguia ele como excelente jogador de polo. No Instituto Militar de Virgínia, onde fez seus estudos preparatórios, distinguiu-se também nos esportes e na equitação. Mais tarde, matriculou-se na Academia Militar de West Point, e ao terminar o curso foi servir na arma de cavalaria. Mas, logo que o exército organizou o seu corpo de tanques, Patton passou para essa arma, tendo seguido para a primeira guerra mundial como tenente e voltado como coronel. Durante a guerra ele organizou e dirigiu a escola de tanques localizada em Langres, comandou o 304º Corpo de Tanques na ofensiva de St. Mihiel, assim como na ofensiva de Meuse-Argonne. Nessa ocasião ele foi ferido, mas a sua divisão conseguiu romper as linhas inimigas.

Depois da guerra, Patton dedicou-se também à aviação, distinguiu-se ainda como exímio *captain* de vários *teams* de polo do exército e escreveu numerosos trabalhos sobre assuntos militares. Quando foi transferido para a guarnição das ilhas de Hawaii, estudou navegação, adquiriu um barco veleiro de 13 metros de comprimento a fez a viagem a vela, em companhia de sua esposa e de um filho de 8 anos.

Ao entrarem agora os Estados Unidos na guerra, Patton foi designado para instruir a Segunda Divisão Blindada e mais tarde, o Segundo Corpo do Exército. Ele escolheu um deserto na Califórnia para servir de campo de instrução e preparação de suas forças sob um calor intenso. Durante todas as manobras, o general só usava um tanque como meio de locomoção. Seus oficiais tinham que se preparar sob todos os rigores da guerra mecanizada, tornando-se aptos a dirigir um tanque num percurso de 450 quilômetros e a ficarem acordados durante as 72 horas seguintes.

"Quanto mais depressa se matar o inimigo e maior fôr a nossa avançada, mais viveremos," recomendava o general aos seus comandados. "Em combate, o essencial é agarrar o adversário pela garganta e tolher-lhe os meios de defesa."

Referindo-se à fase indispensável da preparação para a batalha, o general é dos mais extremados quando afirma que "é preciso um esforço incessante, com sacrifício do sono e de alimentação; uma gota de suor evitaria um litro de sangue."



O tenente-general George S. Patton, Jr., comandante do Sétimo Exército dos Estados Unidos na invasão da Sicília, e que tem se distinguido pelo seu denôdo na frente de batalha. Frequentemente ele entra em ação, comandando suas tropas do seu próprio tanque, sendo de opinião que um general não pode dirigir uma guerra sentado no seu gabinete



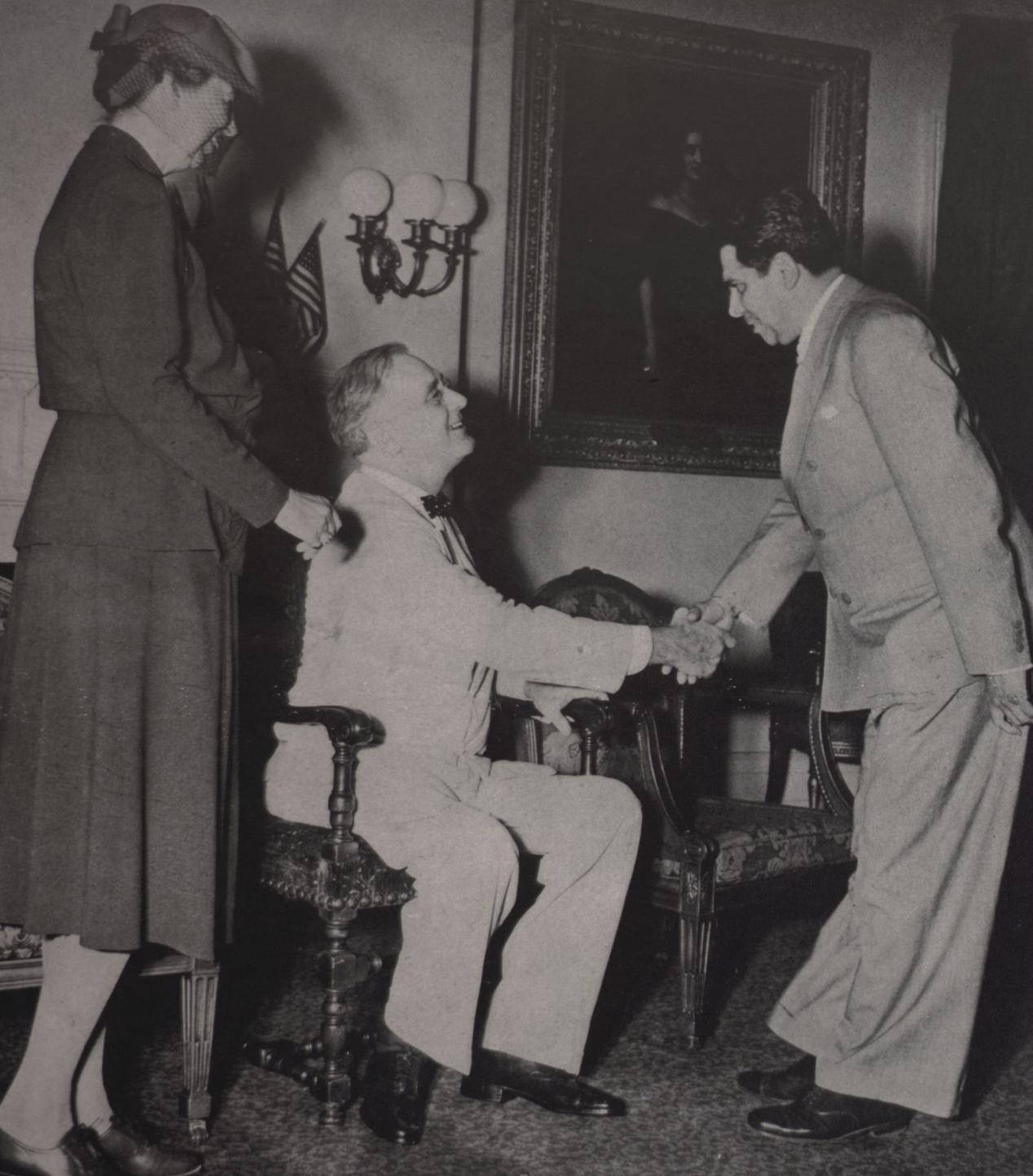
Durante a batalha da Tunísia. O general Patton [ao centro], com o seu ajudante, acompanha, num mapa aberto sobre um tanque, o desenvolvimento da luta que marcou o fim do domínio do Eixo na África



O general Patton [à direita] faz uma visita ao general H. Alexander, sub-comandante das tropas aliadas no norte de África, e ao general D. D. Eisenhower, comandante-em-chefe. Em baixo: O capelão L. W. Goralline, ao ser condecorado pelo general Patton por atos de bravura durante um dos momentos mais intensos da campanha. Os capelões militares têm sido de tradicional abnegação junto às suas tropas



O BOM VIZINHO DO PARAGUÁI



O Presidente do Paraguai, General Higinio Morinigo, ao receber as boas-vindas do Presidente Roosevelt e da Sra. Roosevelt, por ocasião da sua visita aos Estados Unidos. Em Washington, o presidente paraguai fez um discurso perante o Congresso. Mais tarde percorreu vários centros industriais onde está se ativando a vasta produção de guerra

Os laços de amizade entre as Repúblicas Americanas estão sendo continuamente fortalecidos pela visita dos Chefes de Estado e de distintos estadistas. Uma dessas visitas mais recentes foi a do Presidente do Paraguai, General Higinio Morinigo, aos Estados Unidos, por ocasião da sua excursão pelo Hemisfério.

Em seu discurso proferido perante o Congresso dos Estados Unidos, o presidente paraguai acentuou o propósito de sua pátria de continuar a cumprir fielmente a palavra dada nos compromissos internacionais, e lembrou que o Paraguai cortou relações diplomáticas com o Eixo mesmo antes de haver se encerrado a Conferência do Rio de Janeiro.

O Presidente Morinigo declarou que durante os últimos dez anos, havia começado uma nova era para o Novo Mundo: primeiro, a adoção da política de Boa Vizinhança; depois, com a consolidação da cooperação interamericana realizada em três reuniões dos ministros de Exterior das Américas.

Em Washington, o Presidente compareceu, como convidado de honra, a uma reunião da Junta Diretora da União Panamericana, tendo ainda visitado as relíquias nacionais da capital, inclusive o túmulo do Soldado Desconhecido e a casa de George Washington, em Mount Vernon.

Por ocasião da sua presença assistindo a missa na Catedral de S. Mateus, o Rev. James A. Magner declarou ao Presidente Morinigo que o Paraguai e os Estados Unidos estavam ligados não somente pelos laços de solidariedade continental, como também por uma fé comum no Cristianismo.

O Presidente Morinigo visitou a Escola Naval de Anápolis e a Academia Militar de West Point. Em Detroit, o grande centro de produção industrial de guerra, Sua Exceléncia teve oportunidade de experimentar um dos tanques, fazendo o percurso, dentro do mesmo, por um dos campos de prova. A sua excursão pelas indústrias bélicas encerrou-se com uma visita às fábricas de aviões em Buffalo.

Em Nova York, o presidente paraguai foi distinguido com a insignia de ouro da Sociedade Panamericana e com o título honorário de Doutor em Direito, que lhe foi conferido pelo Rev. Robert Cannon, presidente da Universidade de Fordham. Em sua visita aos Estados Unidos, o Presidente Morinigo fez-se acompanhar do seu Ministro de Exterior, Dr. Luis Argaña, e pelo Ministro das Finanças, Rogelio Espinoza.



O Presidente General Morinigo, ao ser recebido na Escola Naval de Anápolis, pelo seu diretor, Contra-Almirante J. R. Beardall



O General Morinigo ao fazer o seu discurso perante a Junta Diretora da União Panamericana, em Washington. A vibrante oração feita pelo presidente foi irradiada para todas as Repúblicas Americanas. Em baixo: O Gen. de Brig. Charles Mullins Jr. ajuda o presidente paraguai a descer do tanque no qual S. Exceléncia fez uma excursão nos campos de provas perto de um dos arsenais de guerra de Detroit



PARAGUÁI

EXEMPLO DE INTENSO TRABALHO E COOPERACÃO CONTINENTAL



A pecuária é uma das principais indústrias do Paraguai. Há no país várias frigoríficos, modernamente equipados, nas cidades maiores, para atender ao consumo

interno e também para enlatar toda a carne destinada à exportação



Pela cidade de Assunção, capital do país, situada à margem do rio Paraguai, se canaliza a maior parte do comércio paraguaio. Para o norte, há a rota fluvial que comunica com a cidade de Concepción, e para o sul, ao longo do curso do rio Paraná, a rota que vai ter a Buenos Aires e a Montevideu e às águas do Atlântico. São todas vias de comércio



Alunas do curso de enfermeira numa das clínicas de Assunção, mantidas pelo Departamento da Saúde Pública, para suprir os hospitais



Um armazém da Cooperativa do Exército e da Marinha, situado num dos postos militares na região do Chaco Boreal, onde os membros das forças militares de tudo se abastecem economicamente

O SOAR do apito dos cargeiros que se fazem ao largo no amplo rio em cuja margem está Assunção, indicam a ativa participação do Paraguai no esforço de guerra das Nações Unidas. Os navios que deixam as docas fronteiras à Alfândega para fazer a viagem rio abaixo transportam carnes congeladas para alimentar as tropas e quebracho para curtir o couro dos seus sapatos, selas e cartucheiras.

Essa contribuição é a de um país que tem sido sempre firme na sua cooperação continental. O Paraguai rompeu relações diplomáticas com o Eixo mesmo antes de se encerrar a Conferência do Rio de Janeiro, que recomendou essa atitude. Desde então, o Paraguai tem redobrado seus esforços para ajudar a causa dos aliados.

Estudos para aumentar a produção do país têm sido feitos pelo Serviço Técnico Interamericano de Cooperação Agrícola, estabelecido pelo governo do Paraguai em Março último. O governo adotou também medidas para estimular a produção agrícola, através do desenvolvimento das associações cooperativas.

Um dos estratégicos materiais produzidos no Paraguai — o quebracho — é procedente do grande planalto do Chaco Boreal, situado no oeste do país. Tressentos lenhadores e centenas de carros de bois estão pelas florestas a dentro fazendo o corte e o transporte de toras de quebracho, o “quebra-machado” dos tempos coloniais. Por meio de via férrea e de via fluvial, as toras são conduzidas para os centros de extração, onde a madeira é submetida à ação do vapor dágua a alta pressão, o processo para extrair um líquido tanante. Esse líquido é depois resfriado e solidificado, constituindo o extrato de que-

bracho que é embarcado para os portos das Nações Unidas. Em cinco anos, de 1936 a 1940, o Paraguai exportou para os Estados Unidos 12.000 toneladas, aproximadamente, de extrato de quebracho, anualmente. Agora essa exportação está sendo de 40.000 toneladas por ano.

O gado que fornece a carne que os frigoríficos do Paraguai estão suprindo às Nações Unidas é procedente da região do Chaco e da zona situada a oeste do Rio Paraguai — uma área de férteis planaltos e de ricas florestas. O oeste do Paraguai, onde se encontra a maioria da população de um milhão de habitantes do país, também produz o algodão de fibra longa e sedosa que, graças à sua fina qualidade, tem sempre grande procura.

No noroeste do Paraguai a produção da herva mate atinge 17.800 toneladas por ano, sendo que mais de metade do produto é exportado. Outros importantes itens da lavoura paraguaia são a mandioca, o milho, o arroz, feijões, amendoim, batatas e laranjas. O governo, recentemente, animou o desenvolvimento da cultura racional da mamona, que era, anteriormente, silvestre no país. Em consequência dessa medida, a sua exportação passou de 61 toneladas, em 1938, para 710 toneladas em 1939. O óleo tunga está também sendo extraído em grandes quantidades.

Tal como noutras Repúblicas Americanas, a economia do Paraguai também tem sentido os sérios efeitos causados pela guerra. E também como noutras partes do Hemisfério, o Paraguai teve que fazer o racionamento da gasolina. O governo estabeleceu a limitação no preço dos gêneros alimentícios e de outras necessidades, afim de refrear a alta do custo da



Desta fábrica de extração de tanino do quebracho, em Puerto Casado, os mercados do mundo se suprem do produto que tem tornado famosa a indústria paraguaiá



Toras da importante madeira, o quebracho, de que são ricas as florestas do Paraguai, e que é usada principalmente para se extrair o tanante necessário ao cortume de couros



O solo paraguaió presta-se para a cultura de algodão da mais fina qualidade, de fibra longa e sedosa. O maior centro de produção algodoeira está situado no Chaco

vida. Mas, mesmo durante a guerra, o Paraguai está se esforçando ativamente para um melhor futuro. Sob um amplo programa sanitário, um novo centro médico acabou de ser construído em Assunção, para instalar a sede do Ministério da Saúde Pública e outros serviços públicos de higiene e saneamento. O programa abrange o melhoramento no serviço de águas e de esgotos e a construção de hospitais, escolas de enfermagem e clínicas. A construção de casas baratas, a eletrificação rural e o seguro social são outros pontos de relevo na ação do bem elaborado programa administrativo. O sistema de transporte tem sido ampliado e melhorado, por meio da construção de estradas des-

tinadas a suplementar o tráfego pelas vias férreas e fluviais, das quais, no passado, tanto dependia o país. A maior e mais importante das novas rodovias é a Estrada Marechal Estigarribia, que faz a ligação de Assunção com as cidades de Coronel Oviedo e Villarrica.

Em suas relações com as outras nações da América, o Paraguai está firmando amizades duradouras. Em geral, ali se fala o espanhol e o guarani, fato comprovante da perfeita fusão das duas culturas, a espanhola e paraguaiá, em todos os seus aspectos tradicionais. O idioma português foi considerado obrigatório nas escolas públicas, para animar um melhor conhecimento dos seus vizinhos

do Brasil, onde o espanhol consta do ensino oficial. Os paraguaios consideram simbólica do espírito amistoso que reina entre o Paraguai e seus vizinhos, a comemoração da paz do Chaco, realizada em 1940, na qual o Presidente Peñaranda, da Bolívia e o ex-Presidente Estigarribia, do Paraguai, mutuamente se presentearam.

Foi há quatro séculos que os aventureiros espanhóis navegaram rio acima, pelas águas do Paraná e do Pilcomayo, para se estabelecerem no "País dos Rios". Com a conquista da sua independência, há 132 anos, o Paraguai tornou-se uma nação. Hoje, ela encara o futuro como um dos mais brilhantes, firmado no escopo da cooperação do Hemisfério.

A AVIAÇÃO militar dos Estados Unidos está sendo equipada com mais um recurso de numerosas aplicações. Trata-se do helicóptero — o primeiro aparêlho de aviação capaz de se elevar verticalmente e de se sustentar por meio de hélices horizontais. Conquanto o helicóptero tenha sido desenhado principalmente para fins pacíficos, o seu uso, como aparêlho militar, está tomando grande desenvolvimento. Sua hélice é colocada por cima da nacelle e a aeronave foi desenhada, nos Estados Unidos, pelo engenheiro Igor Ivanovitch Siroski, russo de nascimento, mas naturalizado cidadão americano. O aparêlho eleva-se e desce verticalmente. Pode estacionar em pleno ar, em qualquer altitude. Vôa em todas as direções, para frente,

O HELICÓPTERO

AERONAVE DO FUTURO

para trás, de lado e pode girar em torno do seu próprio eixo. Se falhar o motor, por qualquer imprevisto, o helicóptero desce vagarosamente, aterrissando com perfeita segurança. É equipado com pontões de borracha e tem a vantagem de poder aterrissar em qualquer superfície, em terra e mar. Nos primeiros tempos de experimentação, as autoridades militares verificaram que o helicóptero

servia para conduzir alimentos, equipamento e medicamentos para pontos muito distantes, das linhas regulares de transportes. Mesmo sobre as densas florestas, o helicóptero pode estacionar por cima das árvores, enquanto do seu bojo, por meio de uma escada de corda, se faz a descarga de material e o desembarque de mensageiros. Seu uso no transporte de feridos é também muito valioso.

Como auxiliar no serviço de observação de guerra é de grande utilidade para a artilharia, podendo comunicar-se por meio de rádio ou de telefone.

No mar, presta-se vantajosamente como arma anti-submarina. Pode ter sua base num navio mercante de dimensões bastantes para acomodar um helicóptero. Seu peso é de pouco mais de uma tonelada.

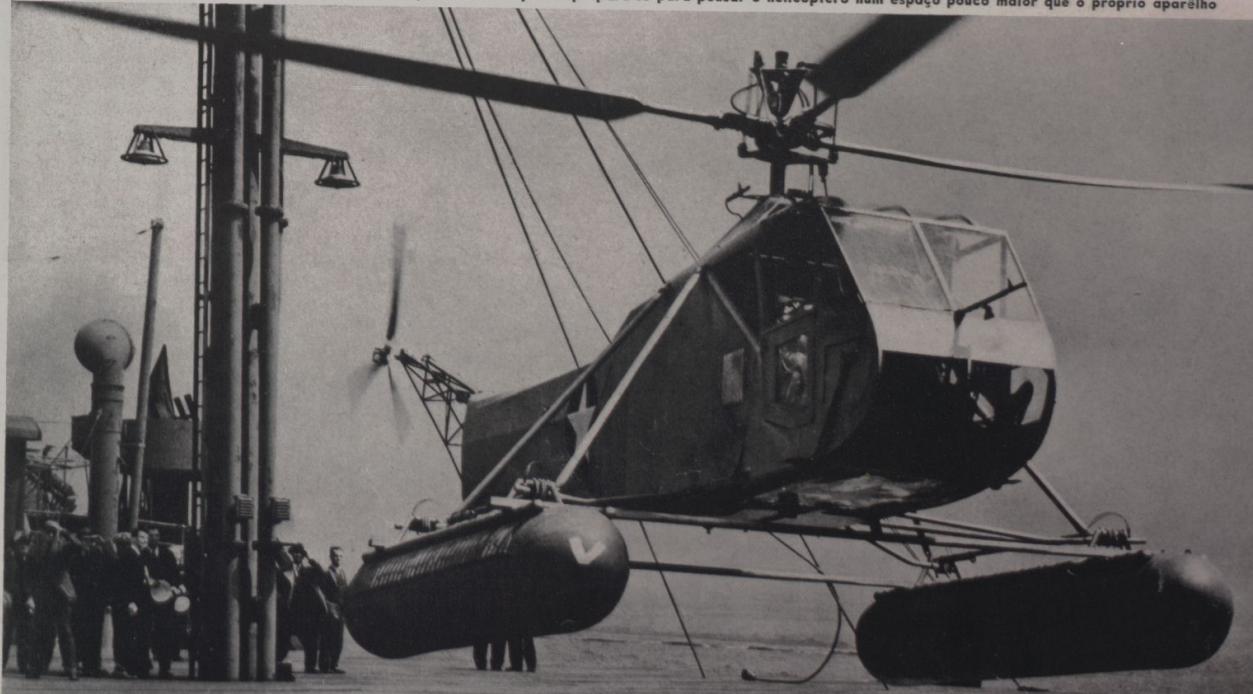


Uma aterrissagem lateral parece difícil, mas pode ser feita com o helicóptero, graças à sua facilidade de voar para frente, para trás, para qualquer dos lados, para cima e para baixo

Pairando sobre o conves de um navio petroleiro, em pleno mar, o piloto prepara-se para pousar o helicóptero num espaço pouco maior que o próprio aparêlho



Subindo para bordo de um helicóptero, a 17 metros de altura, com toda a segurança, por meio de uma escada de corda. Essa é mais outra vantagem





Há seis anos que os chinéss têm se batido heroicamente para defender a sua pátria contra os invasores japonésses. O que tem sido essa luta, em face das tremendo

A CHINA CONTRA-ATACA

EM seis anos de guerra contra os invasores japonésses, os chinéss perderam numerosos portos e numerosas vias essenciais ao seu comércio. Têm sido forçados a abandonar a sua costa marítima e a remover suas indústrias e seus centros militares

culdades enfrentadas pelas tropas chinéss, já é sabido. Mas em cada campanha, o inimigo tem sofrido enormemente, tanto em efetivos como em material bálico

para o interior do país, a custo de grandes sacrifícios. Mas, cada uma das "ofensivas finais" dos japonésses para esmagar a resisténcia dos chinéss tem sido sustada e repelida. Da frente situada no rio Salween, no sudeste, até as províncias do nordeste,

onde as guerrilhas castigam constantemente o inimigo, os chinéss nunca esmoreceram na sua luta, mesmo quando dispunham de poucas armas. Uma das "últimas ofensivas" do Japão foi a no setor do Rio Yantzé, em Maio último. E o contra-

ataque das forças chinéss foi um dos mais vultuosos. As autoridades militares chinéss estimaram em 30.000 as baixas sofridas pelo inimigo, na campanha. Os japonésses pareciam confiantes na sua estratégia até que, em 28 de Maio, as forças chinéss



Milhares de soldados chinenses fizeram uma penosa marcha forçada para a frente de batalha do rio Yangtzé, onde alcançaram uma brilhante vitória. Todos os veículos motorizados, até os de Chungking, foram requisitados para transportar tropas e abastecimentos. Os japonenses, apesar de bem equipados, foram incapazes de resistir ao tremendo contra-ataque



Numa posição estratégica, situada a cavaleiro das margens do rio, tropas chinenses, munidas de modernas metralhadoras dominam o terreno em que os japonenses estão avançando. Esses armamentos para as tropas da China seguem através da Índia, por aviões



Os chefes das forças aéreas dos Estados Unidos na China discutindo os planos para um dos formidáveis ataques contra as bases japonenses. Da esquerda para a direita: Tte.-Col. H. Morgan, Maj.-Gen. Claire L. Chennault, Col. Robert L. Scott Jr. e Col. W. E. Basye

(Continuação)

fizeram um contra-ataque de surpresa contra o reduto principal no inimigo, situado em Sinyang, a 500 quilômetros ao norte do semicírculo de linha da China Central. No dia seguinte os contra-ataques se alastraram para o sul e a aviação chinense foi interromper as linhas de comunicações dos japonenses. No dia 30 de Maio, na área inteira do semicírculo fez-se sentir a pressão da contra-ofensiva chinense. No dia 31, ao meio dia, cinco divisões japonenses tinham sido derrotadas. Às 15 horas, o estadomaior chinês enviava uma mensagem para Chungking dando conta do completo descalabro do inimigo.

Em seus ataques, os japonenses estavam tentando mais uma vez ganhar posições nas colinas de Hupeh e nos pontos estreitos do rio Yangtzé, em número de três, onde o exército chinês tem estancado a vançada do inimigo durante três anos, impedindo-lhe a marcha para o oeste. Ao norte do barranco do Yangtzé, à entrada dos estreitos, fica o porto de Ichang, a mil quilômetros no interior, para quem vai de Shangai e a 500 quilômetros abaixo de Chungking, a capital chinense de guerra.

Antes da guerra, Ichang era o porto onde se fazia a baldeação da carga para os navios fluviais que seguiam rio acima, pelos estreitos. Agora, é o ponto mais distante a oeste, da invasão japonesa na China central e base principal do inimigo. Os chinenses recapturaram a cidade e mantiveram-na por alguns dias, em Outubro de 1941.

Os japonenses tentaram ainda flanquear os estreitos e arruinar a economia da China por meio de um ataque ao sul e ao oeste, partindo de Ichang e seguindo pela província de Hunan, grande centro produtor de arroz.

Mas os chinenses contra-atacaram as hordas nipônicas e concentraram o fogo contra as suas linhas de comunicações e de abastecimentos, a 200 quilômetros, aproximadamente, ao norte e ao sul. Graças à rápida mobilização de homens, de suprimentos e de aviões, a China pôde ver coroada de sucessos a ação de suas armas.

Soldados chinenses, aos milhares, fizeram então uma marcha forçada e longa, por terreno montanhoso, para repelir a investida do inimigo. Até de Chungking foram requisitados todos os veículos motorizados que pudessem apressar o transporte de materiais e abastecimentos. Por sua vez, a força aérea chinense não se fez esperar no campo de ação, ao mesmo tempo que a aviação dos Estados Unidos surgiu de suas bases, pronta para tomar parte ativa e decisiva na batalha.

Os primeiros golpes no contra-ataque partiram da arma aérea. De 19 de Maio em diante, os aviões chinenses bombardearam Ichang e vários outros centros de abastecimentos. A batalha aérea foi mais intensa nos dias 30 e 31, quando o contra-ataque pelas forças de terra atingiu o seu auge. Nos encontros aéreos, os japonenses perderam 28 aviões, ao passo que os aliados perderam um apenas.



Enquanto a artilharia dos chinenses ataca as posições inimigas, a infantaria aguarda, nas trincheiras, a ordem de avançar para o assalto final. Em baixo: Dos aeródromos que se acham a cargo de mulheres chinenses, os aviões da Décima-Quarta Divisão Aérea dos Estados Unidos levantam vôo para desferir os primeiros golpes contra os japonenses. No auge do ataque, os bombardeiros executaram dez missões por dia em toda a frente



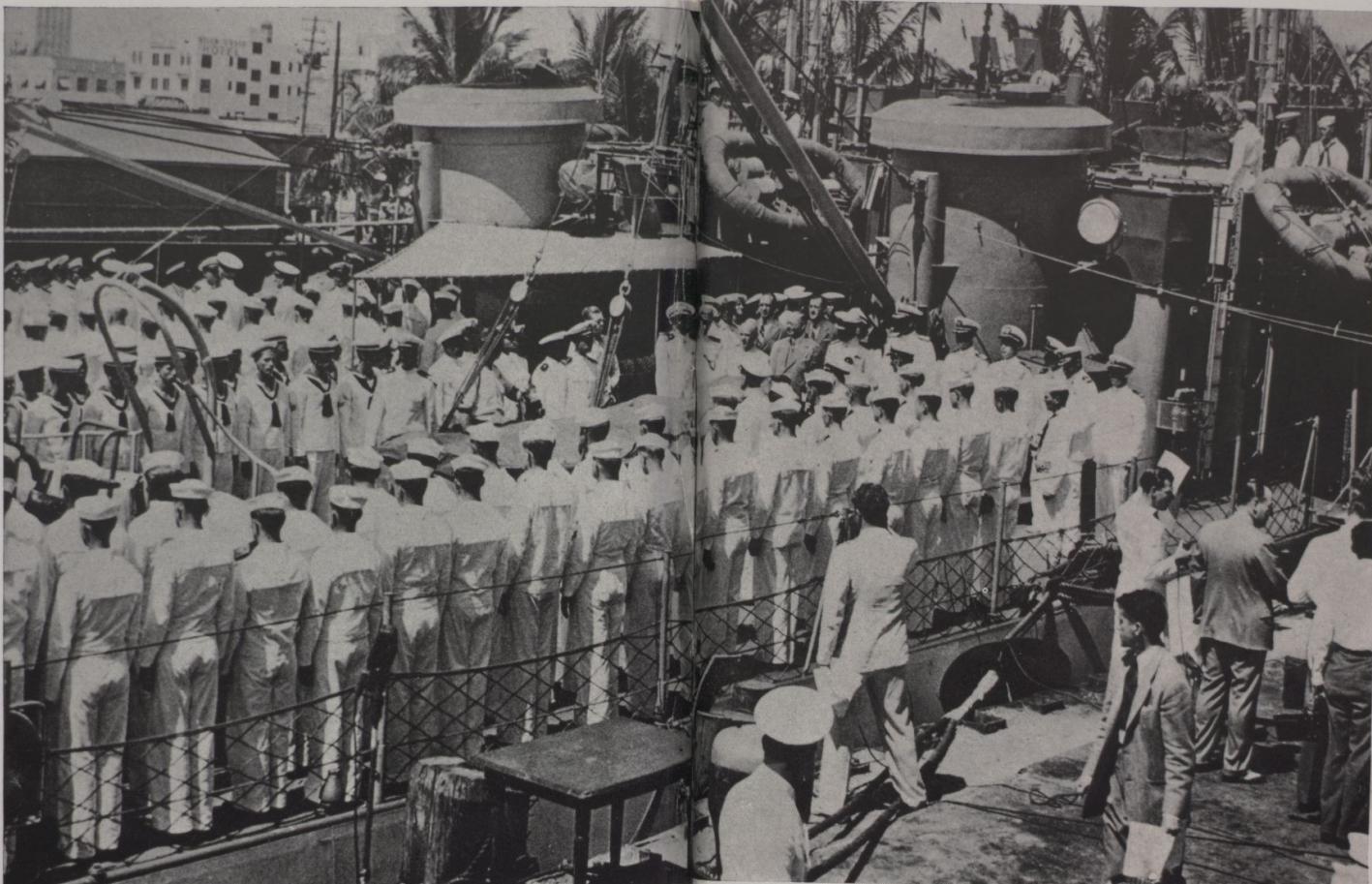


O Presidente Vargas dá as boas-vindas ao Presidente do Paraguai, General Higinio Morinigo, por ocasião de sua recente visita ao Brasil. O presidente paraguaio fez uma prolongada excursão por várias repúblicas



O jornalista brasileiro E. A. P. Chaves Neto (o segundo à esquerda), é recebido pelos oficiais do Centro de Cadetes de Aviação de San Antonio, no Texas, durante a sua excursão, com outros colegas da imprensa brasileira

O início da Semana Panamericana, nos Estados Unidos, foi assinalado com a cerimônia das bandeiras em frente da estátua de Simón Bolívar e com uma passeata realizada no Central Park, na cidade de Nova York



A Marinha Brasileira dispõe de novas armas contra os submarinos: duas veleiros unidades construídas nos estaleiros norte-americanos são entregues, em expressiva cerimônia, ao vice-almirante A. Rodrigues de Vasconcellos, em Miami, Florida. O contra-almirante W. R. Munroe, comandante do Sétimo Distrito Naval dos Estados Unidos, faz a entrega das lanchas-torpedeiras perante os oficiais e marinheiros brasileiros que compõem as suas respectivas tripulações. Graças à eficiência de novas armas, as Nações Unidas estão debelando o perigo da campanha submarina nas vias do norte e do sul da costa americana

Jornalistas chilenos, cubanos e paraguaios visitam a Academia Militar de West Point. Vêm os a serem recebidos pelo comandante, major-general F. B. Wilby (à extrema direita). São os seguintes: M. Vergara, R. Silva, J. M. Gonzales, L. Gomez, J. E. Escobar, C. A. Mersian e L. Silva



O Presidente da Costa-Rica, Rafael Calderón Guardia, com o Tte.-Gen. George H. Brett, chefe da Defesa dos EUA, na área das Antilhas, inspeciona vários aspectos dessa defesa nas bases construídas na república costa-riquense, ponto estratégico de vital importância para o Hemisfério



Durante o primeiro sorteio militar realizado em Cuba. O Secretário da Defesa Nacional, Aristides S. de Quesada, preside a cerimônia, em Havana, que marcou a chamada de milhares de jovens para as fileiras do exército



O Dr. Rafael Fernandes (à esquerda), governador do Estado do Rio Grande do Norte, em companhia do Dr. Oscar Correia, Consul Geral do Brasil em Nova York, por ocasião da sua visita aos Estados Unidos, recentemente

O Dr. Francisco Castillo Najera, Embaixador do México em Washington, confere a ordem da Águia Azteca a dois oficiais dos Estados Unidos: o tenente-general John L. DeWitt e o vice-almirante J. W. Greenslade





Estes enormes projetores anti-aéreos produzem um facho luminoso de 800.000.000 velas

EM GUARDA

ANO 2 Para a defesa das Américas

N. 11

O COMANDANTE DE UM TANQUE DOS ESTADOS UNIDOS MANEJA O CANHÃO ANTI-AÉREO





A FRENTES MUNDIAIS DE BATALHA

AS FÔRÇAS ALIADAS INTENSIFICAM AS CAMPANHAS DE LIBERTAÇÃO

OS exércitos aliados de libertação marcham contra uma vila italiana; um navio transporte japonês que tinha sido bombardeado vai, lentamente, ao fundo na enseada de uma ilha no sul do Pacífico; uma refinaria de gasolina arde em chamas no cerne do território alemão; na superfície do mar, um rastro de óleo indica que mais um submarino foi ao fundo no Atlântico septentrional; em numerosas frentes que se estendem pelo mundo inteiro, o Eixo está experimentando, cada vez mais, o tremendo impacto das armas e das tropas aliadas, dos seus navios e aeroplanos, dos seus tanques e canhões

que foram acumulados durante os terríveis meses em que o inimigo avançava, contemplando um fácil triunfo. Agora, os fascistas estão vendo que os conflitos iniciados por seus injustificados ataques prolongam-se indefinidamente e que, pela primeira vez, forças do Eixo têm mesmo que lutar no seu próprio território nacional. Os nazistas verificam, afinal, que a sua "muralha europeia" de fortalezas costeiras não pode salvaguardar o Ruhr e que suas flotilhas de submarinos não podem mais dominar os mares. Os japoneses, por sua vez, têm sofrido os reveses ainda mais amargos. O início das ofensivas,

tanto no Pacífico como no Mediterrâneo, exigiu enormes concentrações de navios, de aviões e de tropas; sabe-se que nos desembarques efetuados na Sicília, foram utilizados quasi 2.000 navios.

À medida que prossegue a luta, os aliados devem se preparar para receber notícias de sérias perdas e numerosas baixas. Mas elas estão organizando novas fôrças para fazer frente às demandas da ofensiva mundial, em terra, no mar e no ar. O poder aéreo foi o que preparou o terreno para a invasão da Sicília. Aos seus fascistas, declarou Mussolini, certa vez, que a guerra aérea devia se desenvolver:

A MENSAGEM DO PRESIDENTE ROOSEVELT E DO PRIMEIRO-MINISTRO CHURCHILL AO Povo ITALIANO

“NESTE momento, as fôrças conjugadas dos Estados Unidos e da Gran-Bretanha, sob o comando do general Eisenhower e sub-comando do general Alexander, estão levando a guerra a fundo no território da vossa pátria. Isso é uma consequência direta da vergonhosa liderança a que tendes sido submetidos por Mussolini e seu regime fascista.

Mussolini vos arrastou a esta guerra como um satélite que é de um destruidor brutal de povos e de liberdades. Mussolini vos precipitou nesta guerra que él julgava já vencida por Hitler. A despeito da grande vulnerabilidade da Itália ao ataque pelo ar e pelo mar, vossos líderes fascistas mandaram vossos filhos, vossos navios, vossa fôrça aérea para distantes campos de batalha afim de ajudar a Alemanha na sua tentativa de conquistar a Inglaterra, a Russia e o mundo.

Essa associação com os desígnios da Alemanha dominada pelo nazismo foi indigna das antigas tradições de liberdade e de cultura da Itália — tradições às quais tanto devem os povos da América e da Gran-Bretanha. Vossos soldados têm lutado não pelos interesses da Itália, mas para a Alemanha nazista. Eles têm se batido heroicamente, mas têm sido traídos e abandonados pelos alemães na frente russa e em todos os campos de batalha na África, desde El Alamein até o Cabo Bon.

Hoje, as esperanças da Alemanha de conquistar o mundo estão esfaceladas em todas as frentes. Os céus da Itália estão dominados pelas vastas fôrças aéreas dos Estados Unidos e da Gran-Bretanha. As costas marítimas da Itália estão sob a ameaça da maior concentração de poder naval britânico e dos aliados jamais levada a efeito no Mediterrâneo. As fôrças que agora se vos opõem estão decididas a destruir o poder da Alemanha nazista — esse poder que tem sido violentamente

usado para impôr a escravidão, a destruição e a morte a todos quantos se recusam a reconhecer os alemães como sendo a raça superior, destinada a subjugar todos os demais povos do mundo. A única esperança de poder a Itália sobreviver está numa capitulação honrosa em face da superioridade do poder militar das fôrças das Nações Unidas. Se continuardes a tolerar o regime fascista que está ao serviço do poder diabólico dos nazistas, terveis que sofrer as consequências da vossa própria escolha. Não temos satisfação alguma em invadir o solo da Itália e levar a trágica devastação da guerra ao povo italiano. Mas estamos determinados a destruir os falsos líderes e as suas doutrinas que levaram a Itália à sua presente situação. Cada momento da vossa resistência às fôrças conjugadas das Nações Unidas — cada gota de sangue que sacrificardes — só poderá servir a um único propósito: proporcionar aos líderes, fascistas e nazistas, um pouco mais de tempo para fugir à inevitável consequência dos seus próprios crimes.

Todos os vossos interesses e todas as vossas tradições têm sido traídas pela Alemanha nazista e pelos seus próprios líderes falsos e corruptos; somente renegando ambos esses males poderá uma Itália reconstituída esperar ocupar um lugar respeitado na família das nações europeias.

E' chegado o momento para que vós, o povo italiano, consulteis a vossa própria dignidade e o vosso próprio interesse, no desejo de uma restauração da vossa dignidade nacional, da vossa paz e segurança. E' chegado o momento de decidirdes se os italianos devem morrer por Mussolini e por Hitler — ou viver para a Itália e para a civilização.”

(Assinado) FRANKLIN D. ROOSEVELT
WINSTON CHURCHILL

A bordo de uma "Fortaleza Voadora" (à esquerda) quando o bombardeador acertava novamente o visor de bombardeio contra uma fábrica de borracha alemã



De armas em punho, o primeiro contingente do Sétimo Exército dos EUA avança contra uma praia na Sicília, apoiado pelos canhões dos cruzadores à distância

de tal maneira que desorganizasse as posições inimigas, impusesse o domínio dos ares e abatesse irremediavelmente o ânimo das populações. Mussolini, o mesmo que recebera notícias de seu filho Vittorio, dizendo que o bombardeio aéreo dos indígenas etíopes era "sumamente divertido".

Agora, os fascistas estão vendo as suas maiores defesas serem bombardeadas diariamente em incursões de extrema precisão realizadas pelas forças aéreas americanas e inglesas. Os portos de Palermo, de Trapani e de Marsala, onde se achavam numerosos navios, foram bombardeados e, final, tomados. Com o aproximar do dia do desembarque e invasão, os aviões de caça e de bombardeio, em perfeita sincronia de ação atacavam incessantemente os pontos estratégicos, as estações rádiotelegráficas, quartéis, pontes, túneis, serviços públicos de luz e força e os aérodromos. Todos os bombardeios tinham por fim a destruição de objetivos militares específicos e a porcentagem dos sucessos foi extraordinária. O dia 9 de julho, véspera do dia marcado para a invasão, registou o auge dos preparativos. Foi quando a aviação americana, com seus bombardeiros pesados, entrou em ação final preparatória, arrazando os centros vitais das forças inimigas na Sicília — o quartel-general instalado na vila de Taormina, na costa insular de este. O Hotel San Domenico, sede do quartel-general, o edifício do correio, onde se concentravam os serviços de comunicações telefônicas e telegáficas ficaram completamente demolidos.

Os alemães também têm sentido o efeito dos bombardeios aéreos. Sua defesa anti-aérea não tem podido sustar o impeto dos ataques contra os seus arsenais. Na zona do Ruhr, onde está concentrada a indústria pesada nazista, quasi todos os centros bélicos têm sido sujeitos aos formidáveis raides dos aliados. Fotografias aéreas mostram que, na cidade de Essen, 53 oficinas das usinas Krupp foram atingidas e de maneira que somente o reparo dos telhados requer 20.000.000 de horas de trabalho. Na área do Ruhr, as usinas de aço, os entrepostos ferroviários, as fábricas de produtos químicos, as fábricas

de cartuchos, de motores e de borracha sintética e as refinarias têm sido os objetivos principais. Somente num mês, os bombardeiros da RAF, em trêze ataques noturnos, lançaram 15.000 toneladas de explosivos contra cidades alemãs, destacando-se Dusseldorf, Oberhausen, Krefeld, Wuppertal, Colônia. Os bombardeiros ingleses chegaram a penetrar fundo na Alemanha meridional, para atacar uma fábrica de rádio-detetores situada em Friedrichshafen. Todos os edifícios principais da fábrica foram atingidos.

No mesmo mês, em outros raides feitos para interromper a produção industrial de guerra nazista, entraram em ação as "Fortalezas Voadoras", à luz do dia, com os seus instrumentos de alta precisão. Uma formação desses bombardeiros, sem escolta alguma, passou pelas poderosas defesas do vale do Ruhr e foi atacar a fábrica de borracha sintética instalada em Huels, grande fonte de abastecimento de borracha usada pelo inimigo. Tais bombardeios têm custado caro. Num ano de operações, as forças aéreas dos Estados Unidos que têm suas bases na Inglaterra, perderam 293 aviões. Mas sabe-se que elas abateram 1.172 aviões de Eixo. E quanto ao dano causado à indústria alemã pelos bombardeiros, esse tem sido considerável.

O crescente poder aéreo dos aliados também ajudou a manter o Atlântico relativamente livre para a movimentação de tropas e abastecimentos. Os aviões que têm bases terrestres e os porta-aviões escoltas aumentaram consideravelmente os elementos de defesa da navegação marítima das Nações Unidas. A ação coordenada dos aviões e dos navios de escolta conseguiu ver coroada de êxito uma luta sem trégua durante o mês de Maio, com o afundamento de 36 submarinos inimigos. Poucos foram os navios mercantes afundados durante esse mês, e, durante o mês de Junho, o número de afundamentos ainda foi menor, sem comparação com o de qualquer outro mês da guerra. Enquanto isso, os estaleiros dos aliados estão construindo navios cujo total é de sete a dez vezes o número das perdas sofridas em Junho. Esses navios têm sido imedia-

tamente postos no serviço de transporte de abastecimentos urgentes às tropas em todas as frentes. O poder aéreo foi também o elemento de grande valia nas ofensivas levadas a efeito no sudoeste do Pacífico — os golpes contra o Japão numa frente de batalha de 646 milhas marítimas que se estende desde as ilhas de Salomão até a de Nova Guiné.

Quando se iniciou a nova ofensiva no sudoeste do Pacífico, os Estados Unidos contavam com a vantagem de dispor de linhas seguras de comunicações marítimas. A guarnição de Guadalcanal tinha sido reforçada sem impedimento importante por parte do inimigo. Os encontros navais preliminares na área das ilhas de Rendova e de Nova Georgia foram ganhos pelas forças norte-americanas. Durante um combate anterior com cruzadores e destroyers japoneses na área do golfo de Kula, que fica perto da costa da ilha de Nova Georgia, foram destruídos ou avariados dez navios japoneses, enquanto que os norte-americanos perderam apenas um cruzador ligeiro e um pequeno destroyer.

No nordeste, no continente asiático, as forças aéreas chinêsas e as norte-americanas estão agora aparelhadas para uma ação conjugada de grande alcance nas próximas operações contra o inimigo. A vitória alcançada pelas tropas chinêsas no setor do rio Yantzé foi uma amostra dos resultados da estratégia que está envolvendo os japoneses e os fazendo recuar cada vez mais. Nessa batalha, eles perderam não somente importantes posições que tanto lhes haviam custado dominar, como tiveram numerosas baixas, calculadas em 30.000 homens. No Pacífico setentrional, as forças norte-americanas estão consolidadas na ilha de Attú e noutras ilhas do grupo das Aleutas. A despeito das dificuldades decorrentes das condições atmosféricas nessa região costeira do Alaska, a engenharia militar dos Estados Unidos construiu uma série de postos aéreos avançados para as forças de terra e mar, que ficam assim firmemente estabelecidas para posteriores assaltos que não se limitarão somente às ilhas Aleutas ainda ocupadas pelos japoneses, mas a todo o semi-círculo de ilhas que vai dar ao próprio império.

A MENSAGEM DE ROOSEVELT A SUA SANTIDADE

O Presidente Roosevelt dirigiu a seguinte mensagem ao Papa Pio XII a propósito do desembarque de tropas aliadas na Sicília: "Quando a presente mensagem chegar às mãos de Vossa Santidade, numerosas tropas norte-americanas e inglesas terão desembarcado em solo italiano. A missão dos nossos soldados é libertar a Itália do fascismo e de seus símbolos nefastos e expulsar os opressores nazistas que atualmente infestam o seu solo. Não é necessário reafirmar que nossas idéias fundamentais se firmam no absoluto respeito à fé religiosa e à liberdade de cultos. Faremos tudo quanto estiver ao nosso alcance para que as igrejas e as instituições religiosas escapem à devastação durante a luta. No curso das operações militares serão respeitados tanto a neutralidade da Cidade do Vaticano como os domí-



O Presidente Roosevelt



S.S.O. PAPA Pio XII

nios de Vossa Santidade. Aguardo com a mesma ansiedade de Vossa Santidade o raiar do dia em que retorno ao mundo a paz do Senhor. Estamos convencidos de que isso só será possível quando as forças do mal que atualmente escravizam extensas regiões da Europa e da Ásia tenham sido aniquiladas por completo. Nesse dia orientaremos nossas energias, agora dedicadas aos penosos deveres da guerra, para os produtivos labores da reconstrução.

Será essa a magna preocupação dos povos civilizados. Numa causa comum com todas as demais nações que estão imbuídas com o espírito de boa vontade para com os homens, e com a graça do Todo Poderoso, poremos, imediatamente, corpo e alma na difícil tarefa de edificar uma paz justa e duradoura, bem digna dos elevados destinos da humanidade."

Tropas aliadas no momento de embararem em suas barcaças, num porto do norte da África, para fazer a travessia dos estreitos, com rumo à ilha de Sicília

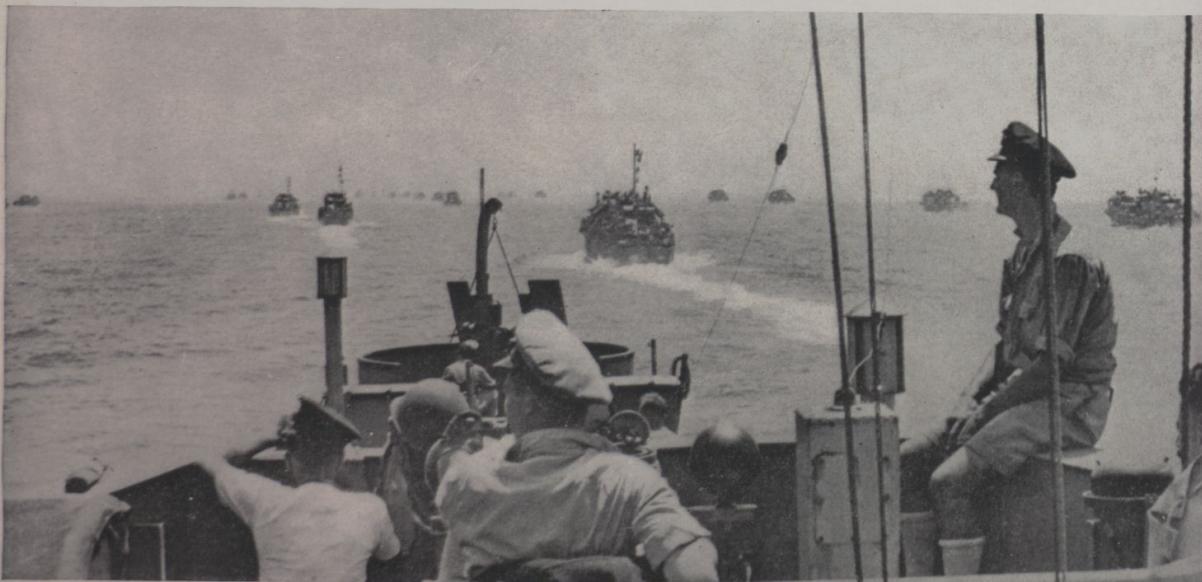




Soldados norte-americanos, ingleses e franceses celebrando jubilosamente a sua vitória na África do norte em manifestação espontânea pelas ruas de Túnis. Um americano desfralda a bandeira francesa



O Rei Jorge da Inglaterra (à direita), acompanhado do Tte.-Gen. Mark Clark, passa em revista a guarda de honra de tropas dos EUA, durante a sua visita ao quartel-general daquele comandante



Estas são algumas das 2.000 unidades que formaram a "ponte" entre a Tunísia e a Sicília, constituindo a maior frota invasora de todos os tempos. Muitos dos navios fizeram várias viagens de ida e volta nos primeiros dias do ataque, retornando às suas bases na África do norte, para transportar tropas e abastecimentos o mais depressa possível

(Continuação)

"Estamos realizando um esforço hercúleo de grande significação numa das mais importantes áreas do Pacífico," declarou o Secretário da Marinha Frank Knox. "É um esforço que cada dia mais avulta de impeto. O general Claire Chennault, comandante das forças aéreas dos Estados Unidos na China, já teve oportunidade de definir o nosso propósito quando, recentemente, lembrou aos seus comandados — 'Muito breve estareis voando frequentemente sobre o próprio Japão.'"

Em todas as frentes a ação dos aliados está se revelando na pujança da sua superioridade, num notável contraste com os dias sombrios de 1941 e de 1942. Os russos continuam a inflingir grandes perdas ao inimigo. As forças aliadas conquistaram toda a África do norte que estava sob o domínio do Eixo, estão agora senhores das rotas vitais do sul do Mediterrâneo e avançam rapidamente, levando de vencida a resistência do inimigo na ofensiva que já se avista da costa italiana. Os alemães confessam a sua incapacidade, em face da campanha anti-submarina dos aliados e os japoneses, em todos os setores do Pacífico, continuam a sofrer consideráveis revéses.

Analizando a situação, o general George C. Marshall, chefe do estado-maior do Exército dos Estados Unidos, declarou que a única maneira certa de garantir a vitória é continuarem os aliados em seus crescentes ataques nos setores da Europa e do Pacífico. Para isso, entretanto, não deverá haver solução de continuidade na preparação militar.

"Este é o período mais sério para nós e para o mundo," afirma o general. "Já passamos a fase da nossa adolescência militar. Já completamos o nosso desenvolvimento inicial e estamos com as nossas linhas de comunicações solidamente estabelecidas. A produção bélica e a preparação dos efetivos militares estão satisfazendo as nossas necessidades. O inimigo já perdeu a vantagem da superioridade de fôrmas, de armamentos, de navios e de aviões. E quanto à iniciativa do ataque — o fator mais importante na guerra — essa está agora em nossas mãos. Os dois últimos anos de preparação têm sido, para nós, um período experimental, sobretudo em face dos sucessos alcançados pelos alemães e pelos japoneses. Tivemos que enfrentar a urgência de criar um poder ofensivo à altura do poder que eles tiveram dez anos para acumular. A mudança da opinião pública, fator essencial para a adoção da legislação e das apropriações orçamentárias necessárias, revestia-se de muitas complicações. O estabelecimento das nossas indústrias numa base bélica completa tinha, também, aspectos difíceis. Mas hoje, em todos esses magnos problemas, estamos firmados em soluções sólidas."



Um soldado americano ferido no combate da ilha de Attú recebe o tratamento de urgência a bordo de um transporte de guerra que se destina aos Estados Unidos



O avião do Tte. S. Vojtasa, da Marinha dos EUA, assinalado por nove bandeiras japonesas, comprovantes do alto grau de eficiência da pontaria desse oficial aviador



Durante a batalha de Attú, nas Aleutas: um soldado ferido e com as pernas congeladas, é carregado para um posto avançado. O frio da região dificulta a campanha

JUNTA DE RACIONAMENTO



Tal como em milhares de outras vilas nos Estados Unidos, a Rua Central de New City, no Estado de Nova York, tem numerosos edifícios de um andar. Em baixo: os membros da Junta de Racionamento local. Trabalham sem auferir remuneração alguma, procurando fazer a distribuição mais equitativa possível de gasolina, de gêneros alimentícios, de calçados e outros artigos escassos, agora sob estrita regulamentação do governo. São eles, da esquerda para a direita: W. E. De Bevoise, Hermann Irion e Walter Bollman, todos antigos comerciantes da localidade



NUM antigo armazém existente no Rua Central da pequena vila de New City, no Estado de Nova York, está instalada uma das 18.000 Juntas de Racionamento dos Estados Unidos, incumbidas da execução do programa da distribuição equitativa do consumo de muitas mercadorias cuja escassez no mercado se verifica devido a ser necessário suprir, primeiro que tudo, as forças armadas do país.

O escritório da Junta, em New City, recebe os pedidos de cadernetas de racionamento e faz a sua distribuição pelos cidadãos que, dessarte, ficam habilitados a ter o seu quinhão de todos os produtos rationados, dentre os quais se destacam a carne, as gorduras, o queijo, alimentos enlatados, combustíveis e calçado. A Junta mantém informado o seu público consumidor a respeito de todas as alterações ordenadas pelo governo, de maneira a fazer face à produção, tendo sempre em vista as necessidades do Exército e da Armada.

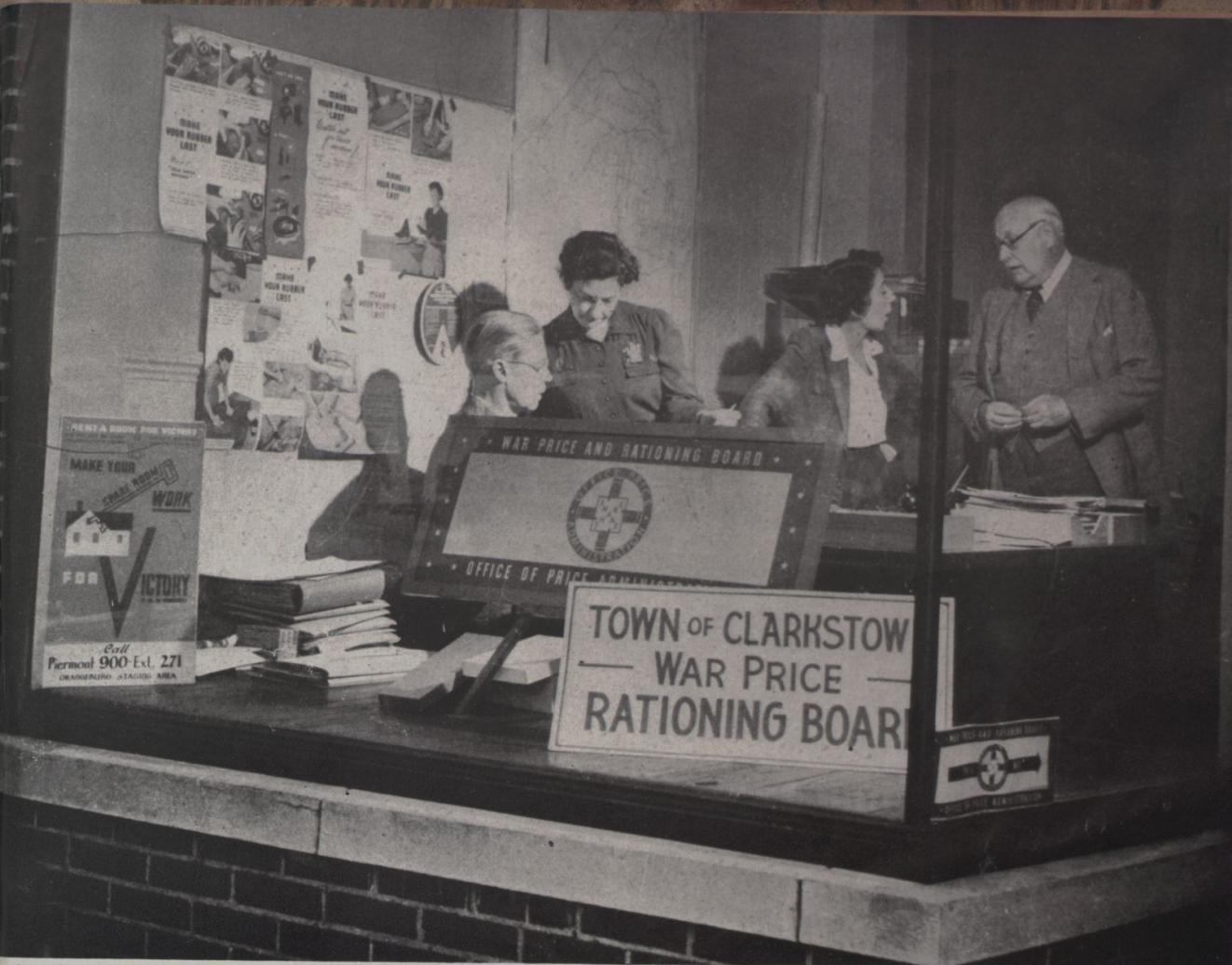
Três empregados pagos e numerosos assistentes voluntários se encarregam do trabalho cotidiano na sede da Junta. Todos os casos que não estão incluídos na regulamentação expressa geral baixada pelo governo são resolvidos pela junta local, isto é, pela sua comissão diretora, composta de três cidadãos proeminentes que exercem as suas respectivas funções gratuitamente. Os membros diretores são Hermann Irion, que atua como presidente, ex-fabricante de pianos; W. E. DeBevoise, importador de chá, e Walter Bollman, estabelecido com o negócio de madeiras, carvão e forragem.

Os três residentes da vila dedicam grande parte de suas atividades às funções que lhe são designadas, estando um deles sempre presente durante as horas do expediente. O Sr. Irion, que se afastou da vida industrial há vários anos, está quasi sempre na sede da Junta. O Sr. Bollman, que conhece quasi todos os agricultores da localidade, encarregado dos assuntos que, em geral, se referem à lavoura. Esse é o maior ramo de atividade local.

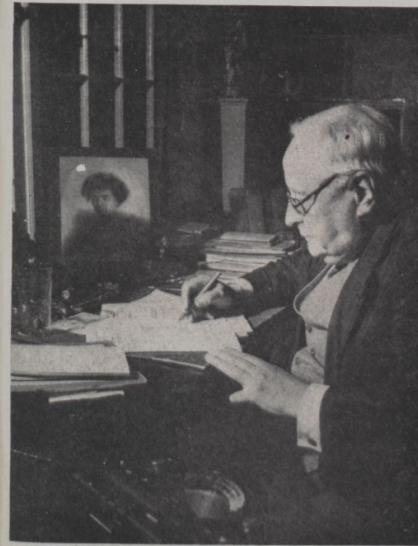
Do expediente diário constam numerosos casos que refletem as atividades dessa repartição pública de emergência. A gasolina, por exemplo, teve o seu consumo reduzido, em face da urgente necessidade de prover com o máximo de combustível os numerosos veículos motorizados que estão nas frentes de combate. Cada motorista passou, pois, a ter direito ao consumo de um galão e meio de gasolina somente, por semana, a não ser no caso de se tratar de pessoas cujo trabalho se ligue diretamente à guerra ou seja de natureza essencial, como atividade de caráter civil. A maioria dos médicos da localidade foram chamados para servir no Exército ou na Marinha. O Dr. Matthew Dal Lango ficou sobre-carregado com os trabalhos não somente da sua própria clínica, mas também com a de outros médicos, ausentes. Por isso, o uso de seu automóvel é constante e de natureza indispensável. A Junta concedeu-lhe permissão para se abastecer de toda a gasolina que ele necessitar, suspendendo assim a restrição no seu caso.

Edward Goebel, um criador, explicou à Junta que, para fazer trabalhar o seu moinho de forragem, ele precisava de maior quantidade de gasolina. No momento, estava fazendo a criação de cem rédes para o corte e que a forragem estava quasi esgotada. O Sr. Bollman, que está bastante familiarizado com essas questões de criação de gado, atendeu ao pedido imediatamente.

Outro criador, Tom Goebel, dedica-se à criação de cobaias destinadas principalmente para experiências hospitalares. Durante o inverno, os ani-



A razão principal do racionamento de alimentos e de vários artigos de primeira necessidade é manter bem supridas as forças de terra e mar. As funções da Junta da vila de New City, que também se encarrega do racionamento da vila de Clarkstown, é explicar ao público as alterações ordenadas pelo governo na distribuição dos vários artigos de consumo



O Presidente da Junta, Hermann Irion, que antes era fabricante de pianos. Afastado dos negócios, há alguns anos, ele agora trabalha mais do que nunca. Mesmo depois de trabalhar um dia inteiro, ele ainda leva papéis para despachar em sua casa



Apesar de New City ser um centro essencialmente agrícola, as normas que regem o racionamento de alimentos são tão rigorosas como em qualquer outra parte. Na gravação acima, o Sr. Eberling, que ajuda seu filho Christie no negócio de secos e molhados, está explicando a um freguês que quer comprar uma libra de café, que é preciso esperar mais uma semana para ter direito ao café. É assim que o comércio coopera



A sede da Junta de Racionamento de New City, uma das 18.000 juntas locais através dos Estados Unidos, está situada numa antiga loja na Rua Central. Dos empregados, somente três são pagos, todos os demais exercem funções gratuitas. Nos sábados a Junta geralmente tem grande movimento, devido à presença, na vila, de numerosos agricultores



Tom Goebel cria cobásias que são usadas em pesquisas nos laboratórios hospitalares. Durante os rigores do último inverno, suas cobásias estavam arriscadas a morrer de frio. A Junta, tomando conhecimento do seu pedido, determinou que ele tinha direito a uma maior quantidade de combustível, por ser o seu negócio considerado essencial à guerra



Em New City ninguém se queixa por causa da quantidade de gasolina a mais que é concedida aos agricultores. Devido à escassez de mão de obra, os lavradores quasi que têm que fazer todo o trabalho. Por isso, o equipamento motorizado está agora sendo essencial na lavoura. Na gravura vemos um lavrador preparando-se para o trabalho

(Continuação)

maisinhos estavam arriscados a morrer de frio, por falta do aquecimento necessário. A Junta, considerando ser a criação de cobásias um negócio essencial à guerra, autorizou o criador a dispôr do combustível indispensável para manter as cobásias num ambiente cuja temperatura seria cinco graus mais alta do que a temperatura geralmente estabelecida para as casas de residência.

Os membros da Junta de Racionamento, naturalmente, vêm-se forçados a negar muitos pedidos cujas razões não procedem. Donas de casa que pedem alguns coupons extraordinários para comprar carne, porque alegam que vão receber a visita de parentes, só são atendidas se se tratar da visita de parentes que sejam soldados ou marinheiros.

Outros que apelam para a Junta, no sentido de ser-lhes concedida certa quantidade de gasolina que lhes facilite ir de automóvel para o seu trabalho, só obtêm o pedido se provarem que não dispõem de outros meios de transporte.

Hoteis e restaurantes têm estritamente limitada a sua ração de carne, de queijo e de manteiga. O intuito da Junta é fazer com que ricos e pobres participem, no mesmo grau de equidade, dos gêneros alimentícios que se tornaram escassos por causa das emergências da guerra.

Há ainda a considerar que o racionamento estabelecido pelo governo liga-se especialmente ao objetivo de evitar a alta dos preços. Desde que haja escassez de produtos, em virtude da guerra, e haja um crescente poder aquisitivo do público consumidor, a consequência natural é a competição da oferta. Só consegue comprar quem oferece mais. O consumidor de menores recursos fica assim excluído da possibilidade de prover a sua própria subsistência.

Além disso, para combater essa inflação que teria efeitos danosos na economia pública, o governo tem animado não somente o espírito de economia e parcimônia nos gastos, mas sobretudo, aconselhado a compra dos bonus de guerra. A majoração dos impostos está sendo outro reativo salutar contra a circulação desnecessária da moeda. Limitações também foram impostas no custo dos alugueres, dos gêneros alimentícios, de vestuário e até em matéria de aumento de salários. Para o povo da vila de New City, a regulação feita pelo governo proporciona-lhe uma oportunidade de poder conseguir, sem maiores preocupações, o indispensável às necessidades da vida.

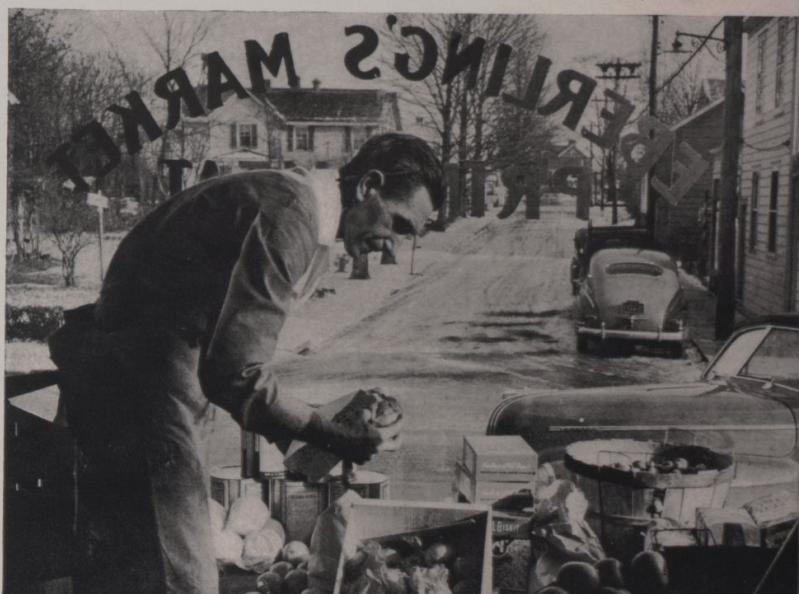
Tem havido poucos protestos contra as decisões da junta de New City. Tal como acontece em milhares de outras localidades no país inteiro, seus moradores aceitam o racionamento de perfeita boa vontade, como sendo o único meio de garantir o necessário abastecimento das forças armadas e de distribuir, com justiça, o que resta entre a população civil. Todos sabem que cada galão de gasolina de que elas se privam representa um galão a mais para as forças armadas.



Viola Doellner há dez anos que trabalha como mecânica, numa garagem e posto de gasolina na vila de New City. Há escassez de gasolina, mas aumentaram os concertos de peças de automóveis. O trabalho é exaustivo; ela, porém, não se queixa



O Dr. Mathew Dal Lango não tem mãos a medir com a sua clínica, porque a maioria dos médicos de New City está servindo no exército ou na marinha, e ele precisa do seu automóvel para atender aos constantes chamados. A Junta deferiu o seu pedido, concedendo-lhe mais gasolina e novos pneumáticos



"Logo que se estabeleceu o racionamento dos alimentos, fiquei com o bastante para todos," afirma o vendedor Christie Eberling. Aliás, mesmo antes de haver o racionamento oficial, todos os comerciantes tiveram que fazer a sua própria distribuição entre os fregueses. Em baixo: as cem novilhas que o criador Ed Goebel está engordando para o mercado, necessitam de forragem em grande quantidade. A Junta acedeu ao seu pedido de maior consumo de gasolina para ser usada no trator do seu moinho de forragem





Milhões de soldados de infantaria estão se preparando para a batalha contra o inimigo em território do Eixo. Aqui vemos um aspecto do "mimetismo" de guerra



Tanques sendo submetidos a uma inspeção final antes de entrarem em combate. Todos os recursos da nação estão sendo aplicados em armas modernas e efetivas

O ATAQUE DAS FÔRÇAS DE TERRA

As tropas dos Estados Unidos estão preparadas para enfrentar, em qualquer terreno, as surpresas da guerra moderna. Já provaram isso, exuberantemente, na África do Norte, na Nova Guiné e nas ilhas Aleutas, onde sobrepujaram o inimigo, em assaltos de todas as armas — com tanques, com infantaria e com artilharia. Mas antes de serem totalmente vencidas as hordas do Eixo, muitas e encarniçadas batalhas ainda terão de se realizar no próprio solo da Europa e da Ásia. As gravuras que ilustram estas duas páginas revelam aspectos da

preparação das tropas norte-americanas, em sua fase final para as batalhas que virão. No sua rigorosa instrução levam-se em linha de conta os últimos ensinamentos colhidos por instrutores que já estiveram em pleno fragor dos combates e que estão familiarizados com os hábitos e os ardós do inimigo. A camuflagem, esse mimetismo bélico tão essencial na guerra moderna, constitui uma especialidade em que se esmeram as tropas americanas. As armas motorizadas movimentam-se com uma precisão mecânica, obedecendo a princípios táticos que

lhes garantem o domínio do terreno em que estiverem em ação. Na infantaria, seus soldados, disposto de fuzis inegualáveis, estão em condições de atingir, com grande precisão de tiro, um alvo humano a centenas de metros de distância. Essa preparação constitui, para o soldado, a prova máxima da sua capacidade de suportar a exaustão. A tropa faz longas marchas completamente armada e equipada. Periodicamente, submete-se a manobras durante 24 horas seguidas — um dia e uma noite, de esfalfante movimentação, com pouca água e escassa comida. Os exercícios noturnos de assaltos à baioneta, de cavar trincheiras e abrigos, sob todas as condições de tempo e em todo terreno, na lama, na areia ou na neve, têm sido indispensáveis.

Os tanques dos Estados Unidos destinam-se a qualquer uma das oito frentes de batalha — desde as matas tropicais até as regiões nevadas do Ártico. Aqui vemos tanques leves no deserto



Cada avançada pode encontrar um contra-ataque do inimigo. Afé que os soldados de infantaria têm nas minas terrestres uma das melhores defesas

