

EM GUARDA

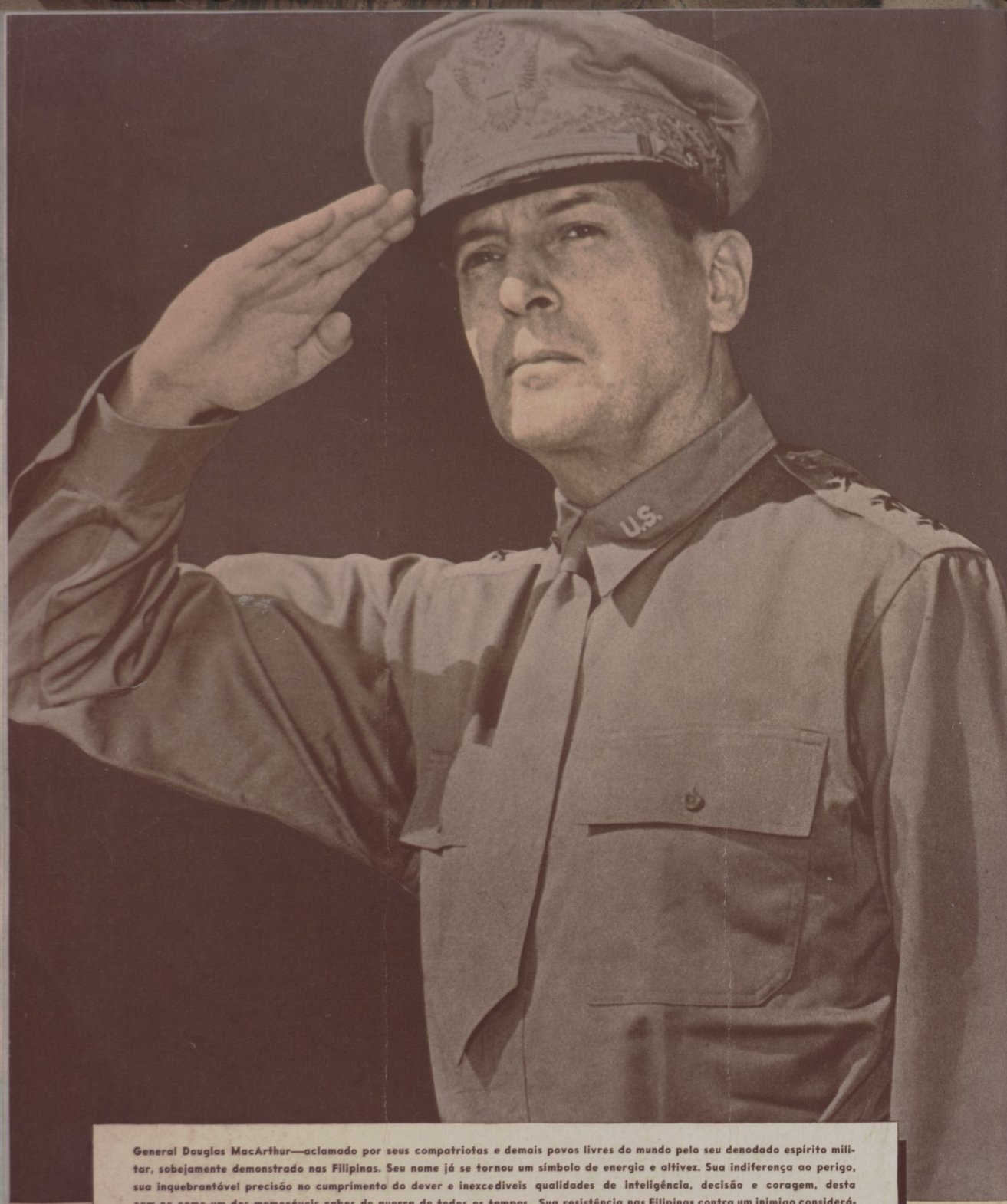
Para a defesa das Américas



“Levaremos o nosso ataque ao campo inimigo—o bateremos e continuaremos a batê-lo sempre e em qualquer lugar em que o encontrarmos.” — Presidente Roosevelt.



ANO 1 N. 7



General Douglas MacArthur—aclamado por seus compatriotas e demais povos livres do mundo pelo seu denodado espírito militar, sobejamente demonstrado nas Filipinas. Seu nome já se tornou um símbolo de energia e altivez. Sua indiferença ao perigo, sua inquebrantável precisão no cumprimento do dever e inextinguíveis qualidades de inteligência, decisão e coragem, destacam-no como um dos memoráveis cabos de guerra de todos os tempos. Sua resistência nas Filipinas contra um inimigo consideravelmente superior em forças, é extraordinária. Sua promoção ao supremo comando das Nações Unidas no Pacífico Meridional, num período crítico da história, representa a aclamação espontânea de milhões de seres livres de todas as partes do mundo

(Ler artigo à página 13)

E.U.A.—1942

A VIDA E O ESPÍRITO DE UM POVO EM GUERRA

OS Estados Unidos da América são uma nação transformada. A transformação não é apenas superficial, não é somente questão de uniformes, bandeiras e carabinas, conquanto isto se observe em toda parte. É uma transformação profunda, em espírito, uma dedicação universal à uma causa única — a causa da liberdade.

Sincronizada no ritmo dessa transformação acha-se uma população de 133 milhões de almas, que vive numa vasta extensão de terra de 4.800 quilômetros, por montes e vales, da costa do Atlântico ao Pacífico, e das fronteiras do Canadá às regiões tropicais da Flórida.

Os Estados Unidos da primavera de 1942, em aparência, hábitos e modo de vida de seu povo, em todo o espírito da nação, é muito diferente dos Estados Unidos da primavera de 1940, quando o país achava-se apenas ligeiramente conciente da finalidade universal do conflito que então tomava proporções.

A rápida e trágica debacle da França, em Junho de 1940, alterou a maneira de pensar do povo dos Estados Unidos. Serviu para revelar a pouca importância atribuída à ameaça nazista. Despertou a nação em face de maiores perigos.

Grandes campos de concentração militar estabeleceram-se para preparar um milhão e meio de soldados, na maioria pela primeira vez conscritos em tempo de paz. Matas desbravaram-se para a construção de novas fábricas de munições, novas manufaturas de aeroplanos. Sinais da mudança eram notáveis em toda parte. A população civil familiarizou-se com a presença de homens fardados nas ruas, nas estações de estrada de ferro. Ao longo das rodovias, o ruído característico de equipamento motorizado tornou-se coisa comum; e da mesma for-

ma, o ruído de motores de aviões, a movimentação de vasos de guerra, a entrar e sair dos portos. Tornou-se trivialidade o lançamento ao mar quasi que diariamente de navios de guerra de todos os tipos e unidades da marinha mercante.

Era uma nação que se preparava para a guerra, mas na esperança de que o Hemisfério Ocidental permanecesse fóra do conflito.

Os preparativos iam avançados em Dezembro de 1941. Aí deu-se a agressão japonesa contra território dos Estados Unidos. E a nação, seguida por algumas Repúblicas Americanas irmãs, entrou na guerra.

A transição da paz para a guerra tem sido rápida e tem afetado a vida civil, a indústria, enfim, a estrutura completa do país. Efeitos evidentes da mudança são notáveis; efeitos mais drásticos são de esperar.

Em poucos meses de guerra, os Estados Unidos já assumiram muito maior estatura militar. Jovens que haviam atendido ao chamamento às armas no primeiro sorteio, já se encontram como soldados bronzeados, traquejados em manobras — e alguns já identificados com verdadeiros combates. Os efetivos têm sido aumentados de muitos milhares em subsequentes sorteios. Unidades que antes exercitavam-se desprovidas de completo equipamento, encontram-se agora munidas com as armas mais modernas.

E com o crescente poderio militar, registam-se mudanças simultâneas, também rápidas na vida dos civis.

Quasi que da noite para o dia, milhares de operários passaram dos afazeres de paz para adentrarem-se nas intrincadas operações da manufatura

de guerra. Materiais que antes eram abundantes para as necessidades normais civis, estão sendo absorvidos pelas indústrias de guerra — por fábricas e mais fábricas especialmente construídas ou adaptadas para a conversão que a manufatura bélica exige.

Com tais mudanças, surgiu inexorável a necessidade de fazerem-se sacrifícios. Porque para alimentar a maquinaria de guerra, as indústrias civis tiveram de abrir mãos de suas facilidades.

A necessidade de compartilhar produtos e materiais com as demais Repúblicas Americanas ficou também reconhecida. Para garantir adequado fornecimento de matérias primas para usos militares, é preciso reduzir o curso de produtos manufaturados para o consumo civil nas Américas.

Um público perfeitamente conciente dessa situação, está reajustando a sua vida, rápida e calmamente; está se conformando com a ausência de muitos artigos e produtos que já haviam constituído parte integral da sua existência nesta moderna era industrial.

Quando os Estados Unidos entraram na guerra, fábricas que produziam artigos civis e militares empregavam 41 milhões de operários — um verdadeiro "record" na história do país.

Grandes movimentos migratórios de operários têm sido parte desta mudança no cenário nacional. A transposição em grande escala de materiais para a manufatura de guerra, forçou muitas fábricas a cessar atividade em todo ou em parte. Desta maneira, muitos operários puderam dedicar-se a novos trabalhos em indústrias bélicas, frequentemente noutras cidades. O grande número de novas fábricas construídas para a produção de guerra atraiu muitos milhares de operários que antes se entre-



Depois de vinte e três anos de paz, o exército norte-americano demonstra ser novamente uma força vital em campos de batalha que hoje se estendem por todo o mundo



Aumenta o elemento feminino na indústria de guerra



Acentuam-se na tropa os rigores da cultura física



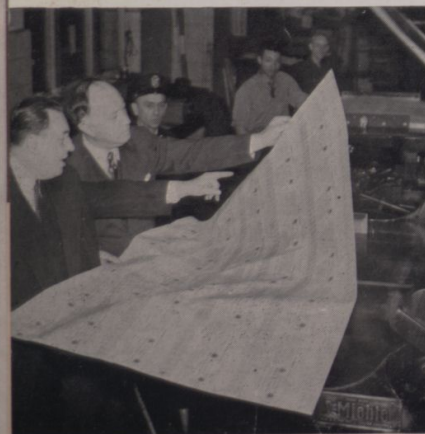
Até os colegiais contribuem com os seus trabalhos



Intensifica-se nos quintais a cultura de hortaliças



Internam-se estrangeiros de nacionalidade inimiga



Imprime-se cartões para o racionamento de gêneros



A bicicleta volta a ter lugar proeminente como meio de transporte, substituindo assim muitos automóveis



A guerra exige dos criadores mais galinhas e ovos



Arranha-céus servem de postos de vigilância aérea

E.U.A.—1942 (Continuação)

gavam a atividades normais de paz. Estabelecimentos fabris tanto em pequenas cidades como nos grandes centros industriais, do Maine à Florida e Califórnia, tornaram-se superlotados. A expansão fabril e o aumento resultante das populações tem revivificado velhas localidades. Novas vilas têm surgido como que ao correr da noite, em redor de fábricas construídas em terras que apenas meses antes eram simples pastagens.

Desenvolvimento assim veio, por exemplo, para uma pequena vila de Indiana. Era um logarejo de agricultores já afastados de atividades normais e de pequenos comerciantes locais, até surgir enorme fábrica do governo.

Centenas de "trailers" acham-se fazendo ponto em terrenos nas imediações da vila. Seus ocupantes já fazem parte da população. Os naturais do lugar encontram dificuldade em entrar no Correio local. O café que é também a estação de ônibus, acha-se tão repleto quanto o Correio. Alguns operários preferem morar em barracas, por ser mais econômico.

A mão de obra torna-se escassa. Uma grande fábrica de aviões, que em meados de 1940 empregava apenas 4.000 operários, em fins de 1941 dispunha de mais de 50.000.

E o mesmo se verifica em toda parte onde se ativam os trabalhos bélicos. Em quase toda cidade pequena ou grande, operários solteiros são forçados às vezes a dormir em garagens, mesas de bilhar, no chão, enfim onde é possível. As casas e apartamentos, onde os há disponíveis, encontram-se superlotados.

Numa vila da Florida, verifica-se um verdadeiro estranho problema. A população normal é de 1.500 almas; operários de construção, 18.000; tropas do exército, 60.000. A cidade grande mais próxima fica a 70 quilômetros, e essa cidade já tem seus próprios problemas decorrentes da guerra. Essa vila da Florida, paradoxalmente, pede aos turistas para que se mantenham à distância.

Em quase toda vila agora entregue a trabalhos de guerra, foram construídas casas para os operários, pelos governos federal e estadual. Mas os serviços de construção foram evidentemente mais vagarosos que o fluxo dos trabalhadores, e o trabalho bélico não podia esperar pelas casas.

A situação tem sido grandemente aliviada pelos projetos do governo, que tem proporcionado milhares de residências em várias áreas ocupadas com a defesa. Oitenta mil novas casas já foram construídas.

Enquanto isso, Washington, a capital do país, apresenta-se com aspectos extraordinários. A extensão das repartições do governo relativas à guerra e a criação de outras novas, trouxe a necessidade de milhares de novos funcionários de ambos os sexos. Demais, a própria guerra tem dado causa a extraordinária concorrência à capital, de pessoas que tem negócios a tratar nas repartições do governo.

Filas enormes de novos edifícios estão a surgir para acomodar toda essa gente. Mal são terminados, com as salas já demarcadas para funções especiais, enchem-se as mesmas com mesas, escrivaninhas, arquivos, máquinas de escrever, de calcular e tudo mais que é necessário para trabalhos extraordinários que crescem continuamente.

Para abrigar a aluvião de funcionários, homens e mulheres de todas as idades, que estão a chegar de todos os pontos do país, existe igualmente um premente problema. Hotéis e casas de pensão vêm-se constantemente superlotadas. Casas particulares atendem na medida do possível à solução da crise.

Afastada dos centros de produção e das frentes da batalha, Washington é, contudo, o ponto de centralização do esforço bélico nacional. E' aí que se delineiam as diretrizes estratégicas, os contratos, as ordens e a coordenação que faz movimentar e orientar a máquina da produção.

Quando os Estados Unidos viram-se na guerra, a sua fabricação de aviões era quatro vezes maior do que ao tempo da derrota da França. O poder naval havia alcançado um total de 1.976 unidades; a marinha mercante estava atingindo a média de um navio por dia, e de sete fábricas saíam prontos tanques médios em quantidade.

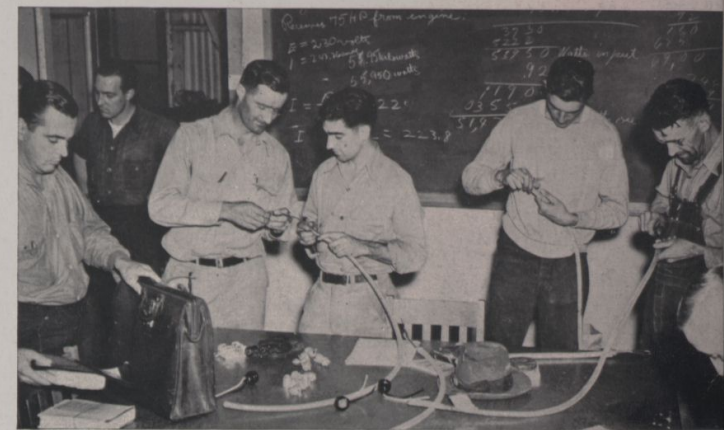
Mas tudo isso não bastava. Para levar a termo uma guerra vitoriosa, maiores esforços faziam-se necessários. Os Estados Unidos não poderiam produzir mais que as nações do Eixo, fazendo apenas construir novas fábricas. Milhares de fábricas grandes, médias e pequenas teriam de ser convertidas para o propósito.

A primeira indústria a submeter-se a drásticas conversões foi a gigantesca indústria de automóveis, que se encontra agora entregue à produção de tanques, motores de aeroplanos e acessórios, metralhadoras e outras armas. Essa produção está sendo feita em massa, numa capacidade só possível por uma indústria que já estava fabricando cerca de meio milhão de automóveis dos mais perfeitos por mês.

A indústria de artefatos de borracha, inclusive pneumáticos e câmaras de ar, já deixou de fornecer ao mercado civil e passou a atender apenas às necessidades das forças armadas e casos restritos civis de inte-



O voluntariado naval tem crescido consideravelmente desde o ataque a Pearl Harbor



Cresce o número de aprendizes em todas as indústrias ativas na produção de guerra



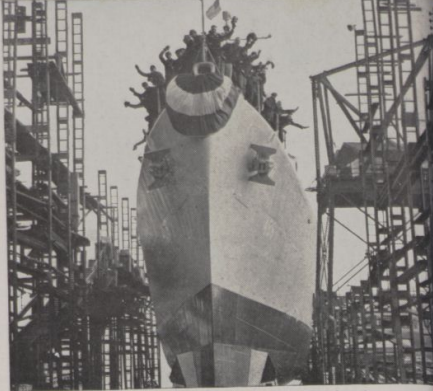
Milhões de colaboradoras dedicam-se a varios trabalhos destinados à Cruz Vermelha



As numerosas baterias de costa exercitam-se dia e noite, mantendo-se de prontidão



A Cruz Vermelha recebe inúmeras doações de sangue, que é conservado para prover os hospitais de campanha



Aumenta o lançamento ao mar de unidades de guerra



Transportes para o exército aumentam aos milhares



A indústria de guerra mantém-se ativa dia e noite



Os aviadores ativam a venda de "Títulos da Vitória"



Os formidáveis tanques de 28 toneladas aprestam-se para entrar em fogo na ofensiva que já se inicia

resse público. Esta verdadeira conversão foi ordenada pelo governo para manter os "stocks" militares.

O "stock" existente de automóveis novos, pneus e câmaras de ar será vendido ao público apenas em base de racionamento, fato que deixa cerca de 99 por cento da população impossibilitada de adquirir tais artigos novos.

A manufatura de refrigeradores automáticos, rádios e máquinas de escrever está suspensa. Fábricas que se dedicavam a produtos desse gênero acham-se entregues à manufatura de peças e acessórios para metralhadoras, e instrumentos de rádios para o exército e armada, seguindo o mesmo padrão da conversão da indústria automobilística.

Outras indústrias encontram-se apenas parcialmente convertidas para o trabalho de guerra. Aquelas

que faziam petrechos agrícolas, agora fabricam cartuchos; as que manufaturavam equipamento para ar condicionado, estão agora fazendo peças para navios, aviões e tanques; outras passaram de pára-choques de automóveis a cartuchos; de conteúdos de bebidas para tanques de oxigênio para aeroplanos; de bicicletas a peças de torpedos; de petrechos para impressão a máquinas de fazer cartuchos; de máquinas de lavar roupa a peças de asas de avião.

A conversão em massa de indústrias e a transposição de materiais para a produção bélica tem causado a escassez de muitos artigos com os quais se achava o público americano intensamente familiarizado. A sua escassez e, em muitos casos, completa falta, está levando a todos a noção exata dos sacrifícios que se tornam necessários. A escassez ou re-

dução não é tão acentuada nem seus efeitos tão drásticos como, por exemplo, na Inglaterra, Alemanha, China, Japão, Itália e outros países que se encontram em guerra há muito tempo. Mas as consequências tornam-se mais evidentes à proporção que as indústrias vão necessitando maior quantidade de materiais vitais para a produção militar.

O racionamento de açúcar impôs-se para que possam os manufatureiros dispor de amplas quantidades para a fabricação do álcool industrial, ingrediente necessário à pólvora sem fumaça. Com a distribuição de cartões, todos terão limitado o seu consumo individual de açúcar. Hotéis e restaurantes estão atendendo escrupulosamente às restrições desse consumo, e fábricas de doces, balas e bombons e bebidas gasosas, que empregam açúcar em quanti-

dade, estão sendo forçado a reduzir a produção. Estanho tem se tornado material estratégico; por isso, produtos alimentícios enlatados estão sofrendo a restrição. A Diretoria de Produção de Guerra publicou uma lista dos alimentos que podem ser enlatados. Aumenta o consumo de frascos de vidro como alternativa para o acondicionamento de produtos alimentícios. Cerveja em lata breve desaparecerá do mercado.

Prevedo maior escassez de produtos enlatados, o Ministério da Guerra já mandou reservar para o exército 38 por cento de espargos e 24 por cento de ervilhas a serem enlatadas em 1942. Daqui a um ano, com os efetivos militares a crescerem consideravelmente, a porcentagem reservada será ainda maior. Pequenos terrenos por toda parte têm sido

transformados em Hortas da Vitória, para o plantio de legumes e vegetais. Frutas e gêneros em conserva, na maioria em frascos, estão aumentando a sua produção nos lares, diminuindo assim a pressão nas indústrias do gênero.

Embora restem ainda "stocks" de fazendas e roupas feitas, os novos modelos para homens e mulheres apresentam-se visivelmente simplificados para economizar material. Paletós de homens, desprovidos de golas, calças sem bainha inglesa, ternos sem colete, são fatos que constituirão moda corrente dentro em breve. A quantidade de lã que se contém nas fazendas será reduzida consideravelmente, entrando mais em conta o rayon e o algodão. Os chapéus de freito terão mais caseína, extraída do leite.

A moda feminina passará igualmente por grandes

alterações. Material lavável será usado de preferência. Meias de seda cederão o lugar ao rayon nylon, ao algodão, ou será, em muitos casos, eliminado o uso de meias completamente.

Tal como durante a primeira guerra mundial, mulheres em grande número estão substituindo homens no trabalho industrial de toda sorte. E noutras atividades a sua contribuição está fazendo sentir-se também valiosamente.

A expansão industrial em grandes proporções motivada pela guerra, criou inegavelmente certas dificuldades de mão de obra. Greves têm havido, mas esse recurso quase que tem desaparecido, procurando-se levar a efeito acordos entre empregados e empregadores, baseados num sistema de negociação e conciliação, já estabelecido pelo governo federal.

Até nos conventos ensinam-se os primeiros socorros



Um heróico veterano alista-se para mais uma guerra



O estanho de latas de conserva já é material bélico



Outro sorteio aumenta mais ainda o efetivo da tropa

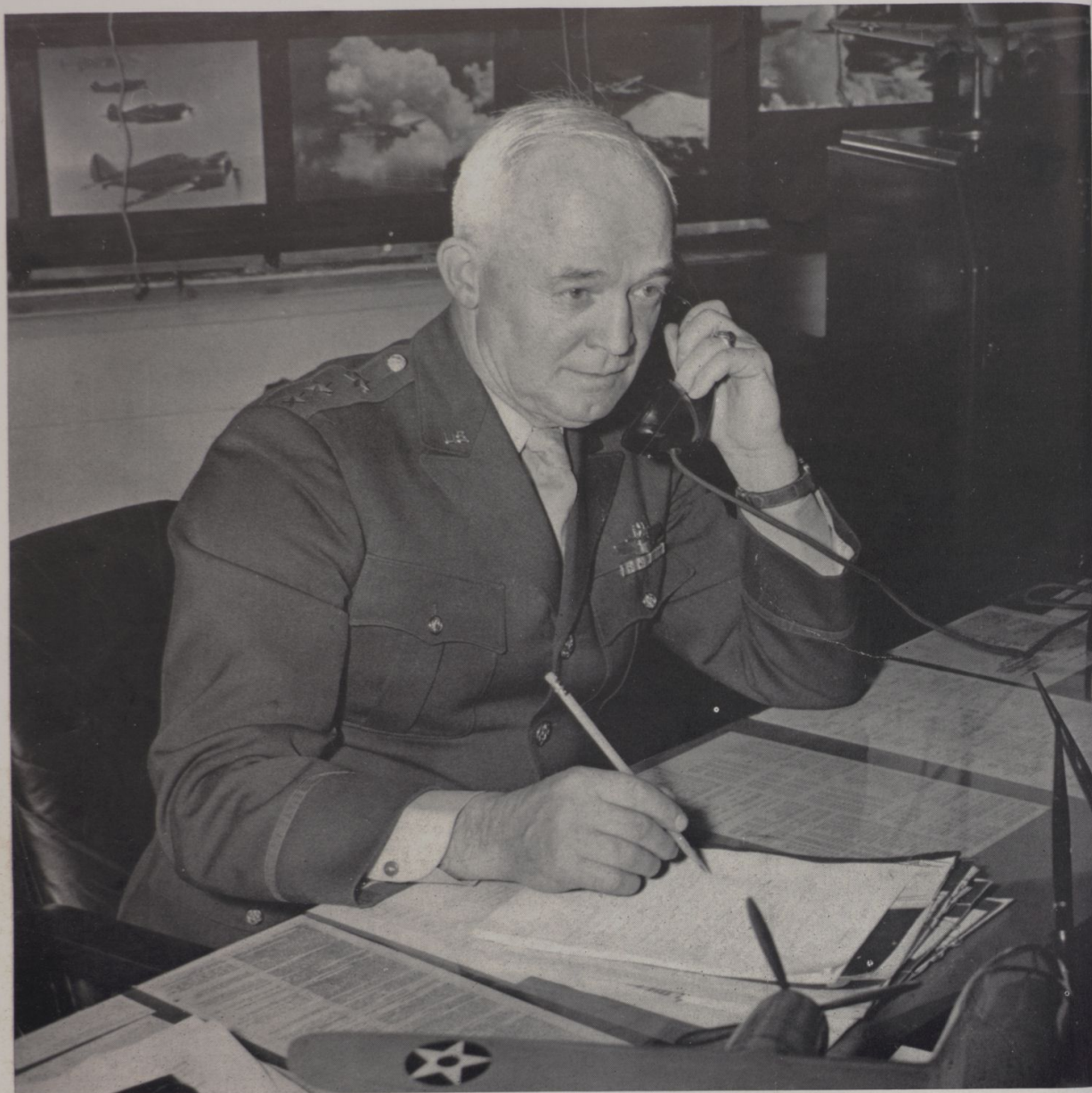


As fábricas de material bélico já têm seus refúgios



Guardando represas, previne-se contra a sabotagem





O general H. H. Arnold, chefe da Aviação Militar, em seu gabinete, em Washington. Aviador de longa data, tem atuado eficazmente em toda a evolução da quarta arma

O CHEFE DO AR

SOB o pulso firme de um soldado-aviador com trinta anos de contínuos serviços à aviação, acha-se agora o comando e a formação da maior força aérea jamais organizada por qualquer nação do mundo.

É ele o general Henry H. Arnold, a quem cabe o encargo de desenvolver o adestramento da gigantesca força aérea dos Estados Unidos.

Aos 55 anos de idade, o general Arnold, que além de ser comandante geral da Aviação Militar é também sub-chefe do Estado Maior para a Aviação, vê-se cercado de um prestígio que é justificado prêmio aos seus incansáveis esforços em prol da quarta

arma. A expressão sorridente que caracteriza a sua fisionomia, parece emprestar-lhe às vezes um ar irônico. Essa, é antes uma expressão que apenas reflete a sua profunda fé nos destinos da aviação.

Foi acidentalmente que o general Arnold seguiu a carreira militar. Longe estava ele de abraçar a carreira das armas, quando o seu irmão mais velho resolveu não aceitar uma vaga posta à sua disposição na Academia Militar de West Point. A vaga coube então a Henry Arnold, que depois de brilhante curso foi classificado na arma de infantaria. A vida militar interessou-o imensamente, e quando o exército adquiriu um aeroplano Wright Brothers

e uma seção de aviação foi organizada no Corpo de Sinais, Arnold viu-se vivamente inclinado para a aeronáutica.

Em 1912, tomou parte nas manobras militares, já como aviador, estabelecendo o "record" de altitude. Atualmente conta com uma média de 400 horas de voo anualmente.

Quer se encontre comandando uma esquadrilha de cinco aviões, ou milhares de aeroplanos espalhados em todas as partes do mundo, o general Arnold enfrenta os seus deveres com a mesma disposição de bem servir a sua pátria e o mesmo entusiasmo para que a aviação desempenhe a sua importante tarefa.

DOIS MILHÕES DE AVIADORES

A ENORME superioridade aérea como elemento essencial para a vitória é objetivo que está tomando proporções rapidamente nos Estados Unidos. O Presidente Roosevelt marcou para este ano a produção de 60.000 aviões e garantiu ao país a execução do programa.

Mas a construção de aeroplanos é apenas parte da obra; tão essencial é também a organização e instrução do pessoal para guarnecê-los em combate e do pessoal para conservá-los em condições de voo. Para manter-se em dia com a produção ora em marcha acelerada, a aviação de terra e mar está ativa em meio duma colossal expansão de pessoal aéreo, jamais tentada por nação alguma. Moços, cuidadosamente preparados através de um método de ensino rigorosíssimo, estão a aumentar os efetivos da aeronáutica do exército e da armada, com uma rapidez que pareceria simplesmente impossível há dois anos.

A mocidade dos Estados Unidos, natural e tradicionalmente inclinada para coisas mecânicas num país que mantém a dianteira nesta era da máquina, pode considerar-se como pre-afeita à técnica de voar. Esta qualidade dos jovens americanos está sendo valioso ativo no balanço dos valores nacionais para a vitória. Existem realmente milhões de rapazes que dispõem magnificamente de todos os requisitos para tornarem-se excelentes aviadores.

Para dar idéia do grande trabalho já realizado e do trabalho ainda maior que será consumado, é suficiente notar que a Aviação Militar, em Setembro de 1938, compunha-se aproximadamente de

2.000 oficiais e 20.000 homens. O exército dispunha de apenas um centro de instrução, funcionando nos campos Randolph e Kelly, de onde saíam graduados anualmente 500 oficiais.

Agora, o contraste: ao fim deste ano, a Aviação Militar terá um milhão de homens, entre oficiais e praças, efetivo que será de dois milhões no ano próximo. Isto representa um poder aéreo muito maior do que seria tal efetivo na força aérea alemã. Nesta, do pessoal aéreo consta a artilharia anti-aérea e outras unidades defensivas. Nos Estados Unidos, a defesa anti-aérea é parte da artilharia de costa, a cargo do exército.

Na Aviação Militar o preparo de pilotos, bombardadores, navegadores e artilheiros cabe ao Comando de Instrução de Voo, chefiado pelo veterano aviador general Barton K. Yount, cuja função se reveste de magna importância neste momento decisivo para a nação. A instrução do pessoal da conservação, mecânicos, operários metalúrgicos, encarregados de reparos de pára-quedas, técnicos de armamentos, de rádio, meteorologistas e eletricitistas, está confiada ao Comando de Instrução Técnica de Aviação. Esta recente delimitação de atribuições permite perfeita especialização nos cursos de instrução e elimina várias delongas.

A organização está feita de modo a manter desenvolvimento ilimitado. O total de 30.000 pilotos por ano será alcançado em fins desta primavera e, consoante os resultados até agora, não há dúvida que o enorme novo total em vista vai ser, de fato, conseguido. Para fornecer o elemento humano que completa

essa formidável armada aérea, as condições para admissão têm sido revisadas e adaptadas às necessidades atuais, sem contudo comprometer os rigores naturais do padrão sempre estabelecido. As qualificações preparatórias exigidas para os cadetes de aviação, as quais, anteriormente consistiam de ter o candidato o curso preparatório superior (college) ou submeter-se a exame equivalente de admissão, foi modificado, sendo adotado agora um exame prático ligeiro.

Depois de haver o candidato passado no rigoroso exame físico e mental exigido, senta praça na Aviação Militar, como cadete, sendo designado para um centro preparatório localizado numa das três grandes áreas regionais do país. Aí submete-se a exames adicionais físico, mental e psicológico e de aptidão, para determinar a natureza de preparo que mais lhe convém, ou melhor, a sua especialidade. Esta, que pode ser como bombardador, navegador ou piloto, é desenvolvida em meses subsequentes.

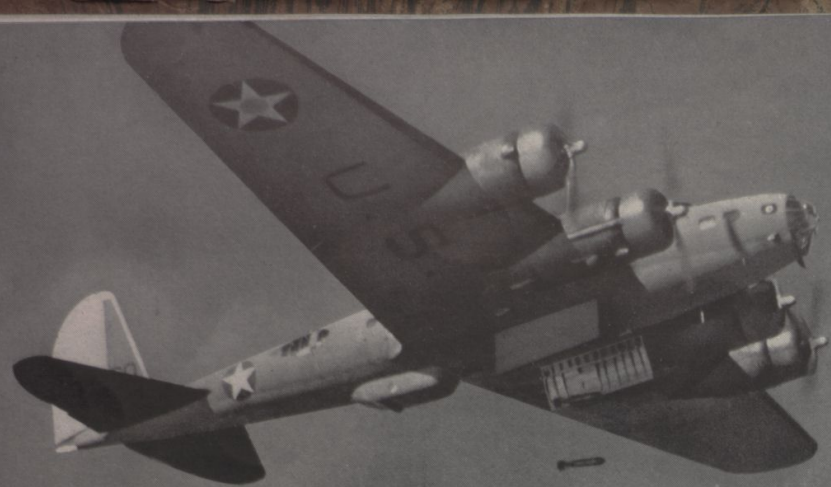
Depois disto, o futuro oficial piloto-aviador, é transferido para uma das centenas de escolas elementares de voo existentes no país, onde adquire os importantes conhecimentos que o habilitam a fazer o seu primeiro voo solo, e depois a pilotar o seu próprio aparelho com precisão em manobras aéreas fundamentais.

Após nove semanas de treinamento primário, nas quais os cadetes fazem voos a uma média de velocidade máxima de 200 quilômetros horários, seguem-se outras nove semanas de treinamento básico de voo em aviões dotados com todas as facilidades de

(Continúa na página 11)

Formidável engenho de guerra, de incomparável força de choque, este bombardeiro leva em sua armação um poder destruidor capaz de afundar um couraçado





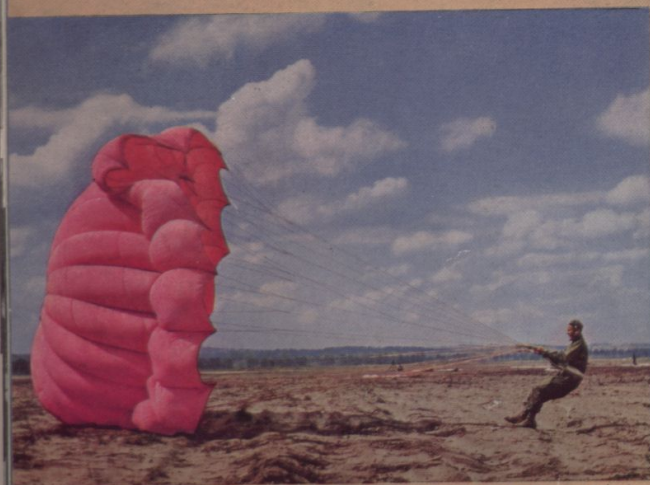
Uma "Fortaleza Voadora" ao largar uma carga de bombas de terrível efeito. Sua pontaria é de incrível precisão, mesmo mantendo-se a 9.000 metros de altitude



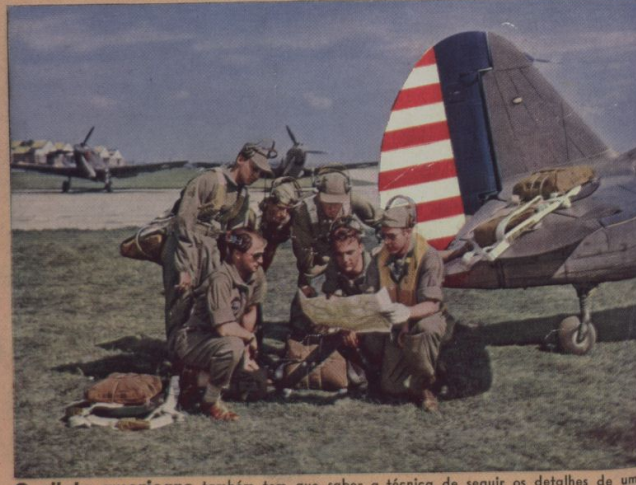
Três náveis pilotos aviadores da Marinha dos Estados Unidos põem à prova a sua eficiência de conjunto, voando sobre um dos numerosos aeródromos de instrução



Aviões de treinamento, aos milhares, encontram-se em dezenas de campos de aviação dos Estados Unidos, evidenciando a importância da formação de novos pilotos



No adestramento de pilotos, o uso de para-quedas faz parte essencial. Aqui está um cadete enviando o ar do seu para-quedas, após ter feito uma descida perfeita



O piloto americano também tem que saber a técnica de seguir os detalhes de um mapa porque até mesmo os vôos comuns de todo dia são cuidadosamente feitos pelo mapa

Continuação

rádio e instrumentos, e a uma velocidade máxima de 275 quilômetros por hora. Nesta fase o cadete faz 70 horas de vôo exercitando-se em manobras mais complexas, em vôo em formação, vôo noturno, com instrumentos, etc.

Nas nove semanas finais que precedem a obtenção pelo cadete de suas ansiadas "asas" de oficial aviador, seu tempo é empregado na escola superior de treinamento, onde a sua técnica de vôo é aperfeiçoada até encontrar-se ele pronto para usar um avião como arma de guerra. Ao tempo em que ele alcança a fase final do treinamento, a sua aptidão para pilotar o avião de combate monomotor, ou o bombardeiro multimotor, já está comprovada. Por isso, o curso de aperfeiçoamento é realmente feito em duas partes, uma com os futuros pilotos de caçadores, que passam 70 horas de vôo em tipos de aparelhos de combate tático de 480 quilômetros de velocidade horária; outra com aqueles que pilotarão bimotores, e que fazem o mesmo tempo de vôo em bimotores de treinamento e em bombardeiros como o B-18.

Assim termina o curso de 39 semanas que compreende 200 horas de verdadeiro vôo, o que é muito mais do que o tempo exigido aos cadetes de qualquer outro país. Habilitado perfeitamente para desempenhar as suas funções, o cadete é promovido a segundo tenente piloto aviador.

Na marinha, embora a sua força aérea não esteja destinada a ser tão numerosa quanto a do exército, a expansão dos quadros está se fazendo também intensamente. O programa anterior à guerra, o qual estabelecia um total anual de 15.000 pilotos, já foi elevado para 30.000, com acréscimo correspondente ao pessoal destinado a serviços e conservação.

Para atingir essa expansão, a marinha está se servindo de quatro grandes universidades, onde farão o curso de aviação, cerca de 2.500 por mês.



Um cadete de aviação aprende a técnica de carregar as bombas no complicado interior de um avião B-18



As miras lança-bombas são cuidadosamente escoltadas ao serem transportadas para os aviões de bombardeio. Da sua precisão depende o resultado de um assalto



As tropas que se dirigem a Austrália levam sua artilharia móvel na coberta, prontas para rechassar qualquer ataque aéreo inimigo durante a arriscada travessia



Preparados para qualquer surpresa, os soldados americanos da força expedicionária tomam o seu banho de sol



As forças americanas na Austrália estão empregando com excelente resultado seus aviões de bombardeio contra a frota japonesa

O AGUERRIDO MACARTHUR

“CHEGOU hoje à Austrália, de avião, o general Douglas MacArthur, para assumir o comando daquela região, incluindo as ilhas Filipinas, de acordo com a solicitação do governo australiano”.

As palavras do locôncio comunicado oficial do Ministério da Guerra dos Estados Unidos, a 17 de Março, veio despertar novas esperanças e intenso entusiasmo entre os próprios compatriotas de MacArthur e de todos os povos livres.

Em hora crítica para o futuro das Nações Unidas no Pacífico, o herói das Filipinas foi chamado de seu campo de batalha, consagrado em sangue, na península de Bataan, para chefiar as forças aliadas no continente australiano na batalha da Oceania, contra os japoneses.

A sensacional transferência do general MacArthur coincidiu com a declaração de que forças de terra e do ar, dos Estados Unidos, “em número considerável”, haviam chegado a Austrália.

Os efeitos desses reforços, cada vez mais vultuosos e de todas as armas, já estão fazendo sentir ao inimigo a natureza dos obstáculos que suas forças navais e aéreas encontrarão na zona sul do Pacífico.

Em surpreendente ataque levado a efeito por forças aéreas americanas e australianas contra uma concentração invasora nipônica, foram postos a pique ou seriamente avariados vinte a três navios, inclusive doze unidades de guerra. Dos atacantes, houve apenas a perda de um avião.

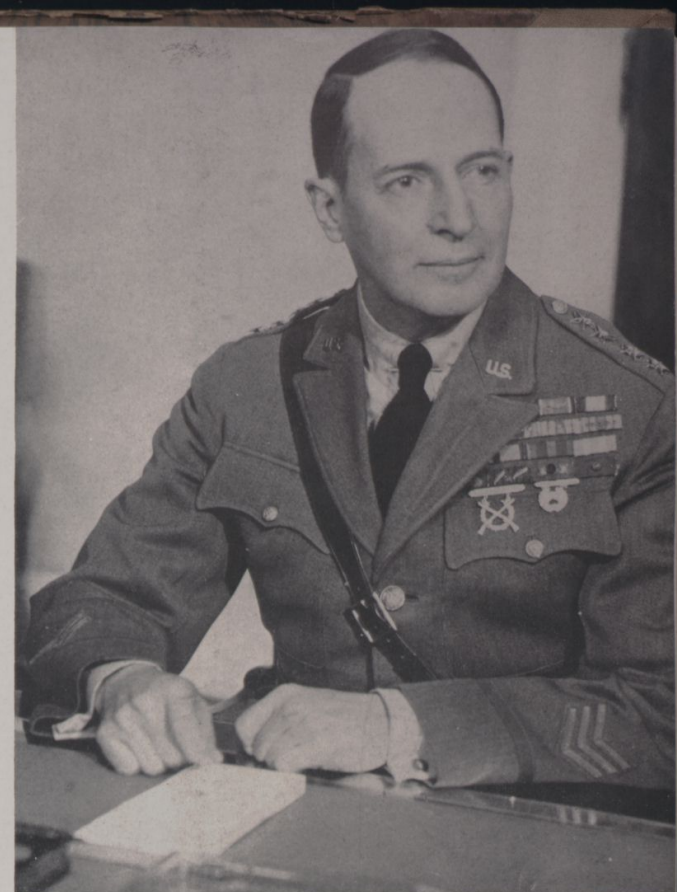
A chegada do general MacArthur a Austrália constitui mais do que a simples transferência de uma alta autoridade militar. Simboliza o crescente espírito de ofensiva das forças das Nações Unidas na vasta área das águas estratégicas do Pacífico.

O herói das Filipinas, em três meses e dez dias de encarniçada luta naquele arquipélago, grangeou para si um lugar de destaque entre os maiores estrategistas de todos os tempos. Dispondo de pequeno número de tropas heterogêneas filipino-americanas, organizou ele um exército que, semanas a fio tem conseguido rechassar os embates de forças japonesas incomparavelmente superiores em número. Sua perícia e hábil estratégia têm levado os japoneses ao desespero que foi causa direta do suicídio de seu general comandante em chefe.

Seja qual for a sorte que o futuro reserva para os inflexíveis combatentes de Bataan, o general MacArthur já conquistou a glória imperecível que bem justifica o seu cognome de “Magnífico”.

O Presidente Roosevelt, contrariando o desejo pessoal do valente estrategista para permanecer com o seu pequeno, mas leal e resolutivo exército nas Filipinas, acentuou a necessidade das Nações Unidas de utilizar as brilhantes qualidades do comprovado chefe no comando e na ação mais vasta que se ia iniciar.

Nestas expressivas palavras, o Presidente Roosevelt consagrou a momentosa presença do invicto general em seu novo posto na Austrália: “Para as Nações Unidas, a suprema estratégia da vitória há-de ser a de permanecer unidas — unidas em objetivo, unidas em simpatia e unidas em determinação.



O general Douglas MacArthur embora muito familiarizado com as funções de gabinete, e essencialmente um militar de campanha, afeito a situações críticas e soluções rápidas. Em baixo: Com o general J. M. Wainwright, que o substituiu nas Filipinas



A MARCHA DA ECONOMIA

ENCONTRA-SE em plena frutificação a ação do programa econômico estabelecido de comum acordo na conferência interamericana do Rio de Janeiro. O conclave do Rio adotou aquilo que Wayne C. Taylor, Sub-Secretário do Comércio dos Estados Unidos chama de "planta" para o futuro, ou plano para o desenvolvimento econômico continental. Guiados pelas bases firmadas no Rio, a estrutura cooperativa está se levantando para a mobilização dos imensos recursos minerais e agrícolas do hemisfério.

A necessidade dessa iniciativa tornou-se mais urgente desde que foi assentado o plano para integrar mais intimamente o comércio entre as Américas. A máquina de guerra japonesa havia se apoderado de importantes fontes de materiais no Pacífico sul: borracha, estanho, quinino, cânhamo e outros produtos. Estes podem ser conseguidos no continente americano, através do desenvolvimento da produção existente, ou com o estabelecimento de novas indústrias.

Além disso, a gigantesca tarefa de fabricar armas, desde fusis até aviões, e munições, desde pólvora até projéteis do maior calibre, exige um constante e crescente suprimento de metais das Américas. Estas estão igualmente incumbidas de fornecer às Nações Unidas grande quantidade de açúcar, petróleo e metais estratégicos. Daí serem de grande significação as deliberações do Rio em face da luta universal contra as predatórias nações do Eixo.

O que ficou resolvido no Rio, acha-se agora sendo posto em prática em várias frentes. Da ação cooperativa entre os Estados Unidos e as outras Repúblicas Americanas constam:

(1) A ida de técnicos em mineração e agricultura para a América Central e do Sul com o fim de estudar as possibilidades de expandir a produção de borracha, metais estratégicos, óleos vegetais e fibras.

(2) Um acordo para a extensão de créditos ao Brasil para o desenvolvimento de seus vastos recursos naturais valiosos e urgentes vias de transportes.

(3) Um programa de saúde e saneamento para apoiar os projetos econômicos, principalmente nas áreas tropicais, e estabelecer bases definitivas atinentes à saúde pública nas Américas.

Os técnicos constituem elementos avançados de maiores contingentes de administradores e trabalhadores especializados que irão cooperar para fazer com que minas e florestas produzam toda a riqueza necessária à garantia do hemisfério. Esses peritos, preparados em escolas técnicas e adestrados em métodos industriais nos Estados Unidos, estudam problemas de produção, de compra e venda, de financiamento e procura de equipamento. Enorme quantidade de detalhes são envolvidos nesses problemas antes de começarem as minas a produzir cobre ou ferro, ou antes de produzirem as plantações de borracha ou quinina na quantidade agora necessária.

ÊSSES escoteiros do progresso industrial encontram-se percorrendo longínquas paragens do vale do Amazonas em busca de mais borracha silvestre. Examinam velhas minas, propriedades já em desenvolvimento a fim de determinar que é possível fazer para aumentar a produção. Viajam pelos confins de vias comerciais, interessados em encontrar novas fontes de quinina, terras apropriadas para a cultura do cânhamo, novas maneiras de produzir grandes quantidades de óleos que a natureza tem guardado em árvores e raízes no seio das selvas.

Arriscando-se a toda sorte de sacrifícios e moléstias em regiões insalubres, esses peritos em valiosos produtos tropicais são elementos de grande importância para o fortalecimento das Américas. Sua missão é abreviar os meios para a obtenção nas ricas e férteis terras do nosso continente, dos recursos naturais que manterão o impulso daqueles que se batem pela liberdade.

De conformidade com sugestões da III Reunião de Consulta dos Chanceleres Americanos, um verdadeiro corpo de técnicos deverá ficar à disposição das necessidades das Américas. Isto está sendo realizado através de planos elaborados pelo Bureau de

Assuntos Interamericanos, em colaboração com a Junta de Guerra Econômica. Os primeiros técnicos dirigiram-se para assumir suas atividades logo após o regresso do Rio de Janeiro da delegação dos Estados Unidos.

O plano constitui um largo desenvolvimento de terras e vias de transportes, já existentes e por iniciar, baseados em acordos recíprocos, em bases idênticas às assentadas nas negociações feitas com a missão brasileira, recentemente, em Washington, chefiada pelo Ministro Dr. Artur de Souza Costa.

Consoante o acordo, o Brasil recebe um crédito de \$100.000.000 do Banco de Exportação e Importação dos Estados Unidos, destinado a desenvolvimento industrial; \$14.000.000 para expansão das minerações de Itabira, e via-férrea Vitória-Minas; e \$5.000.000 para o fomento da borracha e outros produtos no vale do Amazonas. Os Estados Unidos aumentarão também a sua assistência ao Brasil através da Lei de Empréstimos e Arrendamentos.

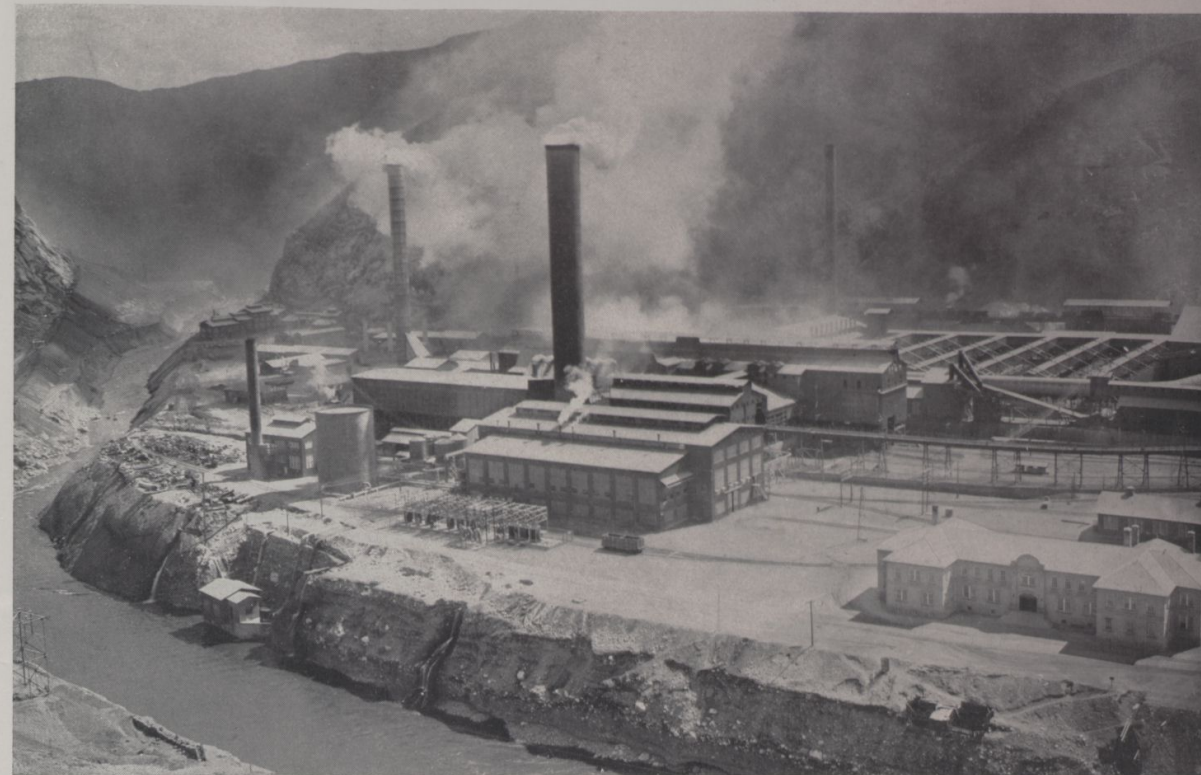
O desenvolvimento dos recursos naturais das Américas tem como corolário a cooperação em matéria de saúde e saneamento, ponto realçado proeminentemente na conferência dos chanceleres. Razão porque já se encontra organizada pelo Bureau de Assuntos Interamericanos, sob a direção do Dr. George C. Dunham, especialista em medicina tropical, uma divisão sanitária especialmente indicada para o propósito. Desta maneira, em colaboração com outras nações da América, fundos e especialistas serão enviados para atender à salubridade e proteção sanitária dos trabalhadores. Estes, expostos aos rigores dos trabalhos em minas e selvas, representam a mobilização dos recursos humanos do continente.

Assim, o estatuto do Rio entra em sua forma prática fortalecendo vínculos, incrementando comunicações, consubstanciando interesses vitais e estabelecendo uma era de trabalho fecundo que fará do Hemisfério Ocidental um conjunto exemplar de nações independentes irmanadas em seus valores espirituais e materiais. Será um exemplo para o mundo.



O Embaixador do Brasil, Dr. Carlos Martins, o Secretário interior de Estado Sumner Welles, dos Estados Unidos, e o Dr. Artur de Souza Costa, Ministro da Fazenda do Brasil, firmam o acordo sobre materiais para a produção de guerra, em Wash-

ington, no dia 3 de Março. De pé, vêm-se: Drs. Garibaldi Dantas e A. C. de Alencastro Guimarães; Warren Lee Pierson, Dr. Hugo Gouthier, Will Clayton, Valentim Bouças, Jesse Jones, C. M. Barnes, e Drs. C. Lemos e Décio de Moura



De numerosas usinas como esta, situadas nas Américas, estão saindo continuamente materiais de urgência para garantir a eficiência da defesa de um continente



Peritos estão explorando as possibilidades de conseguir novas fontes de abastecimentos de minerais, cáucho e outros produtos essenciais bélicos



Tôdas as regiões das Américas são riquíssimas em recursos indispensáveis à guerra. Movimenta-se agora com precisão e rapidez a exploração desses recursos para a defesa e progresso do Novo Mundo

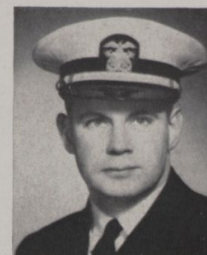
PEQUENAS MAS PODEROSAS

A guarnição da pequena lancha torpedeira achava-se a postos de combate. As metralhadoras estavam prontas para disparar e os torpedos aguardavam a ação. Com seus três possantes motores em marcha lenta, a pequena torpedeira ia, contudo, fazendo dez milhas. Numa audaciosa manobra, havia ela escapulado ocultamente do seu ancoradouro secreto em certo ponto do litoral da baía de Subic. De repente ouviu-se a voz de comando: "Aumentar a velocidade! Preparar torpedos para disparar!" Posto avanço o

acelerador, a torpedeira minúscula de 21 metros de comprimento, arrancou com fragoroso estrondo de seus possantes motores. A lancha, atingindo agora uma velocidade de mais de 60 milhas horárias, fazia-se cêlere direito ao interior da baía, quando as baterias de terra e refletores japoneses perceberam a sua silhueta veloz. Sua limitada tripulação agarrava-se a todo custo a barras da cobertura, toda vez que a embarcação precipitava-se de um lado para outro, em rápidas manobras para

desviar-se da carga cerrada dos canhões inimigos. E ao completar uma curva brusca saiu na tangente, firme na direção de um transporte inimigo de 5.000 toneladas. Ao sinal convençãoado, dois torpedos largaram-se furiosamente de estibordo, enquanto que a lancha como que rodava em seus propulsores e fazia-se com a mesma rapidez para a entrada da baía. Em seu rastro, imenso clarão rasgou a escuridão da noite. E a guarnição, ao longe, ponde então ver o navio japonês envolto em chamas, crepitando, num quadro de magnífico belo-horrível, a emoldurar o desespero de pequenas figuras humanas que se debatiam na extrema decepção da guerra.

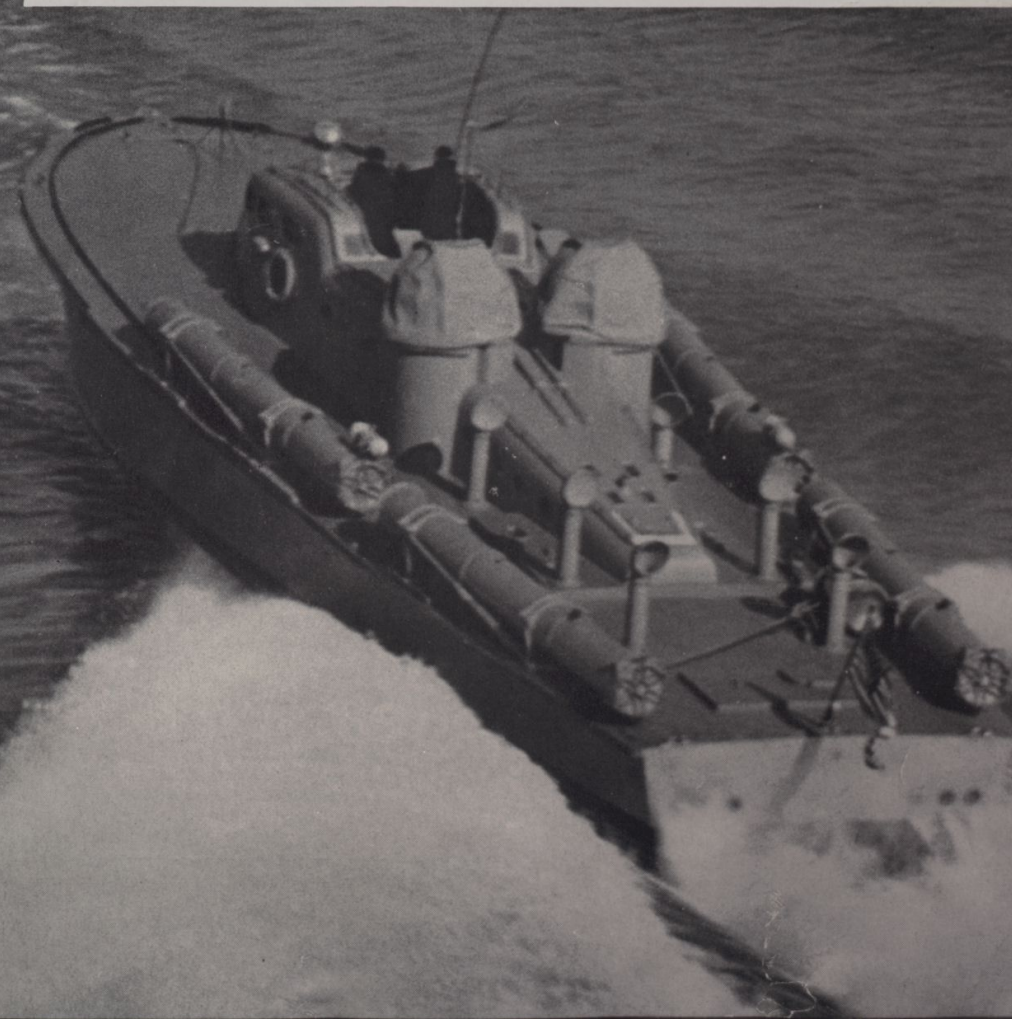
O mérito desse memorável feito de heroísmo cabe ao tenente John D. Bulkeley, comandante da flotilha de lanchas torpedeiras nas Filipinas. Poucos dias depois, outra torpedeira, sob o comando do tenente George Emerson Cox, levou a efeito façanha idêntica, pondo a pique outro transporte nipônico. Desta vez, o tenente J. D. Bulkeley foi como convidado.



Tenente John D. Bulkeley



Tenente George Emerson Cox



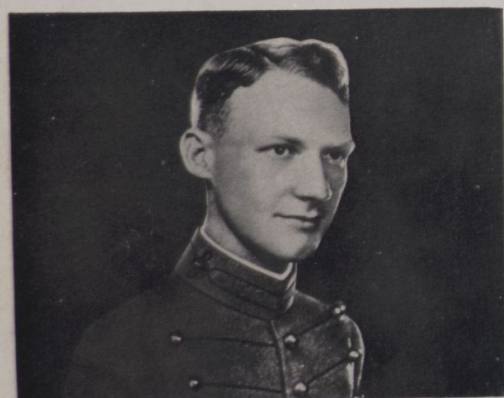


HERÓIS DA GUERRA



Capitão Colin P. Kelly . . . Na primeira semana da guerra no Extremo-Oriente, o capitão Colin P. Kelly Jr., pilotando um bombardeiro, fez três mergulhos sucessivos sobre um couraçado japonês, ao largo de Luzon. Três vezes conseguiu ele acertar em cheio. E quando veio ele a falecer

em consequência de ferimentos recebidos na refrega, a sua ação havia constituído o primeiro grande triunfo contra o Japão, com a destruição de um couraçado de 29.000 toneladas. Teve póstumamente as duas mais altas condecorações: a Cruz de Distinção da Aviação e a de Relevantes Serviços



Alexander Ramsey Nininger, Jr. . . . Por "extraordinária dedicação e intrepidez acima e além do seu dever" em renhido combate cerca de Abucay, nas Ilhas Filipinas, a mais alta e mais rara condecoração do país, a Medalha de Honra do Congresso, foi conferida, póstumamente, pelo Presidente Roosevelt, ao segundo-tenente Alexander Ramsey Nininger, Jr.



Vice-almirante William F. Halsey . . . Pela precisão com que planejou e brilhantismo com levou a efeito o ataque de surpresa às bases japonesas nas ilhas Marshall e Gilbert, em fins de Janeiro, e que destruiu valiosos pontos de apoio usados pelo inimigo, o vice-almirante William F. Halsey foi distinguido pelo governo com a medalha de Relevantes Serviços.



Aspecto dos trabalhos de construção da rodovia Interamericana, na América Central, a importante ligação do norte do sistema rodoviário do Hemisfério Ocidental

A Rodovia Panamericana

UMA das maiores artérias de transporte do mundo—a rodovia Panamericana—apresenta-se com maior importância e justificada urgência, em virtude da guerra. Necessidades de transportes de emergência, mobilização e movimentação dos recursos econômicos do hemisfério e um crescente interesse entre as nações

americanas, vieram dar considerável impulso ao de há muito cogitado projeto de uma moderna estrada ligando todos os países do continente.

Não está distante, pois, o dia em que um vasto sistema de rodovias tornará a aproximação das Repúblicas Americanas um fato de grande alcance para

as suas relações de verdadeiros bons vizinhos. Há dez anos, quando primeiro foi considerada a possibilidade de ligar as Américas por estradas de rodagem, o projeto parecia ser mais que um sonho. Mas, com a emergência da guerra, o sonho está hoje em completa realidade. A rodovia Panamericana, que já



Se longe da rodovia encontram-se muitas pontes modernas abreviando distâncias



Transportes mecanizados conduzem homens e material, para apressar os trabalhos



A pavimentação de concreto é garantia para o intenso tráfego que terá a estrada



A sua ligação com os Estados Unidos encontra um perfeito sistema de rodovia



A RODOVIA PANAMERICANA (continuação)

está estudada e planejada em seu percurso, exceto um trecho, não encontra igual no mundo, quanto à sua extensão. É muito mais longa do que a cogitada estrada africana do Cairo à cidade do Cabo.

Os principais trechos da rodovia Panamericana, desde os Estados Unidos até Buenos Aires, com uma interrupção no sul do Panamá, perfazem 15.000 quilômetros.

Da Argentina (com a travessia a vapor do rio da Prata) ao Rio de Janeiro, através do Uruguái e sul e este do Brasil, outros 3.300 quilômetros são adicionados.

A parte norte da Panamericana, em Laredo, Texas, liga-se com o sistema rodoviário dos Estados Unidos, que por sua vez alcança o Canadá.

A rodovia Panamericana consta verdadeiramente de três grandes trechos. O mais ao norte é a rodovia Interamericana, que se estende do norte da frontei-

ra mexicana até o canal (5.000 quilômetros). No continente Sul Americano, a estrada divide-se em duas partes. A rodovia Simón Bolívar que começa em Caracas e, alongando-se para o oeste e para o sul, serve para o transporte por montanhas e através das florestas da Venezuela, Colômbia e Equador, num percurso de 3.700 quilômetros.

O terceiro trecho, o do sul, da grande rodovia, é a que se dirige para Buenos Aires, numa extensão superior a 6.000 quilômetros. Passa pelo Perú, onde ao sul divide-se em duas estradas. Uma segue a costa, para o Chile, alcançando a leste Valparaíso, atravessa os Andes, em Cristo Redentor, e segue direito a Buenos Aires. A outra dirige-se para o leste, no Perú, atingindo a Bolívia, prosseguindo para o sul e leste da Argentina, onde, antes de chegar a Buenos Aires, liga-se com estradas que se dirigem ao Paraguái e Brasil.



Em seu trecho final na parte norte, a grande rodovia Panamericana atravessa a cidade de Nuevo Laredo, no México



Máquinas modernas e centenas de trabalhadores estão dando as últimas de mão à nova rodovia transistmica, que teve o seu trecho final através da mata virgem

A RODOVIA TRANSÍSTMICA

A PRIMEIRA moderna rodovia na história do istmo do Panamá está sendo terminada, ligando o Atlântico ao Pacífico. O seu último trecho foi rompido em plena selva, e já se encontra aberto ao tráfego militar naquela zona estratégica. Trabalha-se ainda dia e noite para completar a pavimentação da estrada antes de começar a estação das águas, com suas chuvas torrenciais.

Desde os primitivos tempos da moderna história do Panamá, a intensa vegetação e o terreno montanhoso entre os extremos do canal têm impedido a movimentação de qualquer veículo de rodas, em trá-

fego regular. Não tem havido melhor estrada do que a velha trilha que ligava Porto Bello e o Panamá na época dos conquistadores.

Agora, entretanto, com a terminação da nova rodovia, caminhões e quaisquer veículos motorizados poderão fazer o trajeto, em seus 75 quilômetros, do Atlântico ao Pacífico, em hora e meia. Apesar de haver-se iniciado a construção como obra de tempo de paz, em ação conjunta dos governos do Panamá e dos Estados Unidos, a sua terminação foi acelerada como medida de guerra, como parte dos grandes preparativos militares ora em vias de acaba-

mento através do canal e áreas adjacentes. Mais de dez quilômetros de verdadeira mata virgem foram abertos no trecho final da estrada. O terreno é de vegetação espessa, oferecendo dificuldades extremas. Grande parte da rodovia corta uma zona similar, e na qual, durante as chuvas, os caminhos tornavam-se simplesmente intransitáveis. Mas com a atividade fervilhante de 1.500 trabalhadores, dispoñdo do mais moderno equipamento e maquinaria, conseguiu-se, afinal a conclusão dessa artéria vital que servirá para garantir o tráfego, o ano inteiro, nessa importantíssima zona estratégica.



Tropas em skis, descendo em pára-quedas, deslizam para posições estratégicas, valendo-se de armas modernas de precisão e de todos os ardis de perfeita camuflagem

GUERREIROS EM SKIS

POR cumes e vales nevados que desafiam o viajante comum, guerreiros em skis, das forças dos Estados Unidos, encontram-se em constantes exercícios o ano inteiro, com o fim de prepararem-se para a luta em regiões frígidas e glaciais.

Soldados aos milhares aprendem a arte do alpinismo e a caminhar em skis e patins de neve; adestram-se saltando em pára-quedas em terreno perigoso e coberto de neve; ao tiro ao alvo, com todas as armas, a acampar ao ar livre sob frio inclemente e a dormir em sacos especiais; enfim, a movimentar-se com equipamento de guerra em terreno coberto de neve, que às vezes dá pelo joelho.

As primeiras lições compreendem evoluções em ordem de marcha, posições para manobras, carregamento apropriado de equipamento e tiro de joelho. Adestram-se ainda no transporte e manejo de metralhadoras, morteiros de trincheiras e canhões anti-aéreos. Como meios de transporte são usados o trenó a cães, o trenó a mão e trenós motorizados.

Ardis aplicáveis em terreno nevado completam a estratégia. Si há o risco de serem as tropas observadas de posições elevadas, faz-se a marcha a um de fun-

do. Desta forma, deixa-se apenas um rastro na neve, para desorientar o inimigo, quanto ao efetivo da tropa. Os soldados aprendem a afrouxar os skis, a fim de facilitar o tiro em várias posições, conservando-os contudo prontos para uso imediato, à ordem de avançar.

Os soldados aprendem também a cavar abrigos na neve, para si e seu equipamento, ocultando-os sob alvos lençóis. Um tipo de trenó a mão é disposto de maneira que o soldado pode arrastar-se sob a cobertura branca e fazer fogo perfeitamente camuflado no terreno.

Muitos dos recrutas nunca lidaram antes com um ski; não obstante, o seu adestramento faz-se rapidamente. O princípio básico é manter o equilíbrio, condição que requer três ou quatro dias de exercícios, depois dos quais sente-se o soldado perfeitamente senhor de seus movimentos; passa então aos fundamentos do andar, correr, movimentar-se livre e agilmente. E com o uso de paus de skis, aperfeiçoa o equilíbrio, aprestando-se para toda sorte de passes que, na neve, obrigam a uma técnica perfeita e desenvolvida, pois além dos petrechos próprios

para movimentar-se, há ainda a considerar o equipamento de guerra. O fuzil é sempre carregado a tiracolo, para proteger a arma contra a neve. O soldado aprende também a marchar em patins de neve e skis, pois ambos podem ser usados convenientemente em diferentes tipos de neve.

Um objetivo prático da tropa de skis é privar o inimigo de munição de boca e de repouso e abrigo em tempo frígido. Patrulhas em skis podem operar numa frente de 50 a 60 quilômetros, mantendo o grosso das tropas em constante contato com o inimigo através de reconhecimento e ataques.

O êxito das operações militares na neve e sob temperaturas extremamente baixas, depende não somente da resistência física do soldado, como também das condições de sua roupa e alimentação. E da mesma maneira fator essencial todo cuidado com as armas e instrumentos, para conservá-los em bom funcionamento em temperaturas abaixo de zero.

A seleção definitiva do soldado é feita dentre os mais aptos militarmente e mais capazes de movimentarem-se em skis, além de satisfazerem a vários outros requisitos peculiares à natureza árdua do ser-



Seis skidores de um equipo boliviano-chileno que se encontram nos Estados Unidos exercitando-se nos métodos de primeiros socorros, prestam assistência a uma companheira. Da esquerda para a direita: Carlos Peralta Becker e Guillermo Ekdahl Pesse, do Chile; Raul Posnansky e R. Soriano, da Bolívia; J. V. Cortés e Dr. G. Fuenzalida, do Chile

viço a que se destinam. É essa uma verdadeira especialidade, que exige do soldado um perfeito conhecimento de recursos individuais a serem empregados conforme a variedade de situações na campanha sobre a neve, que é sempre mais complexa e mais esfaляante do que em qualquer outro terreno.

O soldado deve estar familiarizado com a construção de abrigos improvisados, primeiros socorros, evacuação de feridos, camuflagem; fazer fogueiras sob as mais adversas condições e atender a reparos de emergência nos skis. Além disso, é indispensável perfeito conhecimento de cartas geográficas e levantamentos, para orientação, observação e patrulha.

O soldado usa um capacete de tecido de algodão forrado de lã, com protetores especiais para as orelhas, dependendo das condições do tempo. Suas mãos são protegidas por amplas luvas de couro ou de lã. Capas de peles, impermeáveis, de dois tipos, são usadas. Uma é reversível e sem forro; outra é simples e com forro de alpaca. Um dos lados reversíveis da capa é branco, o outro verde oliva, proporcionando assim camuflagem conveniente para a neve e para a mata.

Pequenas barracas e sacos-leitos dotados com penas são usados para assegurar melhor conforto a tropas em serviço de patrulha e frequentemente forçadas a dormir ao ar livre, sob intenso frio. Dormir nessas condições é sempre arriscado. Para evitar que os soldados morram congelados, guardas mantêm-se em constante observação entre a tropa.



O princípio básico é manter o equilíbrio na neve. Com a ajuda de páus de skis, os soldados, armas à tiracolo, adestram-se continuamente na técnica alpinista



Perfeitamente camuflados, os soldados procuram colocar-se em pontos de onde o ataque aos flancos do inimigo possa ser mais eficaz e mais protegido pelo terreno



Tropas paraquedistas acabam de chegar ao solo e reúnem imediatamente armas e skis para entrar em formação de unidades de combate em qualquer tipo de neve

ROTAS MARITIMAS DO MUNDO

TROPAS e abastecimentos estão se movimentando pelas vias marítimas do mundo em número tal que bem exprime a coragem e determinação daqueles que na marinha de guerra e mercante dos Estados Unidos e das demais Nações Unidas não reconhecem perigos que os detenham na sua valiosa missão.

As distâncias a enfrentar são enormes, maiores e mais arriscadas, como nunca se viu antes na guerra marítima. Através do Atlântico, navios de guerra e mercantes têm de manter-se em constante vigilância contra ataques de submarinos e aviões inimigos em suas investidas de surpresa. Na vasta expansão do Pacífico, forças inimigas no mar e no ar espreitam ocultas em estratégicas ilhotas que se prestam para o ataque súbito às linhas de comunicações marítimas.

A tarefa da marinha mercante é manter constante o transporte de homens, material bélico e suprimentos para as frentes de batalha do mundo, nas quais se depende essencialmente da produção das fábricas e campos de concentração de tropas em adiestramento situados a meio mundo de distância.

À marinha de guerra compete garantir essas linhas vitais, proteger os cargueiros varagorosos contra ataques de surpresa; procurar e destruir submersíveis, navios e aviões inimigos, e atacar suas concentrações onde quer que sejam encontradas.

A manutenção dessas rotas marítimas constitui condição vital para as Nações Unidas, no seu propósito de fortalecer seus pontos estratégicos de onde



Na ponte de comando de um dos navios que patrulham constantemente a vasta área do Pacífico se efetuará vigorosa e decisiva a ofensiva de suas forças. Para as nações do Eixo, a única esperança de vitória baseia-se na interrupção dessas extensas linhas de comunicações.

Foi isso que bem revelou o Presidente Roosevelt quando preveniu o povo americano acerca de "ser o objetivo dos nazistas e japoneses separar os Estados Unidos, Grã Bretanha, China e Rússia, e isolá-las umas das outras, de maneira que cada uma fique cercada e cortada de todos os suprimentos e reforços".

Quatro rotas ligam as Nações Unidas. Pelo Atlântico norte, ligação é feita com a Grã Bretanha, e através do Oceano Ártico, com a Rússia. Equipa-

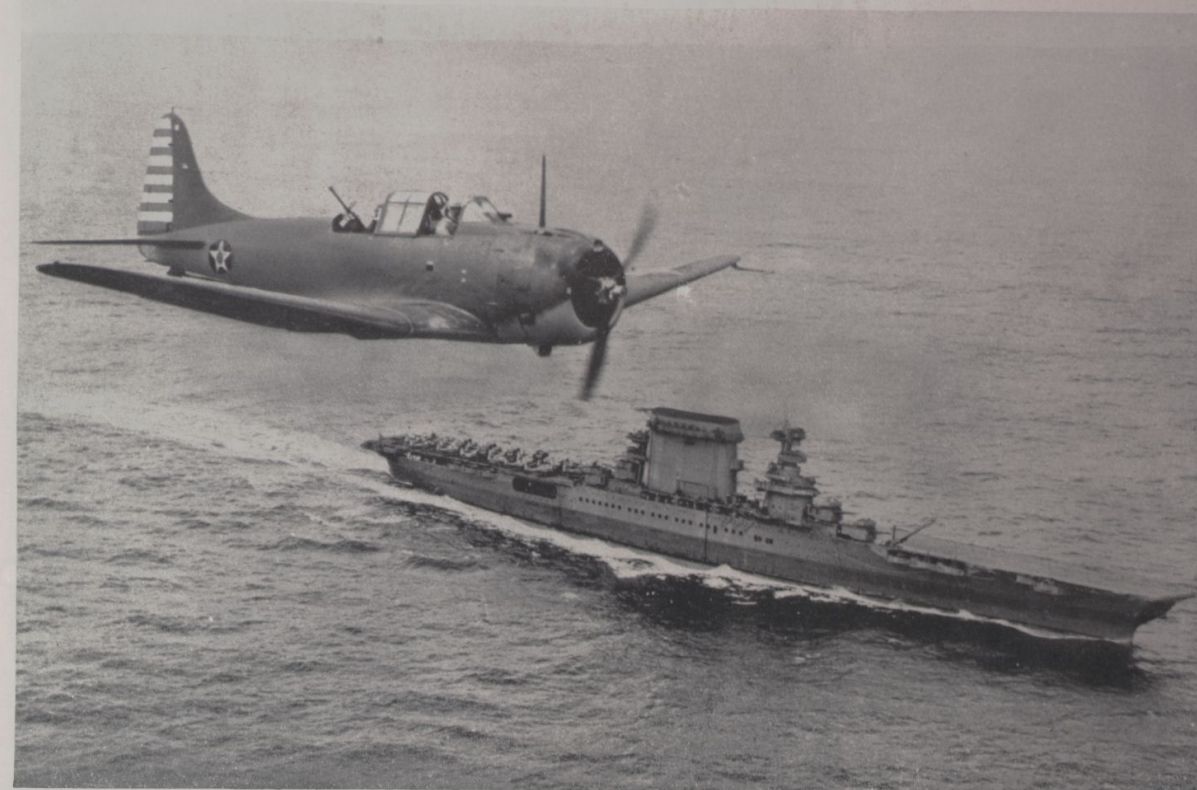
mento e material bélico também segue pelo Atlântico sul contornando a África em direção ao Oceano Índico, para a China e Austrália. A seguir há a grande massa oceânica do canal do Panamá à Austrália e Pacífico-sul. Esta é uma via de ida e volta, com armas e tropas em direção ao oeste e material estratégico rumando em direção oposta. Há, finalmente, as rotas cada vez mais importantes interamericanas, pelas quais trafegam para o norte enorme variedade de matérias primas estratégicas e outros produtos, enquanto que para o sul, em retorno, seguem artigos manufaturados, maquinárias e toda sorte de materiais destinados às Repúblicas Americanas.

Capazes de grande raio de ação, perfazendo grandes distâncias em direção às linhas de batalha, são os bombardeiros pesados. Mas outros aviões, armas e suprimentos, em geral, têm de ser transportados a bordo de navios cargueiros.

Estes são o objetivo insaciável dos corsários do Eixo, que empregam tôdas as táticas devido à superioridade marítima das Nações Unidas.

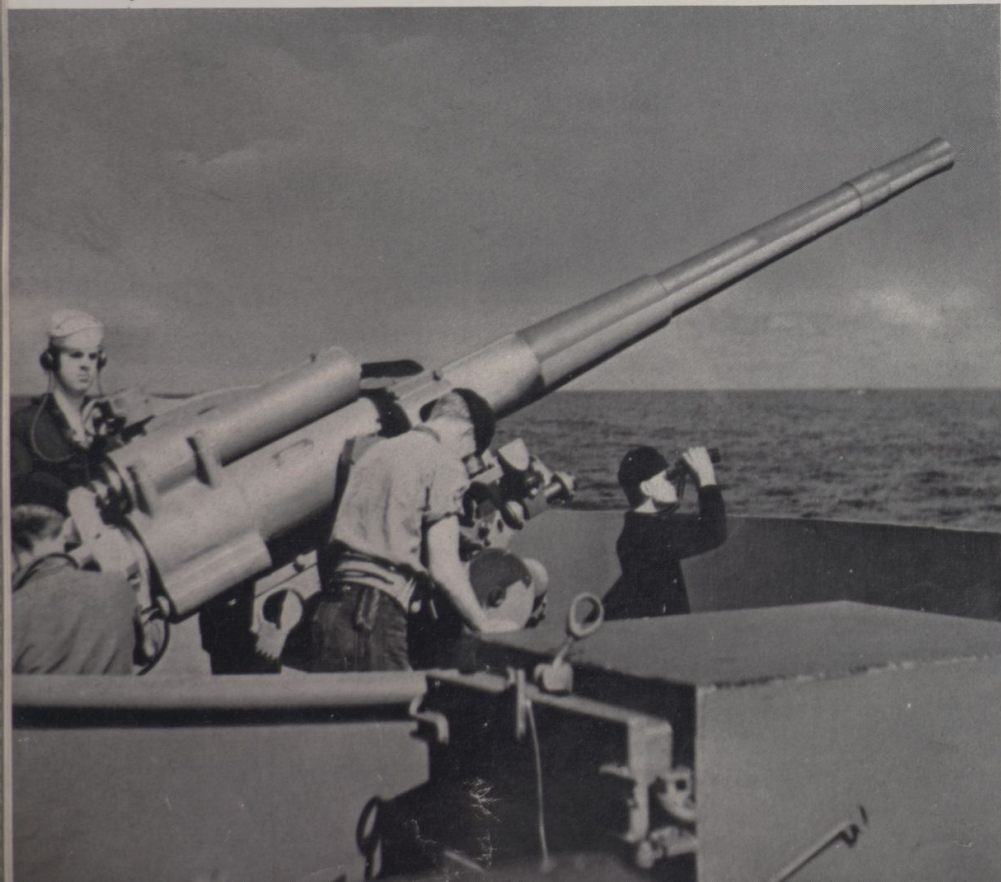
O sistema de comboios surgiu como medida defensiva contra a guerra submarina durante a primeira conflagração mundial. A considerável perda sofrida então pela marinha mercante dos Aliados, devido à campanha germânica submarina sem restrições, em 1917, provocou aquela medida protetória. A sua execução provou ser tão bem sucedida que, dentre 16.500 navios comboiados, apenas 102 foram ao fundo, vítimas de submarinos inimigos.

(continua na página 28)



Um bombardeiro ao regressar à sua base flutuante, após um ataque em águas inimigas no Pacífico, onde demonstrou a força-relampâgo da esquadra americana

Este poderoso canhão é de formidável efeito tanto contra aviões como contra submarinos à caça de navios mercantes



O numeroso comboio em baixo, navegando em formação cerrada, vai protegido por navios de guerra e aviões das Nações Unidas, dirige-se à Inglaterra. Em geral os comboios são de 50 unidades





Mesmo com rumo a regiões distantes, as tropas americanas não perdem a sua tradicional jovialidade. Por vários mares seguem transportes preparando a ofensiva

No presente conflito, a proporção também é expressiva. Cada navio vítima de submarinos inimigos representa insignificante fração comparada com o grande número de cargueiros que chegam ao seu destino protegidos por forças navais.

O formidável escopo da guerra exige uma marinha mercante de grandes proporções. Calcula-se serem necessárias dezessete toneladas de navio para transportar um soldado para além-mar, e outras 3,4 de tonelada para mantê-lo a 3.000 milhas de distância. Uma força expedicionária de 100.000 homens, por exemplo, necessita portanto de mais de dois milhões de toneladas de marinha mercante.

Por isso foi que o Presidente Roosevelt informou ao Congresso, em princípios deste ano, que os Estados Unidos teriam de construir "oito milhões de toneladas.

Na guerra passada, a esquadra alemã achava-se quase que totalmente engarrafada em seus próprios portos, e o Pacífico era relativamente seguro. Agora, a esquadra japonesa está causando a presença nesse oceano de muitas unidades de guerra das Nações Unidas, que doutra forma poderiam estar atendendo ao serviço de escolta de comboios noutras áreas. Isto quer dizer, nesta guerra, os comboios serão muito maiores do que antes, logo que houver uni-

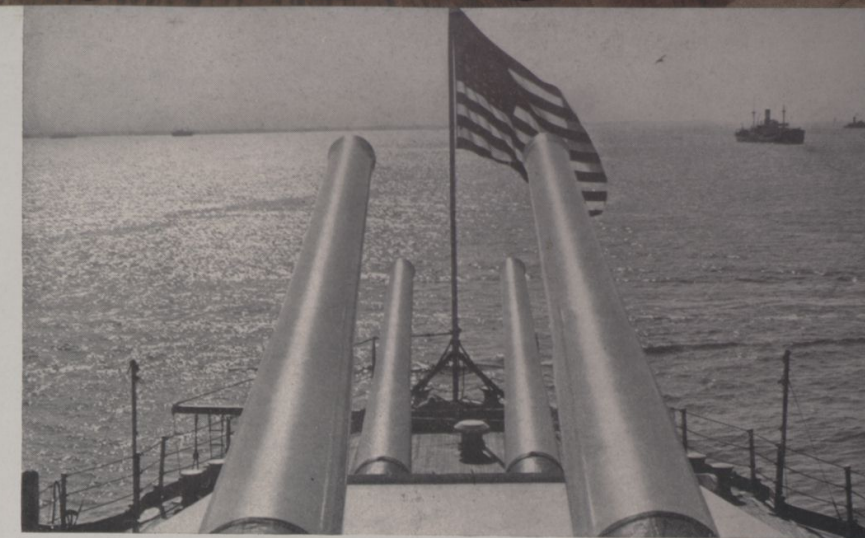


Carregado de armas e provisões, um comboio chega a um porto inglês, depois de arriscada viagem

dades navais disponíveis para o serviço de escolta. Embora maior quantidade de carga possa ser assim transportada, as distâncias a enfrentar reduzirão o número de viagens de ida e volta em tempo determinado. Um comboio partindo dos Estados Unidos com destino ao Extremo-Oriente, por exemplo, pode fazer apenas três viagens de ida e volta por ano.

O certo, entretanto, é que os comboios têm dado e continuam a dar bom resultado. A via pelo Atlântico-norte para a Inglaterra está sendo percorrida quase que exclusivamente por comboios, e há mais de dois anos e meio por aí tem-se verificado o transporte de toda variedade de suprimentos.

As cifras compiladas pela marinha americana durante a última guerra são eloquentes: seis milhões de toneladas de equipamento foram transportadas em comboios, tendo havido a perda de apenas oito navios, atacados pelo inimigo. Dois milhões de soldados foram transportados da América à Europa sem ter-se verificado a perda de uma única vida. O mesmo resultado está sendo agora o intento da marinha de guerra, em todos os mares do mundo.



Prontos para qualquer emergência estes canhões de um cruzador garantem um comboio no Pacífico

Aspecto de um comboio em alto mar, com um carregamento valioso, de efeito decisivo. Os aviões de caça seguem embalados, os de bombardeio vão em plena cobertura





O culto religioso mesmo sob os rigores da guerra: tropas congregam-se perante um altar improvisado. Um pequeno órgão portátil empresta suas harmonias à cerimônia

COMFÔRTO RELIGIOSO

PROVINDO de uma herança espiritual profundamente enraizada na vida da nação, o conforto religioso tem lugar de máxima importância no seio das forças armadas dos Estados Unidos.

Tanto na vida militar como civil, a religião é reconhecidamente um fator de extrema significação, uma fonte de vigor, de fé e de esperança num mundo em guerra.

Refletindo o interesse daqueles que compõem as legiões combatentes, e de suas respectivas famílias, o exército e a marinha mantêm um capelão para cada conjunto aproximadamente de 1.200 homens em armas. Constituem eles o Corpo de Capelães do exército e da armada.

Abrangem diversos cultos — Catolicismo, Protestantismo, Judaísmo e outros — todos partilhando das vicissitudes e sacrifícios da guerra com as forças em luta; e todos demonstrando a mesma devoção ao dever, e com frequência distinguindo-se igualmente por excepcional coragem e bravura na execução fiel de sua missão.

Em cada posto do exército e da armada, no país ou em suas possessões há pelo menos um capelão. Alguns centros militares de maior vulto dispõem de vários capelães de várias religiões.

Além de desempenharem a sua missão religiosa, os capelães mostram-se sempre ativos na vida geral das unidades a que pertencem. Dirigem as distrações e passatempos, visitam os enfermos, confortam-nos em seus sofrimentos físico e morais, escrevem para suas famílias em momentos difíceis, e tem o direito, conquanto não seja obrigação, de entrar em combate com as tropas sob a sua assistência espiri-

tual. Por ocasião da guerra de 1914, morreram vitimados no campo de batalha 23 capelães, ficando feridos 27; 28 foram distinguidos com a Cruz de Relevantes Serviços e a Medalha de Distinção, por atos meritórios que serviram para realçar mais ainda o prestígio dos capelães militares.

Nos vários campos de concentração de tropas atualmente acham-se em construção 604 capelas. Cada acampamento tem pelo menos uma, e alguns dos maiores, 22 cada uma com capacidade para 400 homens, dotada com um altar e órgão eléctrico. As ca-



O general William R. Arnold, capelão-mor do Exército, ordenou-se em 1908, e desde 1913 que é capelão do exército, fazendo de sua missão um verdadeiro apostolado

pelas são utilizadas em diferentes horas pelos vários cultos religiosos, havendo sempre numerosos fieis. O capelão-mor do exército é o general de brigada capelão católico William R. Arnold, e o da marinha o comandante capelão protestante Robert Workman. Na seleção predomina apenas a ordem de antiguidade.

Quando se encontram de licença soldados e marinheiros, ficam os mesmos fora da jurisdição do Corpo de Capelães. De seu auxílio espiritual e bem estar cuidam as Organizações de Serviço Unido, das quais constam seis grupos religiosos e sociais que compreendem o país inteiro: Associação Cristã dos Moços, Associação Cristã de Moças, para enfermeiras, a Junta Beneficente Judaica, o Serviço Nacional de Assistência Católica, o Exército de Salvação e a Sociedade de Auxílio aos Viajantes.

Outras organizações locais, no campo de seus respectivos cultos, também colaboram no importante mistério de prestar auxílio aos elementos das forças armadas do país, zelando por eles religiosa e socialmente. Nessa expressiva solidariedade encontra-se um dos grandes fatores para manter elevado o ânimo daqueles que enfrentam as vicissitudes de guerra.

Na Times Square, no coração de Nova York, a estátua do famoso capelão católico Padre Duffy, marca um dos heróicos feitos desses valiosos assistentes espirituais da tropa. Como capelão do intrépido 169º Regimento de Infantaria, durante a primeira guerra mundial, ele manteve-se constantemente com seus soldados na linha de fogo, animando-os e dando também um memorável exemplo de coragem.





Das granjas de vacas leiteiras provém o alimento concentrado para exportação, fácil de transportar e rico em princípios nutritivos, necessários aos combatentes



Galinhas e ovos aos milhares são também elementos inestimáveis na intensa "batalha da produção", fator mais característico da guerra total — objetivo das Nações Unidas

SUSTENTO PARA A VITÓRIA

INTERROMPIDA pela imensa destruição causada pela guerra à produção mundial de gêneros alimentícios e matérias fibrosas, a capacidade produtiva agrícola das Américas surge como as esperanças de uma verdadeira terra de promessa. Em tempo de paz, as terras agrárias do hemisfério são o celeiro de seus próprios habitantes, e os excessos são exportados para o resto do mundo. Com a guerra, esse celeiro torna-se uma das armas essenciais para as Nações Unidas.

As subsistências, são, com efeito, um completo arsenal nesta luta pelas liberdades humanas. É a força que impulsiona a produção de munições pelo operário, e mantém firme a estabilidade moral e combativa do soldado e do marinheiro. Num mundo em guerra, com grandes áreas produtivas completamente desvastadas pelo conflito, não existe superprodução de alimentos. Quanto mais, melhor. Os vastos recursos agrários do continente americano estão destinados a desempenhar um papel cada vez mais vital para ganhar a guerra e manter a paz que se seguir. O rápido desenvolvimento da cooperação econômica entre as Américas é garantia bastante para que possam as Nações Unidas obter desses recursos vitais o máximo resultado a bem de seus esforços.

Para assegurar a sua contribuição agrícola, os Estados Unidos encontram-se numa campanha de "Sustento para a vitória" designada a fomentar a produção em todas as formas selecionadas ao mais alto grau na história do desenvolvimento agrário do país. De conformidade com as cotas determinadas para 1942 pelo Departamento de Agricultura dos Estados Unidos e aceitas pelos agricultores americanos, a produção de gêneros alimentícios irá constituir 119 por cento da média anual da produção agrícola no período de 1935 a 1939, ou 125 por cento, excluindo-se o algodão, trigo e fumo, cujo cultivo será um tanto reduzido. A produção de 1941 — a maior na história da lavoura do país — foi 113 e 116 por cento, respectivamente, da média da produção anual no período de 1935 a 1939.

O aumento mais significativo na produção alimentícia do país será registrado na indústria de laticínios, em produtos de avicultura, pecuária, legumes, vegetais e óleos comestíveis. A indústria laticínia tem uma cota a produzir de 125 bilhões de libras de leite este ano, quase dez bilhões a mais do que em 1941. Ovos passarão de 3.728.000.000 dúzias produzidas em 1941,



O continente americano extrai de seu fertilíssimo solo uma arma indispensável: viveres para alimentar o exército e os operários em todas as indústrias vitais



Dando a sua adesão à campanha em prol do "Sustento para a Vitória", o lavrador Taylor confirma a tradicional cooperação do agricultor americano sempre que o país apela para o seu concurso, como está fazendo actualmente



Leite em pó e provisões de toda espécie abarrotam os porões de um cargueiro com destino à Inglaterra

SUSTENTO PARA A VITÓRIA (Continuação)

para 4.200.000.000 dúzias. A cota referente à carne e banha de porco requer 38 milhões de cabeças, contra 75 e meio milhões em 1941, sendo o aumento da banha de 300 milhões de libras.

A agricultura está perfeitamente preparada para a grande tarefa produtora que terá a seu cargo. A nação conta com mais de seis milhões de fazendas agrícolas, que perfazem mais de 400 milhões de hectares de terra. Em geral, uns 140 milhões de hectares são de terrenos cultivados para colheita, 52 milhões de hectares de pastagens aráveis e o resto de pastos permanentes e arborização. A produção agrícola por hectare aumentou muito nas últimas três gerações, em grande parte como resultado da investigação realizada pelo Departamento de Agricultura e várias estações experimentais dos Estados. A produção individual cresceu ainda mais, como resultado direto do emprego cada vez mais desenvolvido de recursos mecânicos.

Graças aos esforços dos agricultores e do governo para solver dificuldades consequentes da primeira guerra mundial, estabeleceu-se um programa agrícola nacional segundo o qual os lavradores cooperam entre si e com os poderes públicos num vasto raio de ação. Quasi todos os agricultores são parte no propósito de ajustar a produção de acordo com as necessidades do mercado, esforçando-se pela conservação do solo e da força hidráulica, melhorando a renda do pequeno lavrador e fortalecendo pela ação conjunta a indústria agrícola do país em todos os seus aspectos essenciais.

Achando-se agora em guerra e necessitando a nação de produção muito maior de sua agricultura, o programa nacional está demonstrando ser elemento valioso para esse objetivo. Os lavradores encontram-se organizados em todos os pontos do país para fazer face a todas as exigências da guerra.

Há, entretanto, alguns obstáculos a vencer para atingir o desenvolvimento extraordinário da produção que agora se impõe. A mão de obra torna-se escassa, em virtude da própria guerra; maquinismos agrícolas estão em quantidade limitada, e muitos dos adubos e demais materiais necessários aos trabalhos da terra serão restringidos. Mas a massa da população rural está empenhada em corresponder às necessidades do momento e disposta a fazer vigorosos esforços, guiadas pelas lições deixadas pelo primeiro conflito europeu, durante o qual a produção agrícola americana manteve constante o fornecimento de abastecimentos para aqueles que finalmente alcançaram a almejada vitória.

No momento, o agricultor está, como todos os americanos, disposto a fazer tudo para ganhar a guerra. Seu objetivo seguinte é contribuir para assegurar a paz. Grandes foram os prejuízos sofridos pela lavoura, com a baixa de preços e a crise geral decorrente da guerra passada. E agora, aqueles que trabalham nos campos estão vivamente interessados em agir de maneira a evitar a reprodução de tais males. A agricultura está assim com um plano formulado pelos governos federal e estaduais, abrangendo todos os aspectos da economia nacional, porque da situação geral depende necessariamente o bem estar das atividades agrícolas do país.

Na mão dos poderes do Eixo, os viveres têm sido uma arma tremenda utilizada com cinismo brutal contra as populações civis nos países ocupados na Europa e Ásia. Tudo que o Hemisfério Ocidental produz nesse sentido está reservado a desempenhar papel de incalculável importância humanitária na reconstrução de um mundo esfacelado pela guerra. Os lavradores das Américas enfrentam a missão de alimentar centenas de milhões de seres humanos nas regiões européias e asiáticas. É uma missão que terá de ser inevitavelmente desempenhada si, conforme as judiciosas palavras do Secretário do Tesouro, H. Morgenthau, quisermos que "o mundo não reverta ao interminável barbarismo de guerras e revoluções".

“OS productos agrícolas americanos já estão demonstrando a sua importante e decisiva parte nesta luta universal. Dos primeiros embarques de conformidade com a lei de Empréstimos e Arrendamentos, na primavera passada até fins de Janeiro, já remetemos 1.200.000 de toneladas de nossos mais concentrados e nutritivos alimentos para a Grã-Bretanha. Mesmo assim, os ingleses tiveram de estabelecer cuidadoso racionamento; sem esses produtos, talvez não pudessem eles suportar o tremendo ataque infligido pelo inimigo. O agricultor americano encontra-se na linha de frente em algumas das áreas mais estratégicas da batalha. Agora e cada vez mais, produtos alimentícios americanos contribuirão como fator decisivo ainda em maior número de nações”. C. Wickard, Secretário da Agricultura.



Nestas inocentes expressões traduz-se a satisfação de crianças inglesas, certas de que das regiões das Américas nunca lhes faltará o essencial para alimentá-las



Antonio Penteado Netto saúda da nacelle de um avião-transporte militar seus colegas brasileiros que se encontram aperfeiçoando seus conhecimentos no exército americano. Em baixo: Brasileiros e argentinos chegam à Nova York para iniciar o curso gratuito de aeronáutica



R. W. Schuurman, cadete brasileiro de aviação, ora fazendo o curso no campo Randolph, Texas, familiariza-se com a técnica funcional de um aeroporto, dando instruções da torre que é o centro do complicado movimento



Os futuros aviadores e técnicos das Repúblicas Americanas entram em contato com os princípios mais fundamentais do mecânica do aeroplano

VIZINHOS DO AR

QUINHENTOS e tantos cadetes de aviação das outras Américas, fazendo atualmente o curso de aeronáutica civil nos Estados Unidos, têm demonstrado notável aproveitamento e provado serem excelentes embaixadores da boa vizinhança continental.

Convivendo com os cadetes dos Estados Unidos, estudando e trabalhando em comum, os estudantes das outras repúblicas americanas têm estabelecido perfeita camaradagem, de proveitos mútuos para uma mocidade que enfrenta o mundo debatido por inimizades de toda sorte.

O grau de aproveitamento escolar revelado por todos tem merecido encomiásticas referências e animado sobrejamento o espírito de colaboração reinante entre os povos do continente.

Esses moços têm para si reservada a importante tarefa de americanizar no verdadeiro e amplo sentido da expressão, as artérias aéreas vitais deste hemisfério. Devido às vantagens da grande expansão dos cursos de aviação, ultimamente, o programa de cooperação intercontinental está tornando possível o preparo de jovens, não somente para assumir cargos de responsabilidade na aviação propriamente, como para disseminar, como instrutores, em seus respectivos países, conhecimentos inestimáveis para o domínio dos ares.

Desta maneira torna-se realidade o contínuo afluxo de pessoal verdadeiramente americano, dotado com os mais modernos conhecimentos técnicos para dedicar-se ao desenvolvimento da aviação militar, civil e comercial a serviço das Américas.

O curso proporcionado aos estudantes interamericanos é o mais completo ora adotado nos Estados Unidos. Os alunos a cargo da Administração de Aeronáutica Civil recebem 360 horas de instrução de terra e de 165 a 185 horas de voo com instrumentos, que os qualificam para servir imediatamente como co-pilotos de linhas aéreas. Os cem pilotos do grupo que está recebendo instrução na Aviação Militar fazem um estágio mínimo de 30 semanas, com 216 horas de voo e 274 horas de instrução de terra, curso idêntico ao feito pelos pilotos militares dos Estados Unidos.

Aqueles que se dedicam ao curso de instrutor-mecânico, submetem-se a 20 meses de instrução, com 2.300 horas, o suficiente para habilitá-los a dirigir cursos análogos em seus respectivos países. O estágio mais prolongado é o de dois anos, com 2.750 horas, o curso de engenheiro aeronáutico administrador, que qualifica o graduado a assumir funções diretivas em linhas aéreas novas ou já estabelecidas. O curso de mecânico, de seis meses, embora seja mais breve que os demais, é igualmente intenso.

Preocupados seriamente como se encontram esses estudantes, esforçando-se para aproveitar o mais possível em seus cursos, tem havido contudo, para eles, oportunidades para verificarem que nem tudo é apenas trabalho, sem passatempos nem distrações. A sua presença vai servindo para incrementar o interesse local acerca de seus respectivos países. Em seus lares, são frequentemente investidos da função de familiarizar os círculos americanos a respeito da vida e cultura dos povos que eles representam.

Em recente verificação nas escolas de treinamento, constantes do programa de aviação, observou-se que em cada uma das dezesseis pequenas cidades onde se acham sediadas as escolas, os cadetes interamericanos têm sido recebido com intensão satisfação e cordialidade na vida social local. E nessa agradável convivência, muito têm os mesmos contribuído para elucidar, orientar e desenvolver o grande interesse que nos Estados Unidos existe a respeito das repúblicas irmãs.

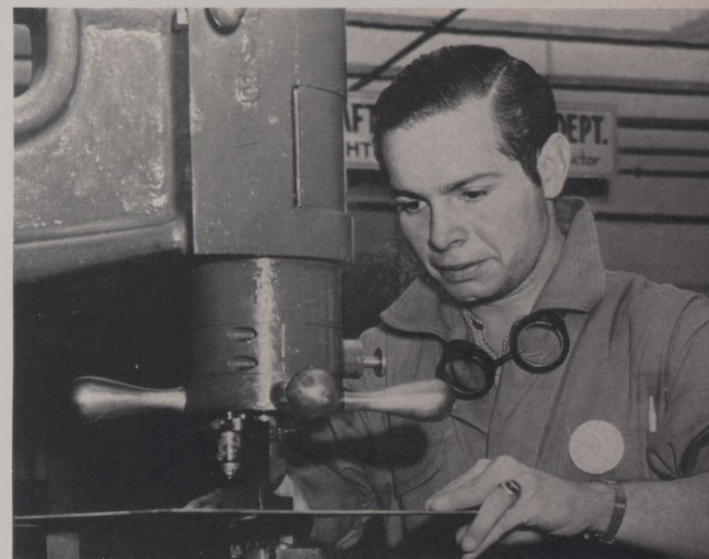
O caso do cadete Julio M. Flores, da Venezuela, é típico desse fato. Com outros colegas, foi ele designado para fazer o curso na escola de Hagerstown, no Estado de Maryland. Pouco depois de chegados, folhies oferecido um almoço pelo Rotary Clube local. Por ocasião dos brindes, coube ao jovem venezuelano usar da palavra em nome de seus colegas. Durante uma hora prendeu ele intensamente a atenção geral pela maneira como relatou aqueles homens de negócios, tanta coisa interessante acerca da vida na América do Sul.

Enquanto se familiarizam com a vida dos Estados Unidos, seus costumes, alimentação, desportos, etc., adquirindo a compreensão da grandeza do país, e verificando que tal grandeza é o conjunto de milhares de pequenas cidades, esses estudantes vão por sua vez disseminando conhecimentos proveitosos naquilo que diz respeito a seus países.

E, assim, uma presença da vantagens recíprocas. E as funções sociais que se honram em receber esses técnicos em formação, ativam-lhes ainda mais o senso das responsabilidades que os aguardam quando, através da aviação, estiverem sendo fatores importantes para um maior conagração das legítimas aspirações dos povos americanos.



O primeiro grupo a chegar aos Estados Unidos, de estudantes de aviação civil da América Central e do Sul, que vem fazer completo curso, nas escolas norte-americanas



William Rivas Vargas, filho do chefe da Aviação Militar da Nicarágua, faz o seu curso numa escola da Florida. Em baixo: Cadetes representando quase todas as nações do continente, entregam-se com entusiasmo a detalhes de construção de aeroplanos





A tomada de temperatura e vários detalhes do tratamento exigem uma verdadeira devoção

AS ENFERMEIRAS

OS riscos, aventuras e sacrifícios daqueles que lutam, soldados e marinheiros, são partilhados na guerra por mulheres do Corpo de Enfermeiras do Exército e da Marinha dos Estados Unidos.

Animadas por natural sentimento de patriotismo a dar a sua contribuição para os serviços que a nação necessita, mulheres, em número cada vez mais crescente, estão deixando os confortos de seus lares e trabalhos tranquilos e remuneradores, para dedicarem-se ao serviço da saúde e do bem estar dos combatentes em toda parte.

Tal como os próprios militares, as enfermeiras das forças armadas têm sido distinguidas com inúmeras citações e condecorações comprovantes de mérito excepcional em serviços de guerra. Na primeira guerra mundial, algumas receberam a Cruz de Relevantes Serviços e outras distinções militares de sua própria pátria e de países aliados. O mesmo espírito de abnegação e dever predomina agora entre as náveis enfermeiras militares na presente guerra.

Cótas extraordinárias têm sido estabelecidas para enfermeiras, com o fim de atender aos cuidados médicos de uma tropa cujo efetivo se expande cada vez mais.

O Corpo de Enfermeiras do Exército foi organizado em 1901, e o da Marinha em 1908. O serviço tem despertado especial interesse de numerosas candidatas tanto em tempo de paz como de guerra.

As condições de admissão para ambas as forças, de terra e mar, são necessariamente rígidas. Apenas aquelas candidatas que dispõem das mais elevadas qualificações mentais, morais e profissionais são aceitas. Toda pretendente deverá ser graduada por qualquer escola de enfermeiras aprovada pelo Corpo Médico, devendo ser ainda cidadã americana, de idade entre 22 a 30 anos, solteira e em perfeitas condições físicas.

Por ocasião de sua admissão, a enfermeira é classificada no serviço com o posto de segundo tenente, no Exército ou na Marinha. Em suas funções, repassadas naturalmente de grande responsabilidade, a enfermeira deve demonstrar perfeita eficiência em tudo que diz respeito aos afazeres a seu cargo. Na Marinha, seus deveres são cuidar de enfermos ou feridos, em terra, e instruir enfermeiros do corpo de marinheiros, para serviço a bordo das unidades da esquadra, onde nunca é permitida a inclusão de enfermeiras. Nos postos insulares, elas encarregam-se de ministrar conhecimentos profissionais a mulheres naturais do lugar.

No Exército, as enfermeiras não somente cuidam de oficiais e praças, como também de suas respectivas famílias ou outros enfermos com direito a internamento nos hospitais militares. Em tempo de paz, são designadas para servir no território dos Estados Unidos propriamente e suas possessões. Nas atuais condições de guerra,

DAS FORÇAS ARMADAS

entretanto, estão acompanhando vários conjuntos de tropas destinados a território estrangeiro. A Aviação Militar acaba de organizar a seu corpo de enfermeiras.

No Exército ou na Marinha, as enfermeiras afaem-se ao ambiente militar em que trabalham, tal como se fôra qualquer hospital civil bem organizado. Para essas dedicadas servidoras, o espírito de disciplina e perfeita noção de seus deveres fazem com que se adaptem elas a todas as emergências.

O Corpo de Enfermeiras do Exército, nos primeiros meses deste ano, chamou ao serviço 3.000 enfermeiras graduadas, e calcula-se que 10.000 serão necessárias no correr do ano para atender às necessidades da expansão do efetivo do Exército.

As forças armadas suprem-se de muitas enfermeiras registradas na Cruz Vermelha, embora sejam qualificadas para o mistér qualquer enfermeira graduada devidamente registrada, e cujos serviços serão tomados para o tempo de duração da guerra.

A profissão de enfermeira tem atraído nestes últimos anos cada vez maior número de candidatas. No último censo feito achavam-se registradas cerca de 500.000, isto é, quase o dobro das existentes há dez anos.

Há, portanto, enfermeiras em considerável quantidade para atender ao crescente serviço hospitalar no Exército e na Armada. E nesta guerra, está se verificando maior afluência de voluntárias, em comparação com as inscrições feitas nos primeiros meses da primeira guerra mundial.

O grande progresso notado na medicina e cirurgia constitui inegavelmente natural incentivo para numerosas moças com decidida inclinação para os trabalhos hospitalares e de laboratório. E no correr de suas atividades, tornam-se frequentemente mais do que simples enfermeiras, qualificando-se por seus méritos excepcionais para servirem de verdadeiras assistentes.

A perfeita organização dos serviços de saúde no Exército e na Marinha facultam ainda inestimável oportunidade para adquirirem conhecimentos que mais tarde lhes serão de grande vantagem na profissão civil, onde poderão obter colocações de especial categoria no vasto e incomparável serviço hospitalar e nas clínicas especializadas dos Estados Unidos.

As forças militares têm as suas enfermeiras na mais elevada consideração, fato este que constitui valiosa recomendação quando, terminada a guerra, procurarem muitas delas seguir a profissão na vida civil. Demais, a prática adquirida também tem demonstrado ser estímulo para muitas que decidem fazer o curso médico, identificando-se assim de uma vez com uma profissão que para elas representa um verdadeiro sacerdócio. Na guerra, a enfermeira habilita-se a compreender essa significação.



Uma tenente do Corpo de Enfermeiras do Exército atende com um sorriso os seus deveres

A CRUZ VERMELHA PREPARA ENFERMEIRAS PARA O EXÉRCITO E MARINHA



Miss Pearsall, enfermeira reservista, submete-se à inspeção de saúde



Aceita para o serviço ativo, faz a sua ronda pela enfermaria de casos de cirurgia



Simulacro de bombardeio aéreo: valendo-se da lanterna elétrica na escuridão



Saindo para um pequeno giro em companhia de suas colegas de enfermaria

Notícias Mundiais

EM PORTUGUÊS

Transmitidas por ondas curtas dos Estados Unidos da América
por antenas dirigidas às outras Repúblicas Americanas

(Estes programas estão sujeitos a mudanças devido à situação internacional)

Horários de todos os programas de ondas curtas, incluindo os de NOTÍCIAS acima referidos, serão enviados imediatamente a qualquer avulso que faça o pedido ao Coordinator of Inter-American Affairs, Commerce Building, Washington, D. C., Estados Unidos

As estações de ondas curtas que transmitem os programas de NOTICIÁRIO abaixo mencionados muito apreciarão a recepção de comentários ou sugestões dos senhores ouvintes em qualquer parte do mundo. Quando escreverem, queiram fazê-lo para os endereços seguintes:

WCBX — — — — — Columbia Broadcasting System, New York City
WGEA—WGEO — — — — — General Electric Company, Schenectady, N. Y.
WRCA—WNBI — — — — — National Broadcasting Company, New York City
WBOS — — — — — Westinghouse Radio Stations, Inc., Boston, Mass.
WRUS—WRUL—WRUW — World Wide Broadcasting Foundation, Boston, Mass.

Hora do Rio de Janeiro	Dias da Semana em que Cada Emissão de NOTÍCIAS é Feita em Português	Megaciclos	Metros	Estação
16:30	Diariamente	15,33	19,6	WGEO
17:00	Diariamente	15,27	19,6	WCBX
18:00	Diariamente	9,55	31,4	WGEA
"	Diariamente	9,53	31,5	WGEO
18:15	Domingos e Sábados	9,55	31,4	WGEA
"	Domingos e Sábados	9,53	31,5	WGEO
18:30	De Segundas às Sextas-Feiras	9,55	31,4	WGEA
"	De Segundas às Sextas-Feiras	9,53	31,5	WGEO
"	Diariamente	17,78	16,9	WNBI
"	Diariamente	11,87	25,3	WBOS
19:30	Sábados	11,87	25,3	WBOS
19:45	Diariamente	15,27	19,6	WCBX
20:00	Sábados	15,27	19,6	WCBX
"	Diariamente	9,55	31,4	WGEA
"	Diariamente	9,53	31,5	WGEO
"	Diariamente	9,67	31,0	WRCA
"	Diariamente	11,89	25,2	WNBI
20:15	Diariamente	9,55	31,4	WGEA
"	Diariamente	9,53	31,5	WGEO
"	Sábados	9,67	31,0	WRCA
"	Sábados	11,89	25,2	WNBI
20:30	Sábados	9,55	31,4	WGEA
"	Sábados	9,53	31,5	WGEO
21:00	De Segundas Feiras aos Sábados	6,04	49,6	WRUS
"	De Segundas Feiras aos Sábados	9,07	30,9	WRUL
"	De Segundas Feiras aos Sábados	11,73	25,6	WRUW
21:15	Sábados	6,04	49,6	WRUS
"	Sábados	9,07	30,9	WRUL
"	Sábados	11,73	25,6	WRUW
21:45	Diariamente	15,27	19,6	WCBX
"	De Segundas Feiras aos Sábados	6,04	49,6	WRUS
"	De Segundas Feiras aos Sábados	9,07	30,9	WRUL
"	De Segundas Feiras aos Sábados	11,73	25,6	WRUW



Carregando o "Aircobra", um dos aeroplanos interceptores de caça mais velozes e mais potentemente armados do mundo. Este temível aparelho, que se assemelha a um projétil, dispõe de um trem de aterragem triciclo. O motor está instalado cerca do centro da fuselagem, por trás do piloto. Como avião de combate em altitudes médias, assim como para ataque a objetivos em terra, este veterano dos ares não tem competidor, e sua ação devastadora está se fazendo sentir eficientemente no mundo