

# EM GUARDA

ANO 2

Para a defesa das Américas

N. 7



U.S. COAST GUARD



# NOS MARES DO PACÍFICO

OS FEITOS DE UM NOVO CAPÍTULO NA TÁTICA AÉRO-NAVAL AMERICANA

OS quatro dias da batalha travada nas águas da Oceania, em princípios de Março, vieram marcar um capítulo revolucionário na história da tática de guerra — naval e aérea.

Numa segunda-feira, aviões de observação notaram vários transportes de guerra japoneses e unidades combatentes da marinha japonesa deixando o porto de Rabu, na Nova Bretanha, com rumo a Nova Guiné.

O tempo era mau. Forte tempestade tropical como que servia de cortina protetora, acompanhando a marcha dos navios inimigos.

Na terça-feira, havia chuva, névoa e densas nuvens. Um grupo de aviões de bombardeiros pesados dos aliados, escoltados por aviões de combate, encontrou o comboio inimigo e entrou imediatamente em ação, afundando cinco navios.

O mau tempo reinante impediu que fossem realizadas operações de maior vulto.

Na quarta-feira, porém, clareava o tempo. Números aviões "Warhawks" e "Lightning", de combate, bombardeiros leves "Havoc", bombardeiros médios "Mitchell", "Fortalezas Voadoras" e bombardeiros pesados "Liberators" decolaram dos aeródromos na Nova Guiné, de acordo com um horário complicado, mas de absoluta precisão. Atacaram e destruíram os aviões de combate japoneses que tinham suas bases em terra e bombardearam efetivamente o comboio inimigo.

Nesse mesmo dia, à tarde, o quartel-general aliado recebeu a seguinte mensagem procedente de uma "Fortaleza Voadora" que se achava no serviço de observação:

*"Permanecem apenas três transportes e dois destroyers, um grande e um pequeno. Vimo-los de uma altitude de 2.000 metros, todos em chamas. A fumaça atingia a 1.000 metros de altura. O maior destroyer movia-se vagarosamente. O menor, quase submergido, com um rombo abaixo da linha d'água, a bombordo. No mar, muitas baleeiras salva-vidas e japoneses. Muitos mortos e destroços. Acabamos de ver um dos transportes afundar."*

Os dois outros transportes foram ao fundo durante a noite. E no dia seguinte, os dois destroyers foram bombardeados e postos à pique. As baleeiras e as barcaças conduzindo tropas de desembarque

foram destruídas completamente, com todos a bordo. Assim terminou, no dia 4 de Março, a batalha do Mar de Bismarck. Os japoneses perderam 12 transportes, três cruzadores ligeiros, 7 destroyers e 15.000 homens que se destinavam a reforçar a guarnição inimiga estacionada em Laé. Um total de 102 aviões, positivamente contados, foram postos fora de combate. As perdas aliadas constaram de quatro aviões e de nove polotos. Alguns aviões ficaram seriamente avariados, mas conseguiram alcançar suas respectivas bases.

A tremenda batalha foi, pela sua natureza, única nos anais da história da guerra. Levando-se em linha de conta o aspecto numérico apenas, os japoneses poderiam considerar-se como tendo a vantagem, por isso que dispunham eles de 150 aviões no ar contra um total de 136 aviões dos aliados. Mas os japoneses foram sobrepujados pela tática aérea e pelo fogo dos adversários, qualidades essas que foram cuidadosamente adquiridas pelos aliados durante meses de constante luta no Pacífico.

À medida que o ataque aliado se desenvolveu, os japoneses foram sendo pouco a pouco atraídos para o ar, e de cada vez que isso se verificava iam

**Na China:** O general H. H. Arnold (ao centro), chefe da Aviação Militar dos E.E.U.U. em companhia do marechal britânico John Dill (extrema esquerda) e dos generais americanos C. L. Chennault (à sua esquerda), J. W. Stilwell e C. L. Bissell (à direita). Todos têm seus respectivos comandos nas regiões da China, de Burma e da Índia.



EM GUARDA é publicada mensalmente para o BUREAU DO COORDENADOR DE ASSUNTOS INTERAMERICANOS, Commerce Building, Washington, D. C., pela Business Publishers International Corporation. Redação: 330 W. 42nd Street, Nova York. Oficinas: 5601 Chestnut Street, Filadélfia. Classificada como impresso de segunda classe no correio de Filadélfia, Estado de Pensilvânia, E.U.A., a 8 de Abril de 1941, de acordo com a lei de 3 de Março de 1879. Ano 2, N. 7.

A' esquerda: Vários pilotos americanos heróis da batalha do Mar de Bismarck. O segundo em frente é o tenente-general G. C. Kenney, chefe aéreo aliado



**Atingido** por uma bomba, na prôa, esse transporte japonês, em Lae, vá rapidamente ao fundo. Note-se uma barcaça com tropas de desembarque procurando afastar-se do navio



**Em chamas** depois de receber um tiro certeiro, esse transporte é um dos que foram ao fundo no Mar de Bismarck. Os japoneses perderam 12 transportes, 10 navios e 102 aeroplanos

**(Continuação)**

êles encontrar superioridade em cada ponto de combate. A aviação aliada estava disposta em "camadas". Na mais elevada, formada pelas "Fortalezas Voadoras" e "Liberators", os aviões japoneses "Zero", de combate, iam se expôr ao intenso fogo coordenado daqueles aviões, cada um dos quais dispõe de 10 a 13 metralhadoras de calibre .50.

Na camada inferior, os aviões de combate e de bombardeio aliados, que surgiam de pontos inesperados, varriam dos ares o inimigo, que era, assim, tomado de surpresa. Graças à sua superior velocidade, as unidades aéreas aliadas podiam evitar o combate onde quer que se vissem elas em menor número. E pela mesma razão, estavam em condições de concentrarem-se em maior número nos pontos onde o inimigo oferecia resistência. O piloto de um bombardeiro médio "Mitchell" assim informou acêrca de certos aspectos de batalha:

"A nossa esquadrilha foi a primeira a chegar ao ponto de encontro designado, que era a uma certa distância de posição do combóio, segundo a última comunicação recebida. Circundamos sôbre o local, à espera do resto das formações, para o ataque em conjunto. Ao darmos a primeira volta, notámos, então, ao longe, surgindo por sôbre as montanhas, um número incrível de nossos aviões. Vários "Fortalezas" entraram em formação um pouco acima dos nossos. Por baixo, estavam três formações separadas, de "Mitchells". E ainda mais abaixo, viam-se, em maior número, os nossos aviões de combate.

"A alguns milhares de metros acima, pude notar os "Lightnings", em formações de dois, três e quatro aparelhos, respectivamente. Essa era a maior concentração de aviões em vôo jamais vista por nós. Depois de circularem duas vêzes, todos os aparelhos rumaram direito para o local onde se encontrava o combóio. A nossa formação seguiu duas outras, compostas cada uma de três "Fortalezas". Cerca de 30 milhas mais além, deparamos com alguns dos navios do combóio inimigo. Acompanhamos de perto os "Fortalezas", no seu vôo paralelamente aos navios de guerra japoneses. Fizeram-se ouvir imediatamente os canhões do cruzador, procurando atingir-nos. Ao circularmos o combóio, as baterias do cruzador romperam fogo novamente. Mas, quasi em seguida, um "Fortaleza" ia atingir, com uma bomba, bem no centro do navio; enormes colunas de fumo elevaram-se às nuvens. Um avião "Mitchell" conseguia lançar uma bomba certeira num grande transporte, fazendo voar pelos ares tôda a sua prôa. Aproximamo-nos dos três transportes e começamos a bombardeá-los em turnos. Era quasi meio dia e, ao longe, notei sete ou oito aviões "Zero", japoneses. Quasi que na mesma ocasião, vários dos nossos "Lightnings" caíram sôbre êles, empenhando-se então numa luta encarniçada. Mas eu tinha que observar o bombardeio. Estávamos, pois, no exato momento de lançar umas bombas sôbre o transporte do centro, do grupo de três. Pelas fotografias, verificamos, mais tarde, que



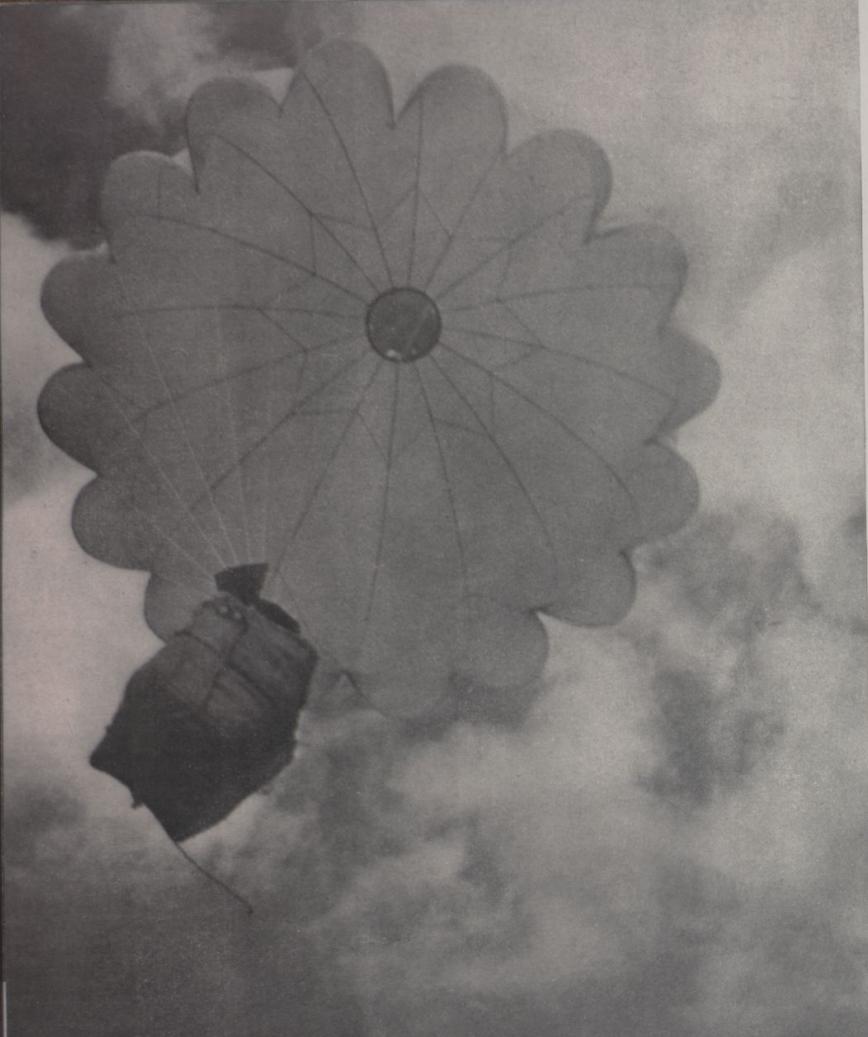
**Mais uma** bandeira japonesa é pintada na ponte deste navio de guerra para indicar que um quinto avião inimigo foi abatido pelos canhões de bordo



**Depois** de participar num raide contra uma base inimiga situada nas Ilhas e de Salomão, do norte, esse "Fortaleza Voadora" regressa à sua base. Das bases em Guadalcanal, Nova Guiné e Austrália, esses bombardeiros estabeleceram o bloqueio dos postos avançados japoneses no sul do Pacífico e os ameaçam na sua base em Rabu, na Nova Bretanha



**Caixas** contendo alimentos enlatados empilhadas nas docas duma base no Pacífico ilustram o verdadeiro problema da campanha na Oceania. Para cada navio que transporta soldados, são necessários vários carregamentos de alimentos e de material bélico para as tropas. Esse problema, entretanto, está sendo solvido pelos aliados



Os abastecimentos para um posto isolado no árduo terreno fronteiriço entre a Índia e Burma são transportados por avião e descidos por meio de para-quedas. Em baixo: Fuzileiros navais norte-americanos prestando uma homenagem, durante a missa cantada por alma de vários seus companheiros mortos por ocasião dos últimos encontros na campanha em Guadalcanal. Depois de seis meses de intensa luta, os japoneses abandonaram a estratégica ilha



**(Continuação)**

havíamos acertado uma bomba em cheio e outras muito próximas. Todos os navios inimigos, que pude observar, estavam sendo metralhados e bombardeados.”

O resultado imediato dessa formidável batalha foi sustar temporariamente, pelo menos, qualquer ofensiva japonesa contra os postos avançados que defendem a Austrália. Mas sabe-se que o inimigo está se preparando intensamente para a próxima fase da campanha no Pacífico. Trabalhadores vindos das ilhas conquistadas estão sendo ocupados febrilmente na construção de aeródromos, estradas, docas, quebra-mares, alojamentos e depósitos em vários pontos, onde os japoneses estão acumulando grande quantidade de material bélico para novas aventuras numa vasta área.

Para os aliados, a batalha do Mar de Bismarck veio indicar claramente o caminho a seguir nas futuras ofensivas a serem levadas a efeito por aviões de bombardeio e de combate, em ação coordenada, em que cada aparelho tem uma missão específica a desempenhar.

A vitória que os aliados alcançaram foi o produto de longas semanas de trabalho e de luta, para o desenvolvimento da arma aérea. Aviões, motores, combustível e bombas tinham de ser transportadas através de milhares de milhas, dos Estados Unidos, ao teatro da guerra no Pacífico. Um exército de desembarque teve de enfrentar uma árdua e sangrenta campanha em montanhas e em matas virgens para expulsar o inimigo da zona do sudeste da Nova Guiné e garantir as bases aliadas lá situadas.

Na recente batalha do Mar de Bismarck, os japoneses não podiam imaginar os pontos de onde procediam os ataques. Mas bem sabiam que se iriam expôr a grandes perigos quando tivessem, finalmente, de se preocupar com a estratégia da sua própria defesa. Tinham que se preparar contra ataques desde a China, a Índia, Ilhas de Salomão, Nova Guiné, Austrália e Ilhas Aleutas. Teriam que dispôr de grandes forças em numerosos pontos separados nesse vasto semicírculo, e com a probabilidade de se encontrarem fortes onde não há ataque algum e fracos onde se verifica o ataque em massa.

Os japoneses devem ter em mente o aviso do Presidente Roosevelt:

“Não pretendemos gastar o tempo que seria necessário para levar o Japão a uma derrota final, valendo-nos apenas do recurso de avançar de ilha em ilha através do vasto Pacífico. Grandes e decisivas ofensivas serão realizadas para expelir os invasores do solo da China. E importantes operações serão levadas a efeito nos céus da China — e sobre o próprio Japão.”

O general MacArthur, ao analisar a batalha de Papúa, em resultado da qual foram os japoneses expelidos do sudeste da Nova Guiné, expôs a forma de campanha lavada a efeito:

“Durante longos meses, os transportes aéreos, protegidos pelos aviões de combate, conduziram unidades inteiras de infantaria e de artilharia por sobre regiões quasi impenetráveis da Papua; transportaram material bélico e hospitalar, abastecimentos para as tropas e fizeram a retirada dos feridos. Em vastas distâncias, os bombardeiros fizeram todos os reconhecimentos necessários, protegeram as costas contra a ação do inimigo e abriram, assim, o caminho para a infantaria que avançava continuamente. Foi, pois, posta em prática uma nova forma de campanha que há de assegurar a derrota do inimigo no Pacífico. O poder aéreo ofensivo e defensivo, a adaptabilidade do seu raio de ação e a capacidade dos seus transportes, em conjunção com as forças de terra, permitirá a aplicação de ataques fulminantes e em massa. As forças aéreas e as de terra agiram em absoluta conjunção em Papua. E quando empregadas com o conveniente apoio naval, a sua ação é a própria garantia da nossa vitória.”



Finda a sua missão na Ilha de Guadalcanal, os fuzileiros navais norte-americanos desembarcam de um transporte num porto do Pacífico, para um ligeiro repouso



**As ruínas** de Valleta, na Ilha de Malta. Os constantes bombardeios feitos pela aviação do Eixo tornaram inútil esse porto. Os heróicos habitantes da ilha continuam, entretanto, a receber abastecimentos que lhes chegam por meio de combóios aliados. Desde a ocupação, pelos aliados, da África do norte, Malta tem sofrido menos ataques aéreos

# MALTA

## A HERÓICA

**P**ARA as criancinhas que fazem parte da população da Ilha de Malta, a vida tem sido um constante bombardeamento aéreo. Há mais de dois anos que os aviões do Eixo têm se feito sentir sobre a ilha, com uma regularidade comparável à da chuva nos trópicos. Somente num dia se verificou o ataque de 350 aeroplanos e a princípio, Malta quase não dispunha de defesa alguma. Suas casas, de pedra e cal, iam pelos ares, entulhando as ruas estreitas e deixando a população completamente desabrigada por longo tempo.

Isso ocorreu no verão passado. Desde Junho de 1940 houve mil raids aéreos contra a ilha, que se apresenta, na superfície, coberta de crateras de todos os tamanhos. A população passou a maior parte do tempo em cavernas e taneis que existem na ilha, em todos os sentidos. Os alimentos, as armas e munições estavam quase esgotadas e quanto ao combustível para cozinhar ou para os aviões, esse também estava escasseando cada vez mais.

Situada a 95 quilômetros apenas ao sul da Sicília, Malta tem uma superfície de 13 quilômetros de largura e de 27 quilômetros de extensão. Possui dez mil pequenas granjas e a sua população, de 270.000 habitantes, mal se acomoda na área da ilha.

Quando as bombas aéreas atingiam o seu terreno rochoso e calcáreo, levantavam nuvens de pó. As mães cobriam o rosto de seus filhinhos com lenços humedecidos, para evitar o efeito do poeira nos pulmões. Havia poucos incêndios, por serem as casas de pedra e cal, mas o número de mortos e feridos era elevado. A Ilha de Malta produz quase um quarto das utilidades necessárias ao seu sustento e não dispõe de indústria importante. Mas, a sua situação, a meio das rotas marítimas do Mediterrâneo, na linha vital das comunicações inglesas com o oriente, é de suprema importância estratégica. Através dos séculos, os fenícios, os cartagineses, os romanos e os normandos têm reconhecido essa valiosa circunstância e têm se batido pela posse da Malta, como excelente presa.

Napoleão valeu-se de uma enorme esquadra para capturá-la, em 1798. Os ingleses, sob o comando do almirante Nelson, sitiaram-na mais tarde, no mesmo ano, e ocuparam-na em 1800. Desde então até o início da presente guerra, os malteses têm desfrutado uma vida relativamente calma e segura.

Os habitantes da ilha constituem uma bela raça, de gente forte e ativa, falando um idioma próprio, que vem a ser uma derivação do antigo fenício. Suas igrejas são pequenos templos dotados de domos vermelhos. As mulheres usam a "falteta" — um capuz dotado de enorme arco de barbatana de baleia. O gado caprino e o vacum, as frutas e os legumes são os seus principais produtos.

Ao romper da guerra, os malteses confiaram na neutralidade da Itália para a sua proteção. Mas quando se deu a queda da França e a Itália entrou no conflito, no dia imediato surgiram sobre a ilha os aviões italianos, prontos para o ataque.

Malta dispunha unicamente de quatro antigos aviões e de seis pilotos de guerra, mas quatro destes decolaram seus aparelhos e foram enfrentar os bombardeiros inimigos. Um dos defensores foi abatido; os outros regressaram à sua base, depois de repelirem o ataque. Durante quatro meses, os três aviões restantes sustentaram a luta, heroicamente, às véses, numa proporção de 1 contra 10. Esses aviões passaram a ser denominados "Fé", "Esperança" e "Caridade" e tornaram-se símbolos da



**Uma das** trinta galerias subterrâneas, onde grande parte da população civil de Malta dorme e vive durante os raids aéreos. Essas cavernas ficam situadas a grande profundidade e oferecem relativa segurança em tais emergências



**Nem tôdas** as bombas do Eixo arrefecem o interesse dessa criança para tratar dos seus animais preferidos. Tanto o seu gato como o cachorro recebem, invariavelmente, todos os dias, a ração dos alimentos que lhes compete



**Alimentos** das Américas. Caixas de leite enlatado que foram recentemente enviadas para a ilha de Malta, são expostas à venda



**Abrigos anti-aéreos** construídos nas muralhas de um velho forte são ocupados por civis cujos lares foram destruídos pelo bombardeio aéreo. Em baixo: Aspecto do efeito causado num edifício público na ilha de Malta, pelo tremendo bombardeamento dos aviões do Eixo



**(Continuação)**

resistência de Malta. Com uma defesa aérea tão reduzida, os maltês foram, entretanto, forçados a procurar abrigos em túneis e cavernas, enquanto a maior parte dos seus bens e propriedades era destruída pelos contínuos e prolongados assaltos.

Túneis e cavernas foram ampliados naquele subsolo rochoso, húmido de natureza, mas que se enrijece quando é exposto ao ar, proporcionando assim excelentes abrigos. Os túneis foram cavados a uma profundidade que varia desde 18 a 85 metros. Durante o auge do formidável sítio, muita gente mudou-se para os abrigos e permaneceu nêles. Outros habitantes só os procuravam à noite, para dormir, levando cobertores e pertences, como costumavam fazer os londrinos. Muitos criadores levavam até o gado para os grandes túneis subterrâneos, aí permanecendo dias inteiros.

Pouco depois, os bombardeiros alemães reuniram-se aos italianos, no tremendo ataque. Num ano, lançaram 12.000 toneladas de bombas sobre Malta. E, em dois anos, os maltês registavam 2.537 alarmas, 1.183 mortos, 1.263 feridos gravemente e 18.498 casas destruídas. E à medida que escasseavam os seus recursos, a situação dos habitantes tornou-se tão crítica que os ingleses, em Agosto último, resolveram enviar, a todo custo, um comboio de doze navios, através dos perigosos estreitos do Mediterrâneo dominados pela aviação do Eixo.

O comboio, transportando alimentos, medicamentos, combustível e munições, passou o estreito de Gibraltar. Aí, numerosa escolta de destroyers cercou-o com uma cortina de fumo, e um porta-aviões forneceu uma poderosa proteção aérea. Submarinos, aviões e vasos de guerra italianos e alemães não se fizeram demorar no ataque, que tomou as proporções de algumas das maiores batalhas travadas nesta guerra até agora.

Os navios do comboio foram obrigados a se espalhar e alguns dêles foram postos à pique. Navios-petroleiros explodiram tragicamente e cobriam o mar com uma vasta camada de petróleo em chamas. Entretanto, alguns dos navios conseguiram chegar a Valletta, o principal porto de Malta. Mas nenhum dêles levava nem gasolina nem querosene.

Sem combustível para os seus aviões, Malta estava perdida. As autoridades locais alegravam-se com a presença daqueles navios cargueiros, todos seriamente avariados, mas sabiam que somente os alimentos não iriam salvar a situação. Foi então que, quando menos se esperava, surgiu uma eletrizante mensagem aérea: o navio petroleiro "Ohio", seriamente avariado, e que se havia perdido do comboio, estava fazendo seus últimos esforços para trazer a sua preciosa carga de gasolina. Atingido por formidáveis bombas na proa e na popa e com um enorme rombo a meia nau causado por um torpedo, o navio mal podia se mover e havia perdido o rumo.

As autoridades insulares passaram imediatamente um radiograma, animando a heróica tripulação e ficaram aguardando, ansiosamente, a resposta. O comandante respondeu: "Estou fazendo três nós horários."

Todos, na ilha, não esconderam o seu regozijo. Mas um segundo "rádio" informava: "Estamos sendo atacados pelo ar." Todos desanimaram. Veiu uma terceira mensagem: "Perdemos o leme. A bússola não funciona. Estamos indo à garra. Onde estamos?" Um piloto-patrolha da ilha conseguiu localizar o navio. Depois, dois destroyers foram ao seu encontro e por meio de cabos lançados

ao navio, puderam estabelecer firme ligação para um reboque, trabalho em que os dois destroyers se alternavam. Os aviões alemães, porém, descobriram os navios e renovaram o seu ataque. Não satisfeitos de atacá-los com bombas, lançavam minas submarinas. Mas os ingleses mandaram seus caça-minas limpar a rota dos navios. Estes foram novamente atacados pelos aviões. Da ilha, dos rochedos do porto de Valletta, as autoridades acompanhavam, por meio de binóculos, aquela luta infernal e alimentavam pouca esperança de que pudesse o petroleiro chegar ao seu destino. Mas no dia 15 de Agosto, dia de Santa Maria, o navio surgiu no porto, arrastando-se, atracou na doca e, como que exausto de tanto resistir, assentou calmamente o seu casco no fundo barrento onde se achava. Mal se via a sua cobertura sobre a superfície das águas, mas a gasolina podia ser retirada por meio de bombas de sucção.

E, assim, ponde a ilha, depois de tanta ansiedade contar com o combustível que lhe valeu durante os dias mais cruciantes da sua luta. Malta não estava mais indefesa. A sua força aérea, composta de três aviões, foi, aos poucos sendo aumentada. Durante 1942, a R.A.F. destruiu 773 aviões inimigos sobre a ilha, tendo perdido 195 apenas, e os artilheiros anti-aéreos ingleses abateram 182 atacantes do Eixo. Os canhões de 16,5 polegadas, ocultos em rochas sólidas, conservaram à respeitável distância de 20 milhas os navios inimigos que pretendiam fazer um desesperado ataque final. E durante todo esse tempo, o ânimo da população nunca esmoreceu. Dispostos todos a reagir até os últimos recursos, homens e mulheres cooperaram heroicamente na defesa da história facha de terra que constitui um dos maiores redutos contra as avançadas das forças do Eixo, na importante área do Mar Mediterrâneo.

O denodo do povo de Malta foi tão assinalado, que lhe foi conferida a Cruz do Rei George, da Inglaterra, pelo seu heroísmo sob intenso fogo inimigo. Essa distinção constitui uma condecoração única no gênero.

Mais tarde, em Novembro, os aliados recapturaram Trípoli, a base africana situada na costa do Mediterrâneo diretamente ao sul da Ilha de Malta.

Daí em diante, começaram então os abastecimentos a chegar regularmente à ilha sitiada e, pouco depois, o seu sítio aéreo foi declarado terminado. E, agora, os aviões que têm suas bases na África estão fazendo a escolta dos navios que se destinam a Malta. Ultimamente verificou-se o primeiro caso, em um ano, da chegada de um comboio ao porto de Valletta, sem ter havido um simples tiro. Para desespero dos alemães e italianos, Malta passou a constituir um exemplo de resistência excepcional. E a tal ponto que Goering afirmou que "a única maneira de destruir a Ilha de Malta seria afundá-la."

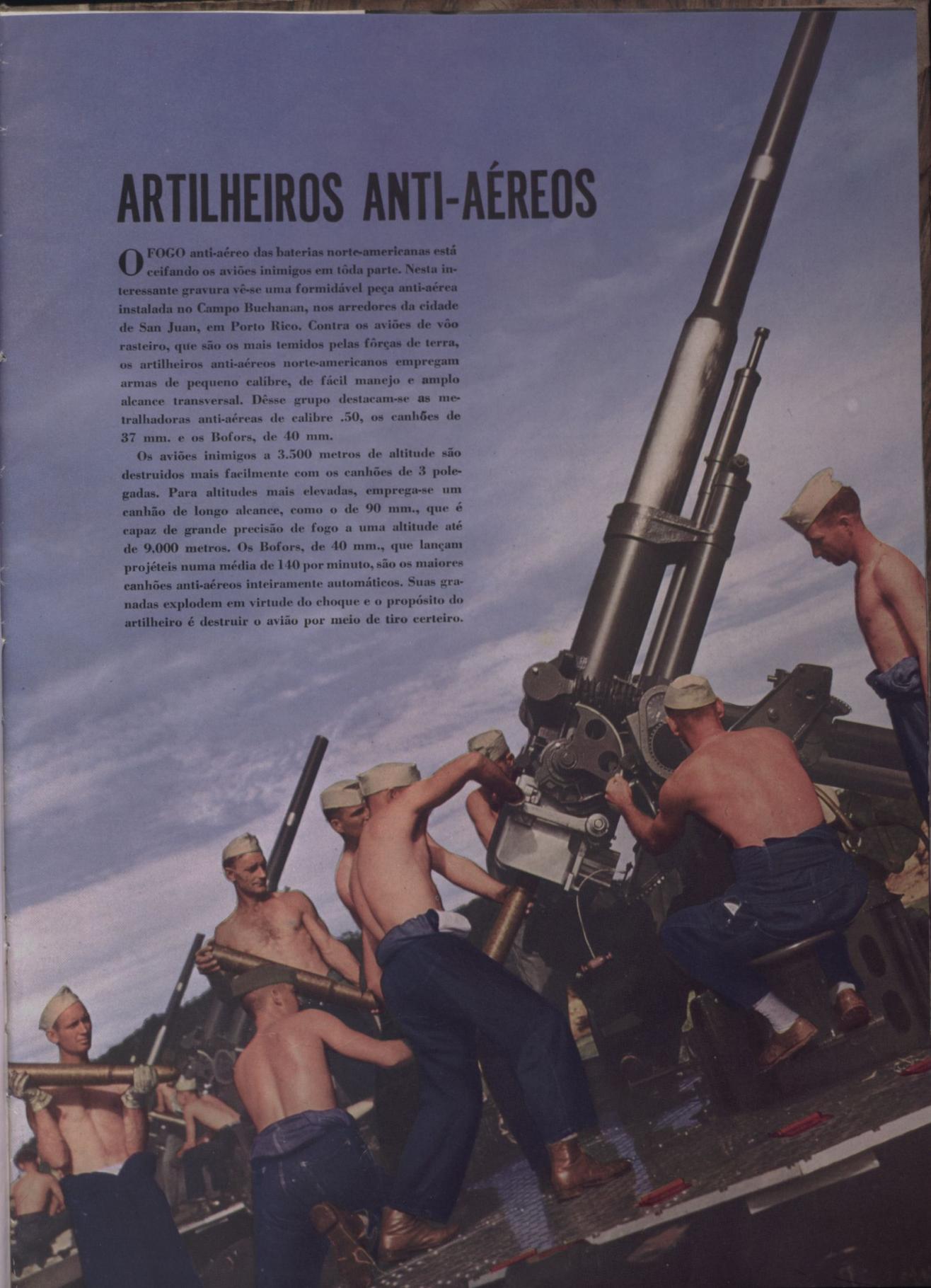
Seus aviadores, evidentemente, fizeram tudo para isso, mas sem alcançarem resultado algum no seu propósito.

Os ingleses, naturalmente, ainda esperam grandes ataques aéreos contra a ilha, mas a queda de Malta não é mais considerada como uma possibilidade. Em verdade, a ilha constitui atualmente uma base ofensiva — como se fora um enorme navio porta-aviões, insubmersível, um reduto armado a ameaçar o ponto fraco do Eixo na Europa do sul e, ao mesmo tempo, servirá como um trampolim para a invasão aliada do próprio continente.

## ARTILHEIROS ANTI-AÉREOS

O FOGO anti-aéreo das baterias norte-americanas está ceifando os aviões inimigos em tôda parte. Nesta interessante gravura vê-se uma formidável peça anti-aérea instalada no Campo Buchanan, nos arredores da cidade de San Juan, em Porto Rico. Contra os aviões de vôo rasteiro, que são os mais temidos pelas forças de terra, os artilheiros anti-aéreos norte-americanos empregam armas de pequeno calibre, de fácil manejo e amplo alcance transversal. Dêsse grupo destacam-se as metralhadoras anti-aéreas de calibre .50, os canhões de 37 mm. e os Bofors, de 40 mm.

Os aviões inimigos a 3.500 metros de altitude são destruídos mais facilmente com os canhões de 3 polegadas. Para altitudes mais elevadas, emprega-se um canhão de longo alcance, como o de 90 mm., que é capaz de grande precisão de fogo a uma altitude até de 9.000 metros. Os Bofors, de 40 mm., que lançam projéteis numa média de 140 por minuto, são os maiores canhões anti-aéreos inteiramente automáticos. Suas granadas explodem em virtude do choque e o propósito do artilheiro é destruir o avião por meio de tiro certo.



# A URGÊNCIA DA MÃO DE OBRA

## A DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHOS DE GUERRA

CEM mesas estendem-se em filas ao longo de uma sala das dimensões de meio quarteirão. Em cada mesa acha-se um empregado cujo mistério é atender a homens e mulheres que ali vão se oferecer para trabalhos de guerra, não somente nas indústrias como nas atividades agrícolas do país.

Os empregados fazem perguntas e tomam nota das respostas que se a volumam à medida que transcorre o dia naquela constante tarefa, em que todos se compenetraram da séria situação criada pela guerra total.

É esse o aspecto de uma das agências de empregos estabelecidas pelo governo dos Estados Unidos numa grande cidade industrial marítima. Essa agência, tal como outras do mesmo gênero, estão encaminhando milhões de operários para as novas fábricas de material bélico no país inteiro.

Ao passar-se entre as filas mesas, pode-se ouvir o que dizem os pretendentes. Aqui, por exemplo, vemos um homem de certa idade, de 60 anos talvez, magro, erecto e de cabelos grisalhos, já retardado em sua visita ao barbeiro. Usa camisa de zarte, aberta ao pescoço e olha em redor, nervosamente, enquanto fala, como que receioso de ser ouvido:

“Já trabalhei muito tempo na instalação de linhas telefônicas, separando cabos de entroncamentos subterrâneos”, diz ele. “Tenho trabalhado ultimamente como vigia noturno. Quero encontrar algum trabalho que se relacione com a guerra. Acha que quererão um velho da minha idade?”

Na mesa ao lado, vê-se uma mulher, moça ainda. Diz que nunca trabalhou, a não ser como professora. Outra mulher, já idosa, apresenta-se como simples dona de casa e declara que seus filhos já estão crescidos. Mais além, um rapazinho, um estudante de 16 anos, procura trabalho enquanto espera atingir a idade de se alistar no exército. Outro pretendente é um homem de muletas, que afirma ser perfeito datilógrafo. Noutra mesa, apresenta-se um homem de boa aparência, bem vestido, que diz ter sido vendedor de refrigeradores elétricos. Outro ainda, vendia automóveis. Outro mais, de 70 anos, mas de compleição vigorosa, diz que antes tinha a profissão de cocheiro e, depois, passou a ser chofér de automóvel. Mas agora até os automóveis particulares estão com o seu tráfego restrito em virtude do racionamento nacional da gasolina.

A lista é interminável e nela se incluem candidatos de ambos os sexos e de todas as idades, ansiosos por aplicarem as suas aptidões em trabalhos de guerra que se enquadrem nas suas respectivas qualificações, ou dispostos a aprenderem novos ofícios e prestarem o seu concurso ao grande esforço nacional. Moços e velhos compreendem que, nesta era da máquina, muito poucos são os trabalhos que não requerem cuidadosa aprendizagem técnica.

Somente por intermédio dessa agência já foram encaminhados para as indústrias de guerra mais de mil pessoas. Cincoenta por cento, aproximadamente, dos novos operários, homens e mulheres, que trabalham nas indús-

trias bélicas estão sendo agora selecionados nos ramos de atividade não-essencial nas grandes cidades. O resto vem das cidades menores e das vilas do interior, onde também se reflete o gigantesco esforço de guerra que agita a nação.

Os empregados da agência, naturalmente, atendem a todos com o mesmo interesse, mas não escondem a sua preferência sempre que encontram algum candidato, homem ou mulher, com habilitações para trabalhos considerados como de especialidade, e, por conseguinte, já em condições de prestar serviços onde quer que seja mais necessário.

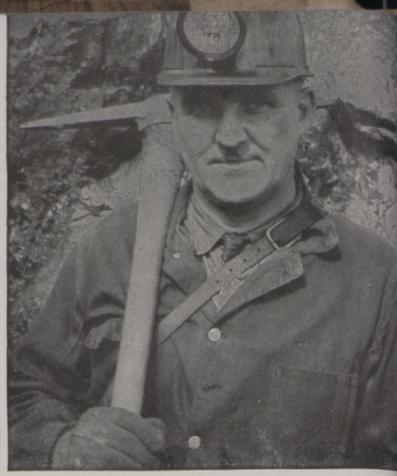
O caso daquele homem idoso que disse ter praticado o trabalho de instalações telefônicas é um desses. Ele havia trabalhado durante 15 anos, lidando com cabos, fios e motores e, o que é mais, com tochas de acetilene. Há, atualmente, grande necessidade de desses profissionais nos numerosos arsenais de guerra do país. A solda é o meio de ligação por excelência em muitas indústrias.

Por isso, esse pretendente é informado de que, ainda mesmo que devido à sua idade, ele não possa se encarregar do trabalho da sua especialidade, a sua presença numa fábrica será aproveitada utilmente, porque irá ensinar aos mais moços o ofício indispensável. E, assim, retira-se o velho daquela agência do governo, certo de que irá prestar um verdadeiro serviço, quando esperava apenas encontrar trabalho.

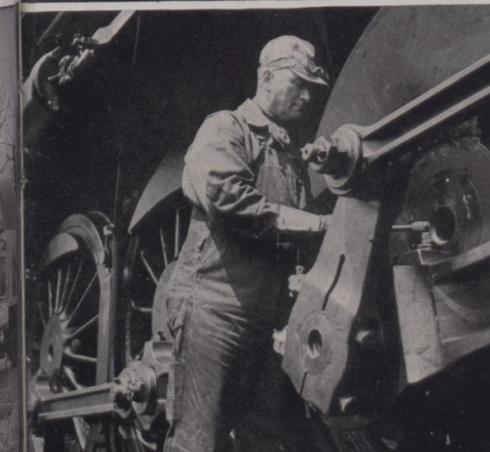
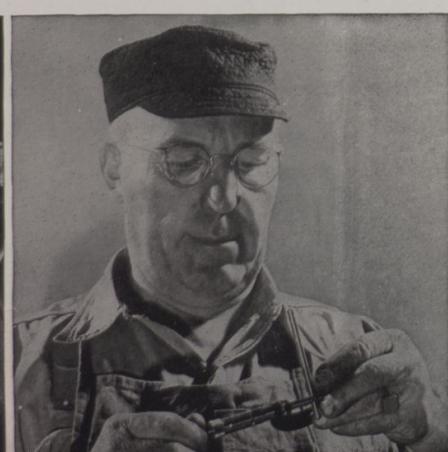
Quanto à mulher que disse que só havia trabalhado de professora, essa também vai ser aproveitada. O empregado informa que, depois de um curso de seis semanas, poderá ela habilitar-se nas funções de rebitoradora numa fábrica de aviões. A princípio, ela pensa que se trata de fazer o mesmo trabalho dos rebitoradores das enormes estruturas dos arranha-céus, que se encarregam de ligar as vigas de aço e até sobem para o seu posto, a muitas dezenas de metros de altura, encarpitadas nas próprias vigas, içadas por cabos de aço, com a maior naturalidade.

O empregado, entretanto, esclarece a situação. Trata-se apenas de rebitar a estrutura de alumínio das asas de aviões ou de outras partes do aparelho, trabalho que se presta perfeitamente para ser executado por uma mulher, cuja aprendizagem, muitas vezes, não exige mais de algumas semanas.

Ao fim de 1943, mais de metade dos operários empregados na indústria aeronáutica, nos Estados Unidos, será composta de mulheres. Aquela mulher que dizia ser apenas dona de casa, também vai aprender um ofício utilíssimo. Ela vai ser soldadora e substituir muitos operários soldadores que estão atualmente se encarregando de trabalhos que podem ser executados por mulheres. Os homens são mais necessários em trabalhos também urgentes, mas de natureza mais pesada, nos estaleiros de construção naval e nos arsenais de guerra, cujo número estão aumentando consideravelmente para fazer face ao vasto programa de dotar a nação com armas em quantidades verdadeiramente ilimitadas. Quanto ao rapazinho, aquele estudante de 16



Atendendo ao apêlo da comissão encarregada da distribuição do trabalho, milhares de pessoas que ora se entregam a trabalhos não-essenciais, fazem o seu registro



(Continuação)

anos, esse é aconselhado a não abandonar os seus estudos, mas a prosseguir neles com maior propósito, sobretudo no que diz respeito aos conhecimentos de mecânica e das ciências em geral. O empregado explica-lhe que, mesmo aqueles que estão em idade militar, em alguns casos, são designados para continuar os seus estudos técnicos.

O homem de muletas, que se apresentou com qualificações de bom datilógrafo, é imediatamente aproveitado para esse mistér. Aliás, é parte do programa de guerra utilizar todos os profissionais, mesmo aqueles que tenham defeitos físicos, desde que esses não os impossibilitem no trabalho.

No Estado de Connecticut, somente num ano, já foram aproveitados 2.400 pessoas nessas condições e que estão prestando serviços.

Os dois antigos vendedores, agora sem trabalho, porque automóveis e refrigeradores não estão mais a venda, foram enviados para trabalhar nos estaleiros. Ambos são de meia idade e mostram-se surpreendidos por serem escolhidos para trabalho assim, pesado.

"Mas eu não sei nada de construção de navios," observa um deles.

"Eles o ensinam," responde o empregado. "Todos os que entendem de navios já estão trabalhando."

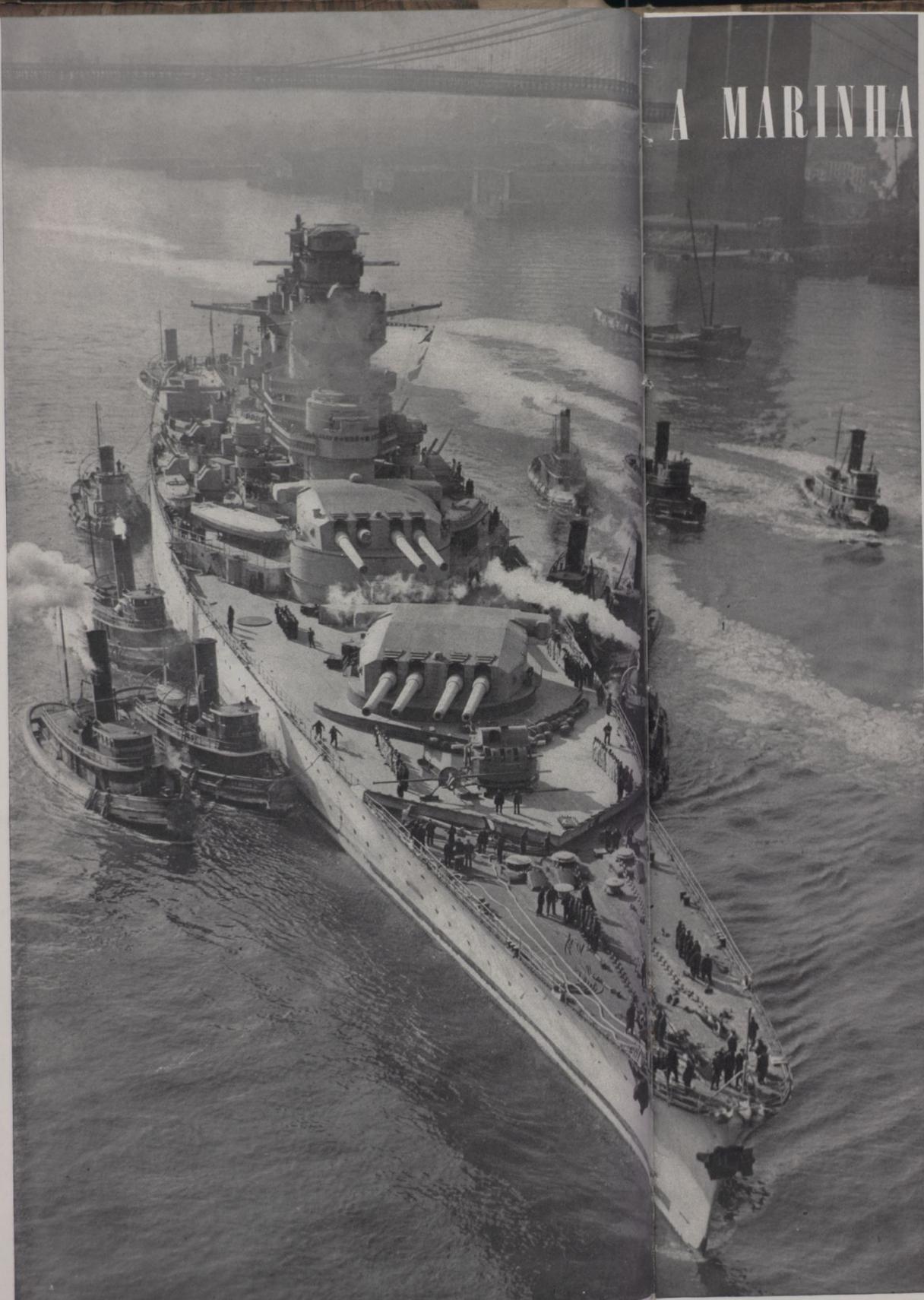
Dois moças que também procuravam trabalho, vão trabalhar numa fábrica de munições. Uma delas, fez uma viagem de 2.000 quilômetros, de uma pequena vila do Estado de Kentucky, no interior, para essa cidade marítima. Seu futuro espôso está servindo no exército, numa das frentes de batalha no outro lado do oceano. Ao saberem que vão trabalhar em munições, as duas moças sorriem e mostram-se satisfeitas por irem ficar juntas, na mesma fábrica.

Há ainda um homem batido pelas intempéries, de braços vigorosos, que também vem procurar trabalho. Quando ele informa o empregado, que tem sempre trabalhado no campo, em plantações, é aconselhado a voltar para lá, porque o país tem urgência de aumentar a sua produção agrícola, necessária tanto às forças armadas como à população civil americana e dos aliados.

Quanto ao velho, ainda forte, de 70 anos, que fôra cocheiro e depois chofér, esse vai dirigir um auto-caminhão. Ao lado dele, está outro velho experimentado em várias atividades, mas em extrema necessidade de recursos. Não somente lhe é dado um trabalho de responsabilidade, mas que não exige muito esforço físico, como também lhe adiantam parte do salário. E um crioulo robusto, veterano da primeira guerra mundial, homem que completou o seu curso secundário, é feito superintendente de uma grande turma de trabalhadores que estavam construindo uma linha férrea, um ramal necessário a uma das novas fábricas de armamentos.

Fôra da agência, as ruas estão repletas, mas não se vê muitos homens moços. As forças armadas estão cada vez mais necessitando deles para as imediatas atividades de carácter puramente militar.

Em face das premências da guerra, essas agências precisam encontrar três homens, ou mulheres, para os trabalhos bélicos, para cada grupo de dois homens que se alistam tanto no Exército como na Marinha. O governo tem exposto a situação muito claramente e está disposto a envidar todos os esforços para manter ininterrupto o seu programa de guerra.



O poderoso couraçado francês "Richelieu", que breve se reunirá às esquadras das Nações Unidas na guerra contra

# A MARINHA FRANCÊSA TORNA À GUERRA



A Bordo do "Montcalm", que, de Dakar acompanhou o "Richelieu" para a América



O almirante Raymond Fenard (à frente) e o comandante Brennelec (ao fundo, à esquerda) inspecionam o cruzador "Montcalm"

A ESQUADRA francesa está retornando à guerra. Ao lado vemos o poderoso couraçado "Richelieu" ao entrar no porto de Nova York, onde vái ser submetido a obras afim de entrar em batalhas decisivas. Três outras unidades francesas — os destroyers pesados "Le Fantasque" e o "Le Terrible" e o cruzador "Montcalm" — acompanharam o "Richelieu" na viagem de Dakar à América.

As tripulações dos três navios receberam entusiástica ovação por ocasião da sua parada realizada em Nova York. O vice-almirante Raymond A. Fenard, chefe da

Missão Naval Francêsa nos Estados Unidos, anunciou que seus marinheiros vieram "preparar-se para a luta — preparar os nossos navios para a luta contra o mais vil de todos os inimigos: Hitler e seus acólitos."

O vice-almirante Adolphus Andrews, ao dar as boas vindas, em nome dos Estados Unidos, aos marinheiros franceses, assim se expressou: "Em armas, estamos novamente reunidos. Em fé, nunca nos separaremos. Continuaremos a lutar até que o mundo esteja novamente livre. E só ficaremos livres depois que cada francês estiver livre e o Eixo fôr destruído de todo."



Marujos francêses marcham na Broadway, em Nova York, onde foram recebidos oficialmente pelo Prefeito do Eixo. Ei-lo ao entrar no porto de Nova York

# O MÉXICO

## EM PÉ DE GUERRA

UNIDA e coesa, a nação mexicana está hoje contribuindo para a queda dos líderes do Eixo, que, há um ano, no auge da sua prepotência, mandaram afundar um navio mercante do México, menosprezaram o protesto do seu govêrno e provocaram a entrada do país na guerra.

"Enfrentaremos qualquer atentado agressivo dos nossos adversários e garantiremos, a todo custo, a integridade da nossa pátria, ao mesmo tempo que cooperaremos em todos os sentidos para a proteção das Américas," declarou o Presidente Manuel Avila Camacho em seu discurso dirigido ao Congresso Mexicano, em 28 de Maio de 1942.

Fôrças mexicanas estão montando guarda a milhares de quilômetros da sua costa, contra qualquer eventualidade de invasão. Suas canhoneiras e seus aviões permanecem alerta ao longo de suas costas acidentadas, em constante vigilância contra os corsários submarinos do Eixo. Das ricas minas do país, seus operários extraem em crescentes quantidades os preciosos metais estratégicos necessários aos arsenais de guerra das Nações Unidas.

"Uma nação que produz mal ou que não produz, ou que gasta seus recursos em extravagâncias é uma nação derrotada antes de começar a lutar," declarou o Presidente Avila Camacho.

E em suas vastas terras cultivadas, mais se avoluma o rendimento de produtos alimentícios e de fibras destinadas à causa comun dos aliados.

Quando o México declarou a guerra, em Maio de 1942, a nação estava preparada para aceitar o desafio de Hitler. Em cumprimento de suas obrigações continentais, o México, juntamente com outras Repúblicas Americanas, rompeu as relações diplomáticas com o Eixo, logo depois que os japoneses bombardearam Pearl Harbor.

Além disso, o Presidente Avila Camacho ordenou a máxima vigilância, por unidades navais e aéreas, da estratégica costa do Pacífico, de 7.600 quilômetros. Hoje, o México está em completo pé de guerra.



Tropas mexicanas em manobras com as mortíferas metralhadoras Mendoza. Este é um exemplo do perfeito equipamento de que se acha atualmente dotado o exército mexicano, com armas automáticas fabricadas nos arsenais nacionais. Em baixo: O general Juan Felipe Rico Islas, do comando da região militar da Baixa Califórnia, distingue, com simbólica medalha, uma mãe mexicana cujo filho, de 19 anos, foi convocada para o serviço militar



A histórica primeira cópia do decreto que declara guerra ao Eixo é afixada à parede do Palácio do Govêrno, na Cidade do México, pondo a nação em armas



O Presidente Manuel Avila Camacho, do Mexico, no seu gabinete de trabalho no histórico Palácio do Govêrno, situado na Cidade do México, a capital da República



**Taxco**, a antiga vila mexicana, famosa pela sua indústria de joias de prata, é também um ponto predileto de turismo. Está situada no tope de montanhas numa importante região de minas de prata, cerca de 160 quilômetros ao sul da Cidade do México. Dispõe de dois modernos e magníficos hotéis. Seu clima é uma das atrações dos turistas



**Um precioso metal**, essencial ao desenvolvimento do México: A produção de aço na usina de Monterrey



**A mulher mexicana e a guerra**: uma operária trabalhando numa das novas e grandes fábricas de munições

Seu exército estão tendo os efetivos consideravelmente aumentados, em todas as armas; e a aviação e a marinha, modernamente aparelhadas, estão assumindo o seu lugar ao lado das forças das Nações Unidas, no patrulhamento anti-submarino, com grande eficiência. Há poucos meses, patrulhas mexicanas observaram um submarino ao largo da costa de Tampico, tendo sido o mesmo atacado e provavelmente afundado. Esta ação tipifica a incessante vigilância do México, dia e noite.

Ao começar a guerra, a Marinha mexicana constava de 1.450 homens, entre oficiais e praças, e de 16 canhoneiras e lanchas de patrulhamento da costa. Agora, tanto o pessoal da armada como as suas unidades de guerra estão bastante aumentadas. Quanto às forças aéreas, o México está em vias de completar o seu programa de dotar a sua aviação com 3.000 aparelhos de vários tipos.

Seus pilotos estão fazendo cursos especializados no país e nos Estados Unidos. Um crescente exército já se iniciou na execução de um programa de intensa preparação com moderno equipamento mecanizado. Centenas de milhares de cidadãos mexicanos estão participando, voluntariamente, num programa de preparação militar para a defesa da sua pátria. Os jovens de 18 anos foram registrados para o serviço militar. O seu sorteio já se realizou e os primeiros contingentes desses alistados da classe de 1924 já se encontram em serviço ativo.

E, além desse elemento combatente, o México desenvolve as suas demais forças para a vitória, compostas dos trabalhadores do campo e das fá-



**A imponente entrada** de uma escola em Saltillo, fronteira dos Estados Unidos. É um dos muitos estabelecimentos modelos de ensino secundário no México



**A igreja** da milagrosa Nossa Senhora de Guadalupe, onde, todos os anos, se realiza a romaria de milhares de peregrinos, alguns dos quais fazem um trajeto de centenas de quilômetros a pé

bricas, das minas e demais atividades que perfazem a organização de um país em face da guerra total. A unidade do México no seu formidável esforço de guerra é caracterizada pela ação patriótica dos seus antigos presidentes — generais Lazaro Cardenas, que se encontra à frente da Defesa Nacional, e Abelardo Rodrigues, a quem foi confiado o posto de Coordenador Econômico.

Referindo-se à situação atual, afirmou o general Cardenas:

“A unidade nacional que tem alcançado o governo desta república, de maneira a melhor servir a causa das democracias veiu dar um forte impulso à instrução e à educação públicas, desde as escolas mais elementares aos mais altos institutos de ensino, e está despertando o povo para as suas grandes potencialidades no sentido de acelerar tanto o seu progresso individual como o da própria pátria.”

O México destaca-se pelas suas riquezas minerais, agora de tão grande valia para a realização máxima das operações de guerra dos aliados. A sua produção de tungstênio, de arsênico, cobalto, cobre, grafita, chumbo, molibidênio, mercúrio, zinco, vanádio e estanho é uma das fontes que garantem o trabalho contínuo da indústria bélica das Nações Unidas, para apressar o advento da vitória.

Quanto a fibras, o solo mexicano encontra-se dentre os mais privilegiados para a sua produção e cultivo racional, o que está se verificando com excelentes resultados. Outros artigos que antes procediam exclusivamente do Extremo-Oriente, desenvolvem-se agora em terras mexicanas a tempo de

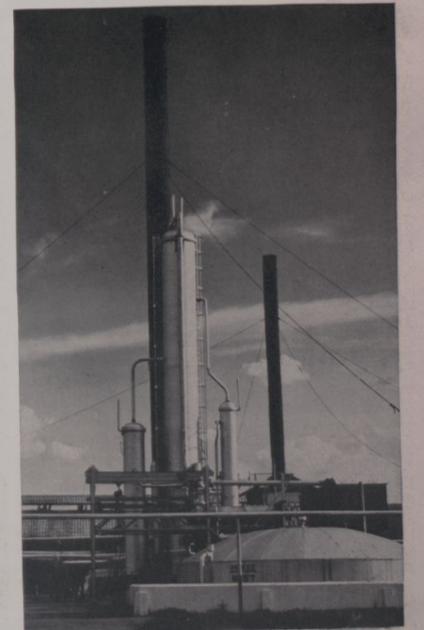
dar considerável impulso ao esforço de guerra. Em Janeiro de 1942, o governo ordenou, através do Banco Nacional Agrícola, a extensão do crédito aos pequenos lavradores que se dedicam à cultura da borracha, do cacau, do café e de vários produtos oleaginosos. Quanto à guayule, particularmente, que é uma planta que se adapta ao solo mexicano, está despertando todas as atenções, por ser a mesma mais uma fonte de borracha.

A defesa civil está organizada sob o Conselho Supremo da Defesa Nacional, que se encarrega de disseminar os conhecimentos referentes à defesa passiva da população contra raids aéreos, e às demais medidas para o aparelhamento de assistência pública de emergência.

É sabido que Hitler tinha, dentre seus planos para a conquista do mundo, o de se valer do México, como um ponto de apoio. Tencionava ele semear no país a discórdia, o fator básico do princípio nazista de “dividir para conquistar.”

Mas os fatos muito cedo vieram demonstrar o erro em que o Fuehrer laborava. Não somente a nação mexicana ergueu-se em perfeita frente única, na hora da reação, como o seu governo não tardou em tomar enérgicas medidas para cortar pela raiz todas as atividades dos agentes e dos prosélitos do Eixo no México. Havia no país de 5 a 6 mil alemães, de 4 a 5 mil italianos e uns quatro mil japoneses.

Logo depois do assalto a Pearl Harbor, todos os nacionais do Eixo ficaram impedidos de permanecer na área ao longo da costa, tendo sido removidos para o interior — medida de precaução essencial.



**Uma das refinarias do petróleo mexicano**, que estão agora beneficiando esse valioso combustível para a guerra

# A Mulher Segue PARA ULTRA-MAR



As enfermeiras do exército na Nova Guiné são verdadeiros soldados. Aqui elas carregam o seu próprio equipamento, em marcha para os seus respectivos alojamentos

A MULHER, nas forças armadas dos Estados Unidos, está cooperando para a vitória, tanto no país como nos postos avançados estrangeiros.

Conquanto nenhuma mulher seja enviada para as frentes de batalha, o elemento militar feminino, em número crescente está seguindo para ultra-mar. São enfermeiras, telefonistas e telegrafistas, assim como tradutoras e assistentes, que substituem os soldados que são necessários ao serviço ativo de guerra.

Dos colégios e universidades, de escritórios e fábricas, do comércio e da lavoura, estão as mulheres passando para o serviço do Corpo Auxiliar Feminino, no Exército, na Armada, Infantaria de Marinha e na Guarda Costa. Em 1 de Dezembro de 1942, o primeiro contingente dessas novas auxiliares do Exército chegou à Inglaterra, para assumir os seus deveres designados. Outros contingentes já estão se preparando para seguir. Em todas as frentes de batalha, as enfermeiras do Exército e da Marinha se encarregam dos cuidados aos enfermos e feridos.

Na frente interna, um dos principais serviços exercidos pelas mulheres auxiliares é o de comunicações. Muitas das ordens importantes, referentes à movimentação de tropas, de material bélico, navios e aviões, transmitidas pelo rádio, pelo telefone, pelo telégrafo ou pelo teletipo, estão agora a cargo de mulheres oficiais ou de simples auxiliares femininas. Nos campos de preparação da tropa, nos hospitais e no quartel-general dos diferentes comandos, a mulher está substituindo os cozinheiros, os especialistas em regime alimentar, os trabalhadores de lavanderia militar, os farmacêuticos, os secretários, os bibliotecários e os estenógrafos.

Em consequência da necessidade de troca de informações com os ingleses, muitos serviços nas forças armadas dos Estados Unidos estão atualmente entregues a mulheres. A Sra. Oveta Culp Hobby, que tem o posto de coronel, como diretora do Corpo Auxiliar Feminino do Exército, e a Sra. Roosevelt, esposa do Presidente, fizeram uma inspeção aos serviços femininos norte-americanos na Inglaterra. A Sra. Jean Knox, chefe do Serviço Auxiliar Feminino Territorial Britânico, fez uma visita similar nos Estados Unidos. "A nossa função é substituir," disse ela, "Estamos assumindo os serviços não-combatentes, para facilitar o aproveitamento dos soldados combatentes."



Dois enfermeiras da Cruz Vermelha dos Estados Unidos, nas ruas de Londres. Em baixo: Várias moças do Corpo Auxiliar Feminino do Exército, a bordo do navio que fazia parte de um comboio que se destinava ao norte da África, onde elas servirão junto ao quartel-general das forças do general Dwight Eisenhower, como estenógrafas, assistentes, datilógrafas, telefonistas e motoristas, em substituição aos soldados



A Sra. Oveta Culp Hobby (à direita), diretora do Corpo Auxiliar Feminino do Exército dos Estados Unidos, inspeciona uma das baterias anti-aéreas da defesa de Londres, durante a sua recente visita à capital britânica, onde teve ocasião de observar as condições da guerra.



A Sra. Franklin D. Roosevelt, esposa do Presidente, passa em revista uma guarda de honra do Corpo Auxiliar Aéreo Feminino Britânico, durante a sua visita ao posto de comando das Reais Forças Aéreas Britânicas, perto de Londres



A Sra. Jean Knox, comandante do Corpo Auxiliar Feminino do Exército Britânico, inspeciona um núcleo de Auxiliares Femininas norte-americanas, no campo de Fort Des Moines



# CONSTRUTORES DE GUERRA

**E**STAMOS numa pequena ilha do Pacífico. Do costado de um navio cargueiro que está ao largo, parte uma barça repleta de homens e equipamento, que vai atracar nos recifes que despontam a pouca distância do litoral. Vários homens saltam à água, munidos de pás e picaretas, enquanto que outros permanecem alerta, de metralhadoras em punho, prontos para rebater qualquer ataque.

Em pouco tempo, entretanto, aqueles homens constroem uma rampa de areia que se estende da barça à praia. Toras de madeiras são, então, dispostas para formar o leito de uma rodovia provisória e um trator, imediatamente, põe-se em movimento arrastando uma pesada peça de artilharia. A seguir, entra em ação um triturador e misturador de concreto e cimento. E' assim que um Batalhão de Construção da Marinha começa as obras de uma base aérea na zona de combate.

Esses batalhões são unidades compostas de especialistas. Desde o começo da guerra estão eles em constante atividade, abrindo picadas, construindo estradas, nivelando pistas e fazendo terraplanagem para postos avançados, bases navais e aéreas, docas, alojamentos e depósitos em vários pontos banhados pelo Atlântico e pelo Pacífico. De vez em quando, são eles obrigados pelas circunstâncias a entrar em fogo, lutando para defender as suas posições. São soldados navais de categoria especial e cuja idade varia entre 17 a 50 anos.

Cada um é senhor da sua especialidade. Há eletricitas, mecânicos, ferreiros, carpinteiros, soldadores, mergulhadores, telefonistas, radiotelegrafistas, chofers, pintores, desenhistas, operários de construção naval e tantos outros de complexas aptidões, e na maioria são experientados profissionais na vida civil. An-

tes de a guerra atingir as Américas, a Marinha contava apenas com um regimento de construção, cujo efetivo era de 3.300 homens, entre oficiais e praças. Agora, as unidades que atendem a esse serviço essencial são numerosas, achando-se em organização 19 batalhões com um efetivo de 100.000 homens, aptos também para o combate. E assim, com a mesma capacidade com que manejam suas ferramentas, estão em condições de usar suas armas para o ataque e para a defesa.

Dessa maneira, estão as forças dos Estados Unidos contando com um núcleo de experientados profissionais para os serviços mais variados e sempre urgentes em todos os setores de combate espalhados pelo mundo.

Estradas, instalações de comunicações, reparos, camuflagem, obras de defesa e numerosos outros trabalhos indispensáveis ao bom andamento das operações de guerra são a ocupação essencial desses homens que as surpresas dos combates encontram sempre a postos, para qualquer emergência. E' por isso, que, às vezes, são obrigados a trabalhar mesmo sob a ação do fogo das batalhas. Ainda recentemente, um porta-aviões achava-se em obras numa base do Pacífico, depois de um combate. A bordo estavam trabalhando 75 homens, fazendo os reparos necessários. Quando menos se esperava, o navio recebeu ordem de seguir imediatamente ao encontro de forças inimigas. Não havia tempo a perder. O porta-aviões fez-se ao largo enquanto os especialistas prosseguiam ativamente nos trabalhos que lhes competiam. E mesmo durante o ardor da batalha, o concurso desses valiosos auxiliares foi uma grande contribuição para o êxito das importantes operações confiadas àquela unidade de Marinha de guerra dos EE.UU.



**Guindastes** desmontáveis são empregados no serviço de descarga de material pesado e de abastecimentos nas bases dos EE. UU.



**Depósitos** de água e de gasolina—indispensáveis a todo posto avançado são imediatamente construídos e camuflados



**Armações** de aço, desmontáveis, são empregadas na construção da estrutura das barracões que servem de alojamentos e refeitórios para o pessoal durante os trabalhos de construção. São armados por dez homens, num dia

Os mais modernos maquinismos, a cargo de especialistas, são usados na rápida construção de diques, estradas e aeródromos necessários às bases. Na gravura em baixo pode ver-se um aspecto do intenso trabalho de terraplanagem



**Praças** dum Batalhão de Construção recebendo instrução militar para se habilitarem, como combatentes regulares, a defender as suas posições em qualquer emergência, durante os seus trabalhos nas bases



A madeira substitui o ferro em encanamentos para o abastecimento de água a um acampamento militar. Houve uma economia de 4.500 toneladas de metal para serem usadas em material bélico. Os canos podem ser até de 240 polegadas de diâmetro. Esse tipo de madeira comprimida é mais forte e mais dura que a madeira natural

# NOVAS APLICAÇÕES PARA A MADEIRA

DEPOIS de haver procurado no mundo inteiro os metais raros de que necessitava, a indústria americana acaba de encontrar um material estratégico dos mais leves e resistentes — a madeira. Uma simples descoberta — a de que lâminas de madeira coladas tornam-se mais resistentes do que o aço, em peso equivalente — veio afetar quase todas as indústrias manufatureiras. Através da aplicação desse processo de madeira colada estão sendo fabricados desde aeroplanos até casas

e barris de cerveja, com resultados que excedem a todas as expectativas. O material assim empregado chama-se "plywood" ou madeira folheada. Os antigos egípcios sabiam como preparar as folhas mais finas de madeira e empregá-las na construção dos caixões que deviam encerrar as múmias dos seus monarcas por muitos séculos futuros. Cada folha de madeira era colocada cuidadosamente com a sua respectiva fibra em ângulo reto em relação à folha que se lhe colava, de modo que a compressão se

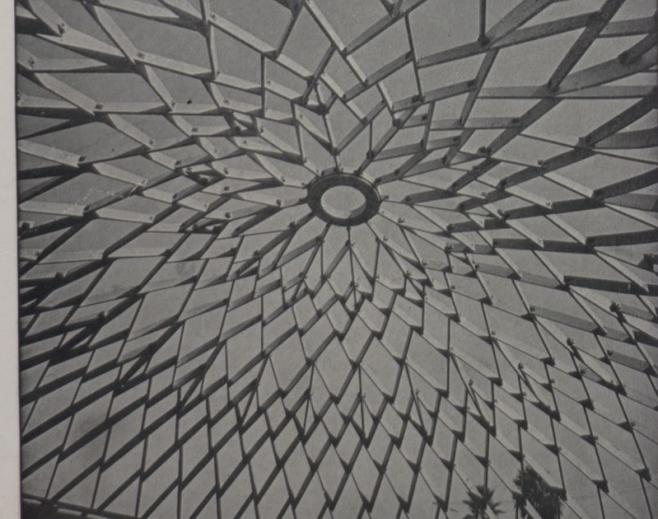
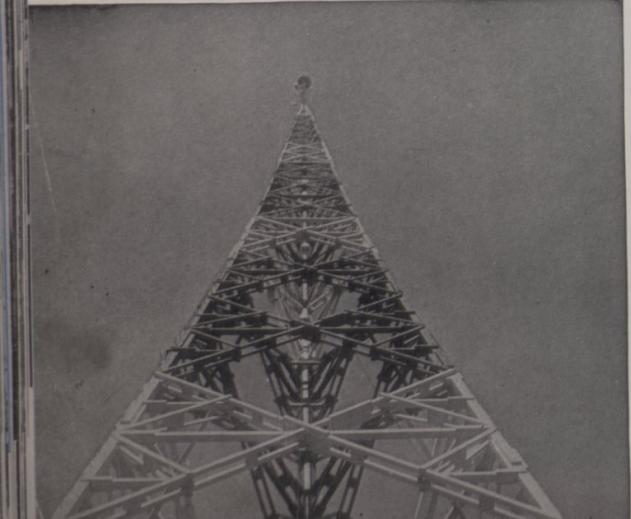
fazia uniformemente. A madeira era, então, submetida a um tratamento de substâncias especiais conhecidas pelos antigos. Por esse processo, conseguem eles um caixão de madeira perfeitamente acabado e cuja resistência era maior que a da pedra sob o qual ia permanecer. No começo do século passado, diversas experiências foram feitas em vários países, com a madeira folheada. Mas a descoberta do alumínio e de outros metais leves fez com que fosse a madeira relegada a um plano inferior

sempre que se tratasse de aplicação que exigia material leve e forte, abandono que perdurou bastante. Depois da primeira guerra mundial houve certa tendência para a construção de aeroplanos inteiramente de metal, e os primeiros aviões feitos de madeira recebiam o epíteto de "esquifes voadores". Agora, os métodos de dar forma à madeira folheada têm progredido extraordinariamente e a tendência é exatamente inversa. Com o início desta guerra e a grande procura de metais, a madeira folheada

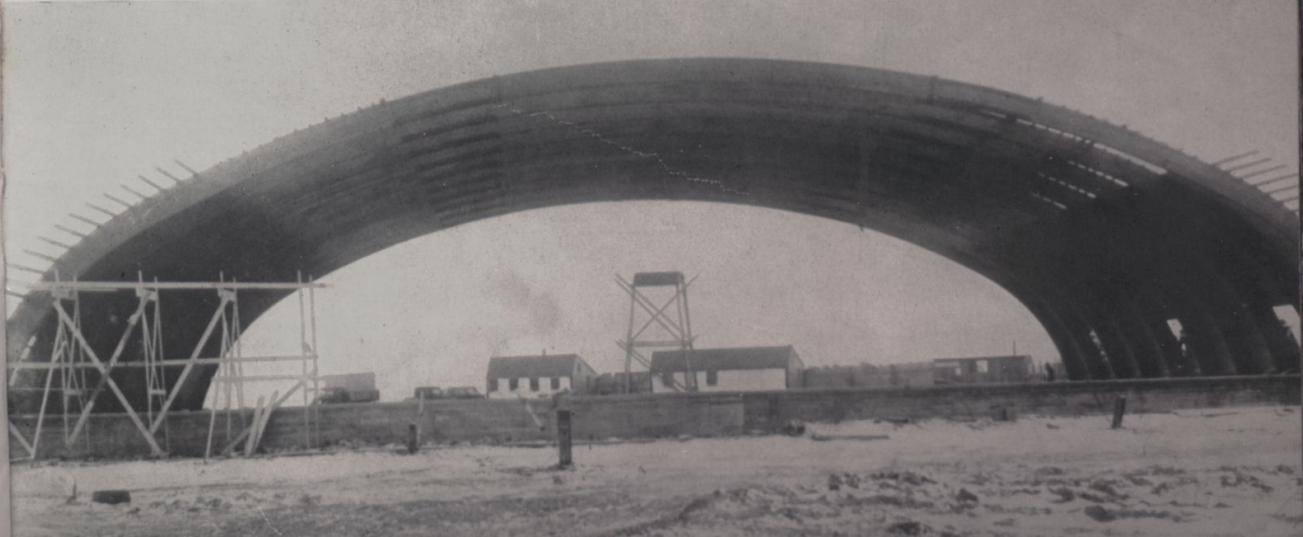
tem encontrado aplicações cada vez mais numerosas. Já se fabricaram de madeira alguns tipos de canos para oleodutos; e os famosos aviões "Mosquitos" ingleses que realizaram o primeiro raide diurno contra Berlim, carregando bombas de uma tonelada e alcançando uma velocidade de mais de 500 quilômetros horários, também foram feitos de madeira folheada. Quasi todos os aviões-escolas, assim como milhares de peças dos aeroplanos de combate e até os depósitos de gasolina de alguns

Uma torre de rádio construída de madeira, que é um bom isolante

Peças de madeira, ligadas por um novo processo, formam essa resistente estrutura



"Plywood"—leve, mas resistente, forma os arcos desse hangar de bombardeiros. Cada um dos vãos de 50 metros é constituído de 37 folhas de madeira laminada



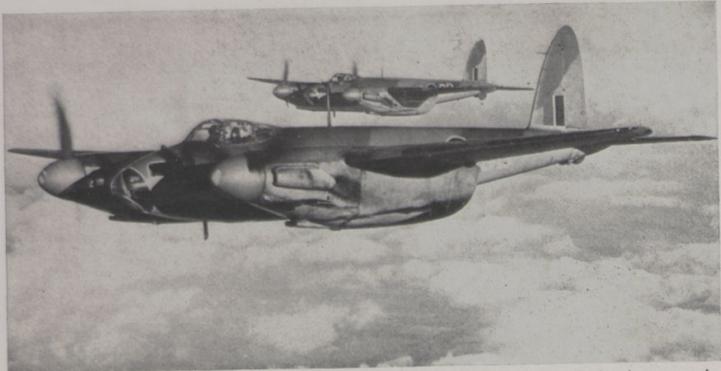
### (Continuação)

tipos de aviões estão sendo moldados em madeira desse gênero, submetida a um tratamento químico especial para torná-la resistente ao fogo e à ação do mau tempo. Verificou-se que o alumínio era mais inflamável que a madeira folheada e também muito mais pesado, por unidade de volume. Três processos principais — o do corte, o da ligação e o da moldagem — foram aperfeiçoados para a manufatura da madeira folheada. As florestas que cobrem um terço da área dos Estados Unidos fornecem as grandes toras de madeira que são trabalhadas em gigantescos tornos.

Nessa operação efetua-se o descasque, sendo que algumas das melhores madeiras folheadas são obtidas dos pinheiros "Douglas", cujas árvores atingem a grandes alturas, na região da costa do Pacífico, e cujos troncos, às vezes, medem três metros de diâmetro. As serras para fazer a laminação das toras são também enormes. Do tronco desses pinheiros, obtêm-se uma folha de madeira de dez metros de largura, com uma espessura de um terço de centímetro apenas.

Essa folha é depois, serrada em muitas outras de largura variada. A seguir, procede-se à colagem das folhas; a princípio eram usadas somente colas feitas de matérias animais e vegetais, mas estas continham, frequentemente, certa quantidade de água que, mais tarde, causava o empenamento da táboa folheada. Aos poucos foram melhorando a composição das colas, usando-se também um adesivo químico, produto de resinas sintéticas.

Em táboas mais custosas, tem-se podido reduzir consideravelmente o empenamento. Quanto à moldagem das táboas juxtapostas, essa operação é feita em fornos de grande dimensões. Sob a pressão do vapor, a madeira folheada é comprimida contra formas feitas de concreto ou de metal, de qualquer estilo desejado. Em alguns casos, empregam-se sacos de borracha, que são cheios de ar, grada-



Os novos aviões "Mosquitos", da Real Força Aérea Britânica, que bombardearam Berlim duas vezes, durante a comemoração do décimo aniversário da fundação do partido nazista, em Fevereiro, são de madeira

tivamente, para forçar a táboa a se ajustar aos pequeninos recantos dos moldes. Algumas vezes esse ajuste é feito por meio do vácuo. Anteriormente, o processo da moldagem aplicava-se somente a pequenos artigos, tais como arcos de barris, secções de tubos de madeira e peças de mobiliário.

Depois, até asas completas de aviões e a fuselagem passaram a ser feitas de madeira amoldada em grandes fornos de vapor. Em poucas horas as táboas tomavam o formato rígido do casco de um aeroplano, do leve mas resistente taboado das dimensões de uma parede, ou do formato exacto da carroceria de um auto-caminhão de exército.

Mais de 2.500.000 toneladas de materiais essenciais têm sido destinadas a outros propósitos, por terem sido substituídos pela madeira. Havia, em 1942, uma escassez de cinco bilhões de táboas de 12 polegadas de largura. Algumas das melhores toras geralmente empregadas na manufatura de papel foram destinadas às serrarias e várias fábricas de papel tiveram de cerrar as portas. Mas depois da paz, aviões para todos, mobiliário, utensílios de mesa e de cozinha, banheiras, rádios, máquinas de lavar roupa, carrocerias de caminhões e até mesmo vagões de estrada de ferro poderão ser fabricados de "plywood", com vantagens incalculáveis. Desde o começo da guerra o uso da madeira

folheada na fabricação de aviões tem tomado grande incremento. O alumínio está sendo substituído pela madeira na construção de aviões-escolas, aviões de transporte e em peças para aviões de combate. Aquele metal está sendo usado em outras aplicações, nos Estados Unidos, na execução do programa de construção de 125.000 aviões por ano. A madeira folheada tem revelado grande superioridade em vários aspectos. Durante o voo, as placas finas de alumínio que cobrem as asas do aeroplano feito todo de metal, tendem a formar "bolhas" que causam maior resistência ao ar,

reduzindo assim a velocidade do aparelho até de 30 ou 40 quilômetros por hora. A madeira presta-se para ser usada com espessura quatro vezes maior do que o alumínio, na mesma base de peso, e essa espessura adicional elimina o inconveniente.

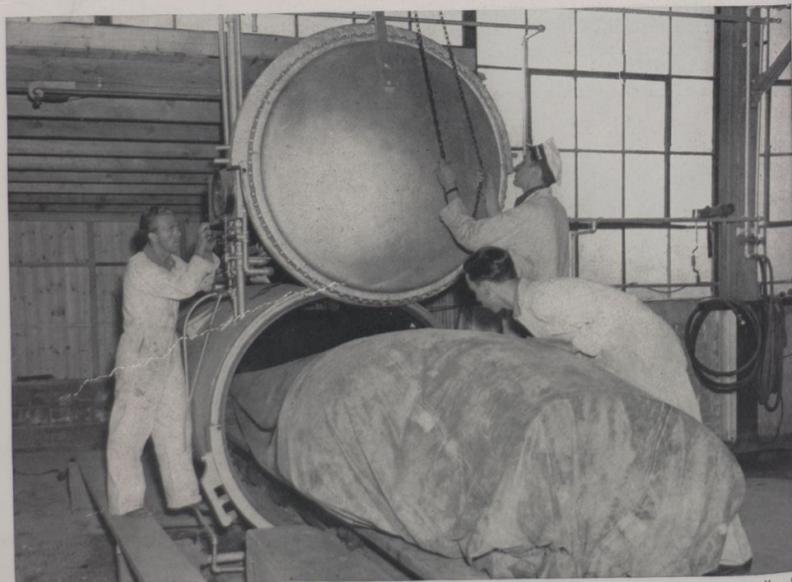
Até agora ainda são escassos alguns detalhes exactos sobre a resistência e outras vantagens da madeira folheada aplicada a muitos outros fins. Mas, quanto à aeronáutica, essa forma de madeira está tendo crescente número de aplicações. Um ponto, entretanto, já está definitivamente comprovado: o seu uso tanto na paz como na guerra, para a fabricação de aviões em grandes quantidades, e de montagem feita com extrema facilidade.

O corpo completo duma fuselagem pode ser terminado numa só operação.

Depois da paz, será possível construir casas de madeira, compostas de peças fabricadas em grande quantidade, que virão revolucionar um importante aspecto econômico das habitações populares. Dezenas de outros usos poderá ter a madeira no período de reconstrução do mundo. As realizações do homem no campo da mineralogia e da química têm constituído grandiosos capítulos na história da civilização, mas a volta da madeira — o mais antigo de todos os materiais — promete ser um dos maiores fatores no almejada elevação do nível da vida.



Operários construindo peças das asas de aviões, com madeira e resina, tornando mais rápida a construção



Uma fuselagem de avião, de madeira, é colocada no forno, onde a ação conjunta de calor e compressão lhe dá a forma desejada. Fuselagens completas podem ser fabricadas de uma única peça de madeira, por esse processo



O maior "as" norte-americano desta guerra é o capitão Joseph Foss. Até Fevereiro deste ano, ele havia abatido 26 aviões japoneses na área das Ilhas de Salomão. Aqui o vemos convalescendo de um ataque de impaldidismo



Os pilotos que abateram 110 aviões inimigos em seis semanas. Sentados: Capitão Foss e tenentes O. M. Bate e R. Haberman. De pé: Tenente W. Marontate. Ao fundo: Tenentes Arthur Nehf Jr, T. W. Furlow e D. C. Owen

## O TERROR DOS ARES

O "AS" No. 1 das forças aéreas dos Estados Unidos, filho de um modesto fazendeiro, aprendeu a atirar caçando nas planícies do oeste e custeou o seu primeiro curso de aviação com o dinheiro que ele ganhava como saxofonista na banda de música da sua terra natal. E' o capitão Joseph Foss, de 27 anos de idade, comandante da esquadilha de oito aviões com base no aeródromo do Campo Henderson, na Ilha de Guadalcanal.

Durante o mês de Fevereiro, o capitão Foss com sua esquadilha atacou numeroso conjunto de bombardeiros e 20 aviões "Zero" de combate que pretendiam destruir o aeródromo Henderson. Nessa formidável luta aérea, foram abatidos 11 "Zeros" e dois bombardeiros. Dois dias depois, a sua esquadilha empenhou-se em outro combate encarnadíssimo contra 23 "Zeros", durante meia hora.

O capitão Foss investiu contra 5 aparelhos inimigos, abateu um e pôs em retirada quatro. Noutra ocasião, ao atacar uma esquadilha de sete destroyers niponeses, Foss abateu um dos aviões que compunham a escolta aérea, enquanto os seus companheiros abatiam cinco outros aviões. Atingido por uma bala no motor, Foss teve que se lançar ao mar.

Mas conseguiu nadar até uma ilha próxima, onde foi socorrido por um avião americano na manhã seguinte. E, à tarde do mesmo dia, já se achava ele de volta à atividade, empenhando-se em combate com os japoneses e abatendo mais dois "Zeros". A malária reteve-o de cama por algum tempo e depois foi ele convalescer na Nova Caledônia. Já então, o total dos aviões que ele havia abatido era de 22. E quando voltou à atividade em Guadalcanal, abateu, logo de saída, mais quatro aviões inimigos.

O seu total ficou, assim, equivalente ao recorde alcançado durante a primeira guerra mundial pelo capitão Eddie Rickenbacker, e que constava de 26 aviões alemães abatidos. Foss nasceu em 17 de Abril de 1915, na pequena fazenda do seu pai, na zona campestre a este de Sioux Falls, no Estado da Dakota do Sul. Quando menino, era dado a caçadas e esmerava-se na pontaria contra os gaviões.

Seu velho pai, Frank Foss, morreu vítima de um acidente, em 1934, o mesmo ano em que Joe concluiu o curso da Escola Normal Washington, em Sioux Falls, no seu Estado natal.

Com o dinheiro que ele então ganhava, pagava as lições do seu primeiro curso de aviação no aeródromo local. Foi esse estudo básico que lhe facilitou mais tarde um curso de aeronáutica oferecido pelo governo, na Universidade do Estado. O futuro "as" completou mais dois anos no Colégio de Sioux Falls, e ao mesmo tempo continuava a trabalhar para se manter, num posto de gasolina.

Em 1940, concluiu ele o curso da Universidade, graduando-se em bacharel em ciências, tendo sido o primeiro aluno a receber as "asas" universitárias, de acordo com o recente programa de estudos aeronáuticos estabelecido pelo governo federal.

Recebeu, finalmente, as suas "asas" da Aviação Militar em Sioux City, no Estado de Iowa, e logo depois levou a sua progenitora para a primeira viagem de avião. Em Pensacola, na Florida, foi promovido a segundo tenente e no ano passado foi promovido a capitão, no dia 7 de Agosto — o dia que marcou a invasão das Ilhas de Salomão pelas forças norte-americanas, para expulsar os japoneses.

# A Borracha do Amazonas

DEPOIS desta guerra, quando os historiadores se entregarem ao registro da parte que desempenharam na luta os vários beligerantes, é quasi certo que, dentre as muitas contribuições para a vitória, feitas pelas Nações Americanas, a que se refere à borracha estará dentre as de maior destaque. Grande é a variedade dos produtos oriundos das terras da América, que se incluem no vasto manancial de recursos com que contam as Nações Unidas. Assim, por exemplo, é a lã do Uruguái, útil aos agasalhos daqueles que, na frígida região da Islândia, permanecem incansáveis no serviço de patrulhamento; o petróleo do Perú e da Venezuela, que também está servindo consideravelmente para manter em intensa movimentação navios e aviões.

Mas, cabe à borracha, êsse valioso produto natural de algumas das Nações Americanas situadas nos trópicos, manter incessante a atividade dos exércitos aliados, seja nos desertos da África, nas planícies congeladas da Ucrânia ou nas matas das Ilhas de Salomão. Sem a borracha, nenhum exército moderno pode se movimentar.

O atual desenvolvimento da cultura da borracha veio causar também uma das transformações mais significativas do tempo de guerra, na vida econômica daquelas Nações Americanas, por isso que, como parte do trabalho, têm elas se esforçado para desbravar misteriosas florestas, deslocando numerosos núcleos de população e alargando novas fronteiras econômicas que irão ter uma projeção cada vez mais importante nas atividades do hemisfério inteiro, depois desta conflagração mundial.

O tranquilo vale do Amazonas, de há muito tempo evitado pelas iniciativas da civilização, por causa do seu calor úmido, das febres palustres, e do incômodo das suas

vias de transportes e comunicações, tornou-se, de repente, a terra da promessa para milhares de denodados brasileiros, colombianos e peruanos, ansiosos por participarem no esforço de guerra e partilharem da grande oportunidade de se estabelecerem em lucrativas atividades dentro de suas próprias fronteiras e em regiões que, até pouco tempo, eram familiares a um pequeno grupo apenas, de destemidos sertanejos.

A execução do programa da borracha é um projeto monumental, repleto de aventuras, de muito trabalho, de verdadeiro patriotismo e também de merecidas compensações. Para assegurar o seu sucesso, especialistas em borracha têm pesquisado o inteiro vale do Amazonas, desde a Venezuela até os seus confins, na Bolívia, para localizar as maiores quantidades possíveis de seringueiras da melhor qualidade.

Especialistas em saneamento têm devassado tôdas as regiões sujeitas à presença do mosquito, de maneira a estabelecerem o mais rigoroso saneamento contra a malária. Os serviços de higiene e saúde pública dos países interessados no projeto têm instalado modernas clínicas situadas em locais estratégicos para essa campanha fundamental. Enfermarias flutuantes, completamente equipadas com todos os recursos médicos e teurapêuticos, estão organizadas num sistema de serviço rápido, por meio de lanchas, ao longo das águas do Rio Amazonas e seus afluentes. Quatro grandes hidro-aviões americanos farão viagens regulares, conduzindo a correspondência postal e abastecimentos e trazendo, de torna-viagem, preciosos carregamentos da "hevea".

À requisição dos respectivos governos, os Estados Unidos, através do Coordenador de Assuntos Interamericanos, enviou técnicos e outros especialistas em saúde pública e



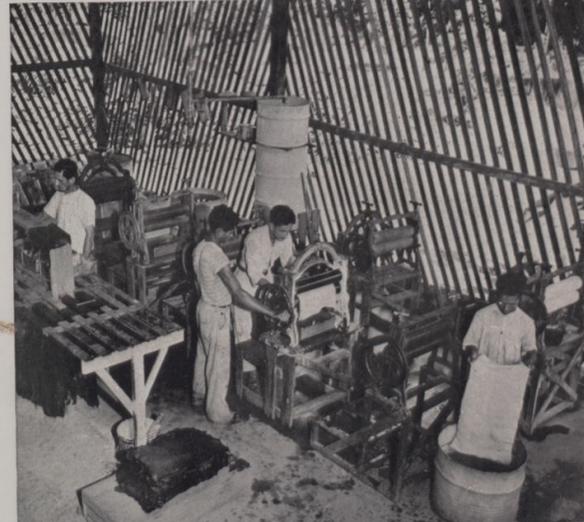
A estação experimental de borracha do Instituto Agrônomico do Norte, em Belém, onde se fazem experiências para a produção de fôlhas defumadas e do tipo crêpe. A cena aqui é característica da vasta atividade no vale do Amazonas



Por êste processo de fazer os côrtes em faixas estreitas no tronco da seringueira, torna-se fácil extrair o látex durante 182 dias no ano, pelo espaço de três anos, antes de os côrtes atingirem o solo. Ao pé do tronco vê-se alguns cacaos, produto abundante na prodigiosa região do vale amazônico



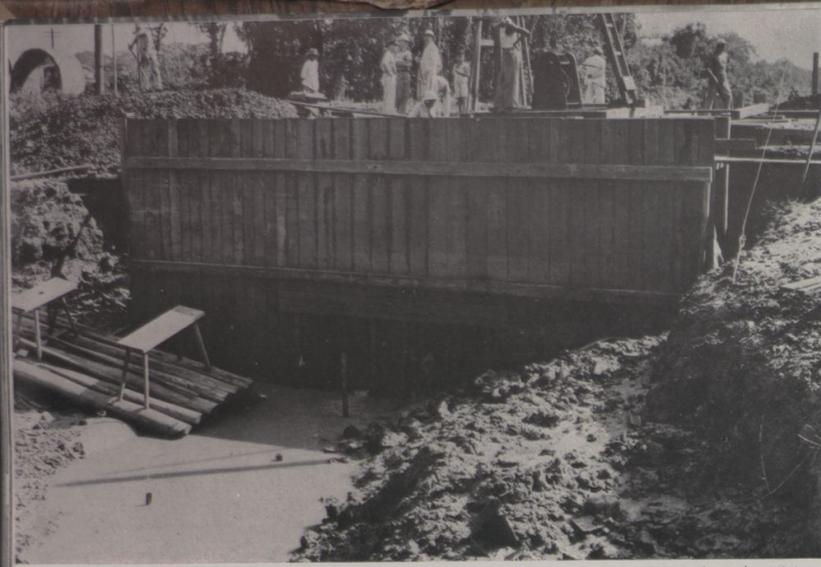
O látex recentemente extraído é coagulado em recipientes rasos permitindo-se que o mesmo permaneça durante a noite num banho de ácido. Meninos podem aprender a fazer essa operação em pouco tempo



Fôlhas coaguladas do látex são depois espremidas cinco ou seis vêzes para escorrer bem a água, sendo depois estendidas para a defumação, afim de secarem, processo que exige quatro ou cinco dias. Tôda a aparelhagem empregada é de fabricação brasileira



O diretor do Instituto Agrônomico do Norte, Felisberto G. Camargo (à direita), examina um pedaço de borracha já defumada, produto de um experimentado especialista brasileiro na preparação da borracha, o grande material estratégico essencial



**Afim de garantir o estado sanitário da região onde se efetua a indústria extrativa da borracha, pântanos estão sendo drenados, e profundos poços estão sendo perfurados para suprirem de água potável os seringueiros. No gravura acima vemos como se está modernizando um velho sistema de drenagem na cidade de Belém**



**Um trabalhador** pondo óleo cru numa área pantanosa nos arredores de Belém, para extinguir uma fonte de mosquitos. Em baixo: Um agrônomo verifica o crescimento de milhares de pequeninas seringueiras na estação experimental de Belém, para aumentar o cultivo racional da "hevea" no privilegiado vale do Amazonas



**(Continuação)**

saneamento, para cooperarem nos serviços já estabelecidos pelas várias Repúblicas Americanas interessadas. Quanto ao Brasil, Manaus e Belém pulsam de atividade. Em virtude da revificação do interesse pela borracha, muito breve essas duas grandes metrópoles do norte brasileiro estarão novamente em toda a pujança de uma vitalidade que as destacava, quando a Amazônia era a capital do mundo da borracha. Seu comércio, suas indústrias, seus centros de cultura e sua vida social, esta assinalada por dois grandes teatros que eram o orgulho da América, contam, certamente, com um grande futuro.

Na América do Sul, o plano já passou do seu estágio de simples conjectura para o de realização prática, à altura das necessidades impostas pela crise da borracha. O homem acaba de verificar que não é tão difícil viver no seio das grandes florestas tropicais, onde já se encontram facilidades de comunicações rápidas com o resto do mundo e onde os recursos da ciência, em todos os seus campos, pode proporcionar tôdas as garantias para um trabalho produtivo e de reabilitação econômica. Governos progressistas, interessados no reerguimento de vastas zonas utilíssimas, em seus respectivos países, estão dando um impulso definitivo a essa obra que marcará a consolidação de tôdas as riquezas do nosso hemisfério.

Quanto à borracha, propriamente, é, sem dúvida, nas vastas e ricas terras brasileiras que esse importantíssimo producto resurgirá como a solução de uma necessidade presente e como fator de grandes transformações econômicas futuras. Porto Velho, Boca do Acre e João Pessoa estão passando de simples denominações cartográficas, para centros nervosos na construção dinâmica de um grande novo império econômico no interior. Numerosas famílias já estão a caminho, seguindo do nordeste com destino à região amazônica.

O seu transporte, assim como os cuidados necessários e habitações para os trabalhadores no Amazonas estão a cargo do Departamento de Imigração e Colonização do Governo do Brasil. Além dessas medidas, o próprio governo brasileiro está providenciando para reunir um núcleo de 50.000 trabalhadores especialmente selecionados para se dedicarem à extração da borracha, reivindicando para o Brasil uma posição privilegiada não somente quanto a esse produto como a vários outros.

A instalação definitiva desses modernos colonos se fará também em bases que lhes assegurarão o máximo de produtividade. E em devido tempo, poderão eles contar com a realização de suas esperanças para uma vida melhor, mais farta e menos preocupada, como pioneiros que são no trabalho de desbravamento de riquezas que representam mais do que a extração da borracha, porque vão abrir novos horizontes para as imensas possibilidades que se encontram inertes nos recônditos da vasta Amazônia.



**O Instituto** de Patologia Experimental, em Belém, que foi recentemente estabelecido sob os auspícios do governo brasileiro e do Coordenador de Assuntos Interamericanos, dos EE. UU.



**Pelo antigo método,** uma bola de borracha é formada mergulhando-se um pau no látex. Aqui se vê um corte de uma bola



**O moderno método** de preparar a borracha, feita em fôlhas defumadas. Aqui as fôlhas são retiradas e dispostas em fardos de peso padronizado, prontos para serem transportados pelo próximo avião cargueiro

**Fardos de borracha** conduzidos para um dos hidro-aviões que agora fazem o transporte da borracha do vale do Amazonas para as fábricas da América do Norte



# MODERNOS GUERREIROS



O Arcebispo D. Francis J. Spellman, que visita a África

DEPOIS de ter sido recebido em audiência especial pelo Papa Pio XII, em Fevereiro, D. Francis Joseph Spellman, arcebispo de Nova York e vigário geral das forças armadas dos Estados Unidos, fez uma visita às tropas e aos capelães militares que se acham na frente de batalha na África do norte. Aí, teve ocasião de celebrar uma missa sobre o túmulo do Rev. Clement Falter, capelão católico militar, morto durante as

operações de desembarque das tropas americanas no Marrocos francês. Dirigindo-se, depois, aos soldados e marinheiros norte-americanos na África do norte, Sua Revma., fez uma inspirada alocução da qual destacamos os seguintes excertos:

"Durante mais de uma semana tenho estado aqui, na África, visitando muitos lugares, percorrendo mais de 2.000 milhas, observando e encontrando muitos de vós sob as mais variadas condições da vida militar."

"Nestas solenes circunstâncias, quando, como modernos guerreiros, estais trabalhando e lutando, vivendo e morrendo para preservar a existência da nossa pátria, dos nossos ideais e das nossas liberdades, eu me entusiasmo sumamente em ver-vos animados e unidos todos num elevado propósito que se manifesta em todas as vossas ações."

"Sois bem o sagrado instrumento do triunfo da nossa causa. Constituis um exemplo para os nossos compatriotas, não somente na vossa firme convicção quanto à justiça da nossa luta contra uma combinação traçoira de nações agressoras, bem como na vossa suprema fé na vitória."

"As forças armadas dos Estados Unidos são compostas de homens de todas as raças e de todas as origens nacionais, e todos mostram-se firmes na sua fé na vitória e unidos na esperança de que essa vitória há-de alcançar a realização de uma paz justa e duradoura. Os nossos objetivos tanto de guerra como de paz, não são nenhum segredo. Já foram reafirmados com a maior clareza e simplicidade."

"O presidente dos Estados Unidos e o primeiro-ministro da Grã Bretanha os definiram e apoiaram, o mesmo tendo feito vários líderes de outras nações. Esses objetivos se resumem no direito natural do homem de expressar livremente a vontade da sua própria consciência. E estão de conformidade com os ensinamentos tradicionais da Igreja e com a norma de vida cristã e com os preceitos externados por Sua Santidade o Papa Pio XII."

"Neste mês faz um ano que o presidente Roosevelt vos escreveu, a vós soldados e marinheiros dos Estados Unidos, que constituis as forças expedicionárias, e afirmou que vos acompanhavam a esperança, a confiança e as preces das vossas famílias, dos vossos concidadãos e do vosso comandante em chefe. Nessa carta, o presidente acentuou que os Estados Unidos eram uma nação temente a Deus e que o seu corajoso povo, através da história, tinha sempre colocado a sua liberdade sob Deus acima de todos os demais propósitos. E a verdade é que o serviço que prestais encontra na inspiração Divina a sua maior expressão e o seu maior impulso, porque todos acreditamos que servir à pátria numa causa justa é também servir a Deus."

A presença do ilustre prelado americano na frente de batalha na África setentrional foi uma expressiva demonstração do espírito cristão que preside os elevados objetivos nesta luta contra os nefastos ditames do nazismo. Para as tropas foi também um grande conforto e um incentivo para prosseguirem na sua humanitária missão.



A guerra de trincheira nos postos avançados na Tunísia. Esses soldados americanos que se encontram num ponto estratégico a cavaleiro das posições inimigas, mantêm-se em constante alerta contra qualquer surpresa. Em baixo: Sentado e indiferente à chuva que caía, um soldado italiano feito prisioneiro, faz o simbólico "V" da vitória para as tropas que passam, mostrando a satisfação de ser, afinal, um homem livre



Uma carga da infantaria americana, na Tunísia. Esse é um aspecto inicial da ação das tropas que atacaram os postos avançados nazistas, em Janeiro último

Soldados das forças dos Estados Unidos observam os destroços de três tanques alemães, no Passo de Kasserina. À direita está um tanque completamente esfacelado





Da ponte de comando do "Mosquito-patrolha", o capitão-tenente Earl S. Caldwell, à direita, observa a marcha da sua esquadilha. A sua velocidade é de 50 nós



O emblema que se vê aqui é o da esquadilha de "Mosquitos" e foi desenhado pelo artista Walt Disney, criador do "Pato Donald"

## Barcos-Mosquitos

SALTANDO vertiginosamente de onda em onda, uma esquadilha de lanchas-torpedeiras dos Estados Unidos fez-se ao largo, em plena noite, para interceptar uma flotilha de destroyers japoneses, composta de 20 unidades, que se dirigiam à Ilha de Guadalcanal. Tratava-se, aparentemente, de uma tentativa de desembarque.

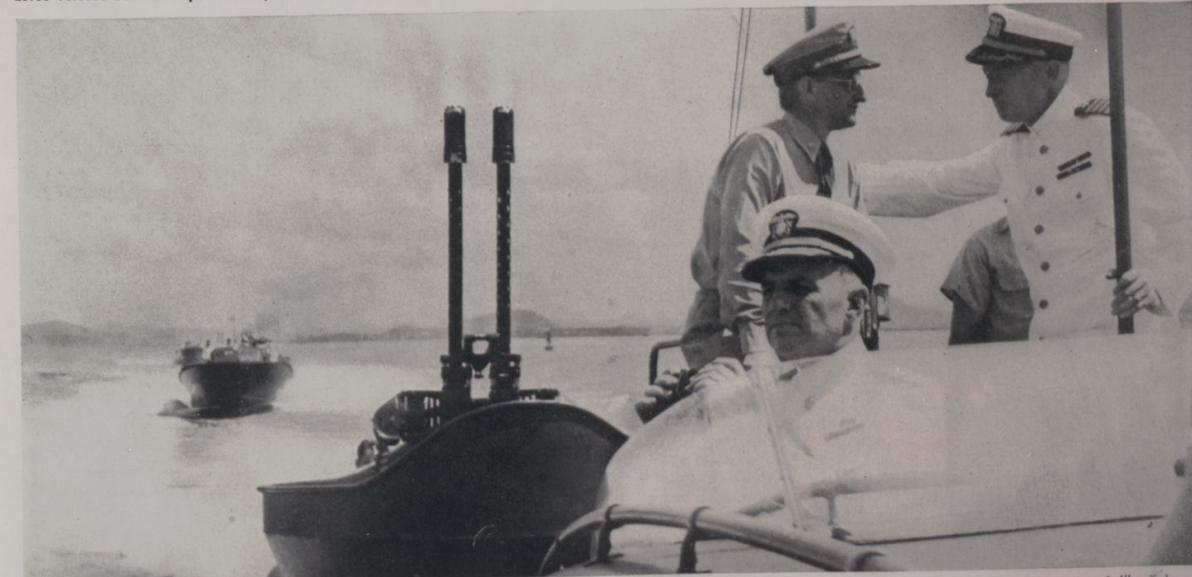
A esquadilha de "Mosquitos" fez contato com o inimigo a certa distância do litoral e lançou-se no ataque, ruidosamente, tendo afundado um destroyer e avariado dois outros, tão seriamente que foram provavelmente ao fundo. E o resto da flotilha inimiga pôs-se em fuga.

Nesse recontro perderam-se três "Mosquitos", mas a sua ação, uma vez mais, acarretou custosa derrota ao inimigo. Essas pequeninas unidades navais são conhecidas pela denominação de lanchas-torpedeiras, lanchas "Mosquitos" ou lanchas PT, a destinam-se ao ataque de navios ao largo da costa e ao patrulhamento anti-submarino. São dotadas de torpedos, de bombas de profundidade e metralhadoras anti-aéreas. Mas não dispõem de chapa alguma que lhes sirva de couraça protetora. Seu casco é feito de "plywood", e são construídas para desenvolver grande velocidade. Aproximam-se velozmente do objetivo, lançam os torpedos e escapam em zig-zag. A sua principal defesa está na velocidade, que chega a ser de 50 nós horários. Medem 21 metros de comprimento, com seis metros de largura a meia ná. Consomem gasolina de alta prova e seus motores passam por um repasse depois de algumas centenas de horas de contínuo funcionamento. A tripulação da lancha é de 12 homens e o seu raio de ação é de 200 milhas.

Nas Filipinas, os japoneses tiveram ocasião de sentir os efeitos do poder ofensivo dessas lanchas. Uma esquadilha de 6 "Mosquitos" afundou dois cruzadores, um pequeno tender de aviões, um petroleiro de 10.000 toneladas, duas barcaças de desembarque e dois transportes.



Estes velozes barcos-torpedeiros, que fazem parte da defesa naval do Canal do Panamá, são um dos elementos mais efetivos contra a ação dos submarinos do Eixo



O contra-almirante Clifford Evans Van Hook (sentado), comandante da área do Canal do Panamá, fotografado a bordo de um barco-torpedeiro, com rumo à Ilha Taboga, para inaugurar a nova base naval que defende as vias de aproximação do canal, na sua parte oeste. Ao fundo estão o capitão-tenente A. Montgomery e o comandante Ellis Stone

# PARA AS TROPAS

**A** GERAÇÃO que agora se encontra em armas nas forças militares dos Estados Unidos cresceu com o rádio e o cinema. Os artistas proeminentes nesses dois grandes campos de diversões são quase tão conhecidos dos soldados como os seus próprios vizinhos. As premências da guerra têm espalhado esses soldados por tôdas as partes do mundo, desde os ardentes desertos da África e as regiões

úmidas da Inglaterra, até as mais densas matas tropicais das ilhas do Pacífico. Mas os programas de rádio com os quais já se haviam êles familiarizado, assim como a voz dos astros e estrelas de cinema seus prediletos estão seguindo êsses soldados por tôda parte. Mesmo que estejam entre os selvagens, através do seu aparelho de rádio todos têm a facilidade de ouvir os concertos da orquestra sin-

fônica de Filadélfia, as grandes cantoras da Ópera Metropolitana da Nova York, as músicas de dança das bandas de jazz ou as humoradas dos comediantes mais consagrados. Para a irradiação desses programas às frentes de batalha, têm sido feitos complicados arranjos. Os programas mais populares, dentre os quais se destacam os dos comediantes Jack Benny e Fred Allen e o da orquestra de Fred Waring e também os das orquestras sinfônicas dirigidas por Toscanini e outros grandes maestros, são emitidos em onda curta e depois retransmitidos de estações situadas na Inglaterra, na Austrália, na Nova Zelândia e na África do Sul, de modo que possam ser recebidas facilmente em qualquer apa-



Toscanini e sua famosa orquestra. O grande diretor já deu vários concertos para as tropas, inclusive um realizado no meio de um deserto, no oeste americano

Na Nova Guiné—soldados americanos ouvindo as últimas notícias procedentes dos Estados Unidos

relho de rádio. Um programa semanal, é emitido 32 vezes cada fim de semana, dos Estados Unidos, para alcançar os soldados nas horas mais convenientes do dia. Muitos programas são gravados em discos fonográficos e enviados para os pontos distantes no mundo, onde são então emitidos de estações mais próximas das tropas. Nenhum artista tem se recusado a participar num programa para as tropas.

E os pedidos recebidos dos próprios soldados determinam o caracter dos programas. Geralmente pedem para ouvir alguma música ou comédia preleita ou canções e números de dança, músicas que fazem recordar esposas e namoradas, ou ainda solicitam notícias da família. Há, entretanto, outros pedidos originais, que também são satisfeitos.

Um soldado, por exemplo, pediu que a estrela Carole Landis se aproximasse do microfone e desse um longo suspiro. Assim fez ela. O ruído da chuva num telhado de folha de zinco foi irradiado, a pedido de um soldado na África. Outro queria ouvir a harmonia de coaxar dos sapos perto de sua casa.

Até o ruído do tráfego urbano na cidade de Nova York, o uivo dos lobos no oeste e o trilar dos grilos também já têm sido emitidos. Dinheiro é de pouca valia nas frentes de batalha. Não há muita oportunidade para gastá-lo. Uma bolsa de fumo, uma fotografia da família ou uma recordação da vida doméstica através do rádio, podem significar muito mais para um soldado do que todo o ouro do mundo. O desenvolvimento do cinema e do rádio tem afetado extraordinariamente a presente geração, divulgando informações, proporcionando diversões e determinando hábitos e modas. E é ainda alguma coisa que os soldados não precisam de se desfazer enquanto estiverem nas frentes de batalha.

Astros do rádio e do cinema, frequentemente vão às zonas de guerra e aos acampamentos militares distrair as tropas. Vários já ficaram feridos e alguns já perderam a vida nessas viagens.

A importância dos programas de rádio é reconhecida pelos oficiais do Exército e da Marinha. Quando as forças dos Estados Unidos estavam empenhadas em repelir os japoneses da Ilha de Guadalcanal e estavam sujeitas aos rigores do calor tropical da região, um oficial de alta patente enviou o seguinte cabograma a uma empresa emissora de rádio: "Gostaria que Crosby cantasse para os meus soldados." E Crosby fez-se ouvir em várias canções.



O famoso Orson Welles, durante um de seus programas para as forças militares



Carmen Miranda encanta com os seus gestos, num de seus famosos números brasileiros



Eddie Cantor, Dinah Shore e o grupo da "Hora do Sorriso" visitam o campo das forças aéreas, situado em Santa Ana. Aqui os vemos distribuindo autógrafos a todos



Fred Allen e Jack Benny mostram ao público como não tocar o banjo ou o violino



O famoso cronista Raymond Clapper, da imprensa americana, prestes a iniciar uma palestra



Lily Pons, a famosa cantora lírica, acompanhada pelo elenco da Companhia da Ópera Metropolitana de Nova York, canta a "Marselhesa" em honra aos aliados franceses



Bob Hope tenta hipnotizar Frances Langford, Madeline Carroll e Betty Hutton



Bing Crosby mostra um ar de incredibilidade enquanto Mary Martin se esforça numas notas soltas



Charlie McCarthy encantando Dale Evans. Os demais presentes são Ray Noble, diretor de orquestra, Don Ameche, mestre de cerimônias e Edgar Bergen, a voz de Charlie

# VARRENDO OS MARES

PELO periscópio, o capitão-tenente Dudley W. Morton, comandante do submarino norte-americano "Wahoo" viu, ancorado, um destroyer japonês. O submarino estava numa missão arriscada — explorar o novo porto inimigo em Newak, situado ao norte da costa da Ilha de Nova Guiné, e foi exatamente na ocasião em que o submersível chegava à pequena baía que fica na Ilha de Mushu, à pouca distância de Newak, que o comandante deu com a unidade inimiga. E logo que a mira foi feita, ouviu-se a ordem de "Fogo!". Sentiu-se um ligeiro tremor a bordo, no momento em que o torpedo, veloz, rasgou as águas. A distância, entretanto, ainda era grande e o torpedo errou o alvo. O destroyer imediatamente levantou ferro e avançou direito contra o local em que o submarino devia estar. O "Wahoo" lançou ainda vários torpedos, mas sem resultado. A distância era grande de mais para conseguir atingir com precisão contra um objetivo que se movia rapidamente. Mas quando o destroyer estava a apenas 700 metros de distância, o submarino lançou o seu último torpedo, que foi atingido em cheio, a meia náu. O destroyer partiu-se ao meio e as duas partes foram ao fundo em cinco minutos.

Foi assim que começou uma série de encontros nos quais o "Wahoo" pôs à pique cinco navios, num total de 30.000 toneladas e fez jús ao direito de exhibir no tope da sua torre a mais prosáica das insígnias — uma vassoura.

Essa vassoura serve para designar que o submarino "varreu dos mares" um combóio inteiro. Conquanto não seja esse um simbolismo de carácter oficial, tem, naturalmente, profunda significação nos círculos navais.

Dois dias depois, o "Wahoo" encontrou outro combóio composto de dois navios cargueiros de 7.000 a 9.000 toneladas, um transporte de guerra de 7.000 toneladas e um navio petroleiro de 6.000 toneladas. Supôs o comandante Morton que o des-



O capitão-tenente Dudley W. Morton (à direita) comandante do submarino "Wahoo" e o primeiro-tenente Richard H. O'Kane

troyer japonês que ele havia afundado antes houvera sido designado para se encontrar com esse combóio, afim de escoltá-lo para o porto na Nova Guiné. O submarino não perdeu tempo.

Primeiro, pôs à pique um dos cargueiros, depois o transporte, que, segundo comunicação do comandante americano, estava atopedado de soldados, dos quais, provavelmente, nenhum escapou.

Depois de afundar esses dois navios, avariou o segundo cargueiro e afundou o navio petroleiro, antes de ir em perseguição do navio avariado. Veiu à superfície e atacou o cargueiro com os seus canhões da coberta. O navio japonês respondeu ao ataque com o seu único canhão de bordo. Uma das granadas caiu próximo ao submarino, mas o navio inimigo foi, finalmente, ao fundo.

Nesses dois encontros, o submarino "Wahoo" gastou todos os torpedos de que dispunha. Mas quando, no dia seguinte, encontrou mais outro combóio composto de seis navios, atacou-o imediatamente com os seus canhões. Não tardou, então, que aparecesse um destroyer japonês, despejando gra-

nadas por tôdas as suas bôcas de fogo. O submarino submergiu rapidamente. "Fomos forçados a submergir e pouco depois sentíamos a explosão das bombas de profundidade lançadas pelo destroyer. O inimigo, naturalmente, julgou que nos havia destruído," declarou o comandante Morton, em sua comunicação oficial, enviada às autoridades navais.

Dentro de poucos dias, o "Wahoo" chegava a uma das bases situadas no sul do Pacífico, exibindo cinco bandeiras japonesas pintadas na sua torre, encimadas por uma simples vassoura de uso diário.

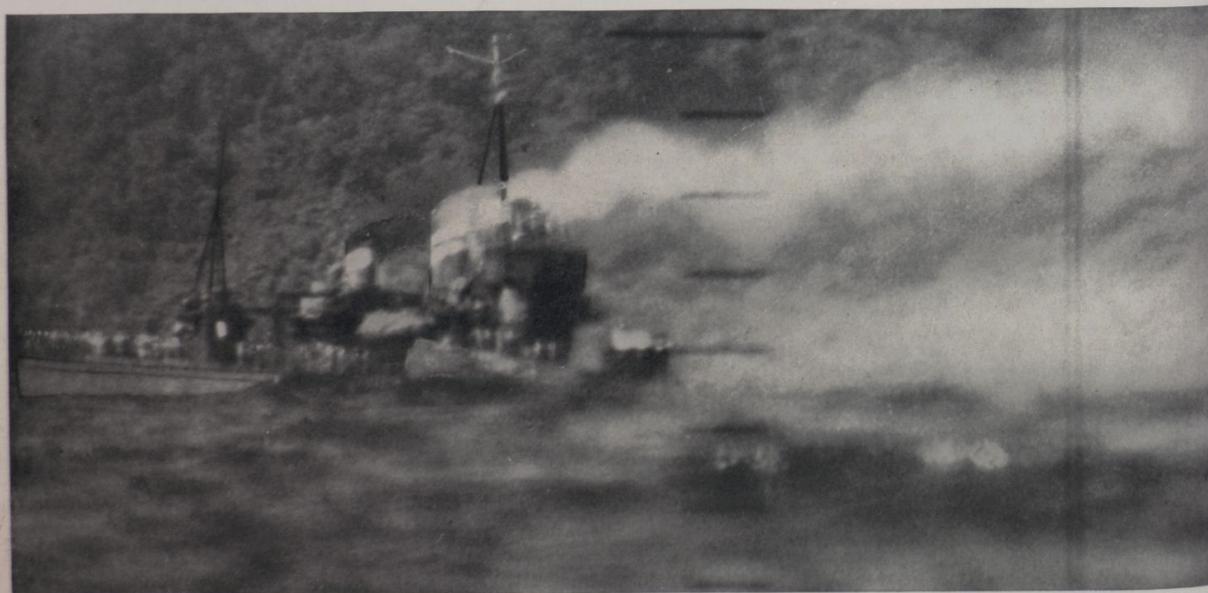
Outro cruzeiro bem sucedido tinha, assim, contribuído para extinguir os recursos marítimos do Japão.

Para a tripulação de um submarino, a vida a bordo é de trabalho árduo e de constante perigo. E' muito frequente permanecerem esses marinheiros em pleno mar, durante dois meses ou mais, encerrados numa verdadeira prisão de aço, tinta branca e luz elétrica.

Nas zonas de perigo, o submarino está sempre submergiado durante o dia. E à noite, somente o vigia tem oportunidade de sair do bojo do navio.

Em 15 meses de guerra, os submarinos dos Estados Unidos têm causado grandes perdas ao inimigo: 126 navios afundados, 23 provavelmente postos à pique e 33 avariados. Isso custou à Marinha americana seis submarinos — quatro "retardados e provavelmente perdidos", um afundado em consequência de abalroamento e um que foi destruído em águas das Ilhas Filipinas, pela sua própria guarnição, para evitar a sua captura.

A ação que os submarinos americanos têm mantido nas águas do Pacífico, está sendo um dos impelidos mais efetivos à expansão das áreas de ocupação pelas forças japonesas. O Japão, em suas conquistas, tem de, forçosamente, movimentar suas tropas por vias marítimas. E' então que o submarino se acota para destruir as unidades do inimigo.



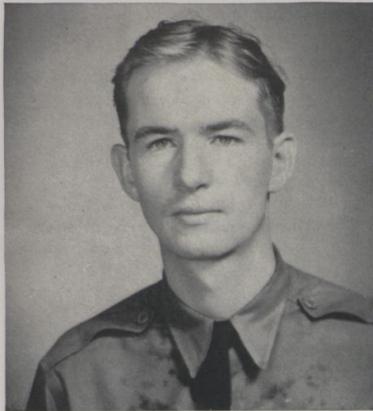
Flagrante apanhado através do periscópio, mostrando um destroyer japonês ao partir-se ao meio em consequência de um torpedo lançado pelo submarino "Wahoo"



O submarino americano "Wahoo" com a simbólica vassoura no tope da sua torre—sinal que significa haver essa unidade "varrido dos mares" um combóio inimigo

# Diário das Selvas de Guadalcanal

*Na luta que caracterizou a campanha na Ilha de Guadalcanal, as forças norte-americanas de terra e do ar realizaram aventuras sensacionais, em que puseram à prova as suas extraordinárias qualidades de coragem e de tenacidade. Uma dessas aventuras teve por herói o segundo-tenente. E. H. Farnam, piloto aviador, que se viu forçado a amerissar o seu avião durante o desempenho de uma missão estratégica realizada sobre território inimigo. Salvando-se do acidente, esse oficial alcançou a praia e meteu-se pelo mato a dentro, onde esteve vagando durante quase uma semana. Escapou à fúria do inimigo, mas foi forçado a passar vários dias sem água e sem comida, num extremo esforço para salvar-se de tal situação, o que conseguiu, depois de interessantes peripécias. Aqui publicamos a própria narrativa feita por esse destemido egresso das selvas:*



O SEGUNDO-TENENTE E. H. FARNAM

ERAM 10.15 quando o oficial encarregado das operações de guerra foi chamado ao quartel-general da Aviação Militar, para receber instruções acerca de um raide aéreo que iria ser efetuado.

O oficial voltou dentro de meia hora e todos nos reunimos à volta dos mapas e fomos informados a respeito dos objetivos a serem atacados e dos pontos de onde poderíamos esperar a ação do fogo anti-aéreo do inimigo. Nossos objetivos eram as barcaças de desembarque e quaisquer construções feitas pelos japoneses na zona do extremo oeste da Ilha de Guadalcanal. A nossa partida ocorreu às 11.15.

Fui o segundo a decolar, seguindo com o meu avião ao lado do aparelho do comandante da esquadilha, Jimmy Jarman. Fomos direito ao nosso objetivo e, depois de entrarmos em formação de seis aviões, começamos o ataque contra as barcaças e as vilas dos naturais, onde supunhamos que os japoneses pudessem estar e ter os seus depósitos.

O ataque prolongou-se por uma hora, mais ou menos. De repente, porém, notei que não havia em redor nenhum avião da esquadilha. Eu havia estado tão absorvido na ação do ataque que não notei o sinal feito para entrar novamente em formação e fiquei para trás. Resolvi, então, regressar à nossa base, mas antes quis fazer mais um ataque.

Desta vez, entretanto, o alvo em mira era uma casa, em Visale, onde o inimigo tinha estado a acumular material de guerra. No momento que ganhei mais altitude, para fugir ao fogo anti-aéreo, o meu motor começou a falhar e consegui alçar apenas uns 300 metros. Era baixo de mais para saltar do avião, de modo que resolvi fazer uma descida em pleno mar, como única solução naquela emergência.

Em terra não havia nenhum ponto plano bastante para uma aterrissagem conveniente. Enviei, pelo rádio, uma mensagem, ao comandante da esquadilha, informando que estava fazendo uma aterrissagem de emergência, mas não obtive resposta. Puxei o gancho de segurança da porta, mas o gancho não funcionou. Por isso, tive que abrir a porta de outra maneira e deixá-la escancarada. O avião já estava a pouca altura do mar e perdendo velocidade rapidamente. Tentei desamarrear o meu para-quédas, para livrar-me do seu peso, mas a minha manga ficou colhida na fivela de segurança e abriu o para-quédas. Nesse momento, o aparelho bateu água.

Senti tudo escurecer. Ao desfazer-se a escuridão, vi-me dentro d'água e procurei safar-me do interior do avião, através da meia porta que estava aberta e puxei um dos cordões da minha jaqueta salva-vidas, de borracha. O oxigênio encheu a jaqueta e eu, que já estava a três metros de profundidade, alcancei a

superfície, mesmo a tempo de ver a ponta da cauda do avião indo ao fundo. Soltei, então, o para-quédas, o qual foi colhido por uma onda e arrastado. Quando olhei para terra, estava a uma distância de três a cinco milhas e notei grandes colunas de fumo que se elevavam numa casa. Quanto ao motor do meu avião, não sei se deixou de funcionar em consequência de alguma bala anti-aérea ou se foi uma questão de simples enguiço. No ponto em que eu estava, notei que a corrente e o vento estavam me arrastando ao longo da costa e para fóra do centro mais populoso do território ocupado pelo inimigo.

Mas, ao mesmo tempo, eu ia me afastando cada vez mais da zona onde estavam as nossas forças. Pensei logo que poderia contar com três maneiras de alcançar a nossa base. A primeira, e na qual confiava mais, era poder ser visto por algum dos nossos aviões ou por alguma embarcação. Eu estava absolutamente convencido de que seria encontrado por aviões patrulhas. A segunda maneira de salvamento, era deixar-me ir à garra o dia todo.

À noite, nadaria para alguma praia que não fosse, por sorte, território japonês. Uma vez livre desse perigo, seguiria por terra até algum ponto habitado por naturais amigos ou até a sede de uma missão católica que devia estar situada a uma boa distância, ao sul da ilha. A terceira possibilidade era nadar imediatamente para terra e esconder-me.

E depois, dispor-me a caminhar uns trinta ou quarenta quilômetros através de uma zona densamente ocupada pelos japoneses, em direção ao local em que se achavam as nossas forças, ao norte da ilha, em Lunga Point. Achei que a primeira solução era a mais natural e se não fosse encontrado e salvo pelos meus companheiros, tentaria seguir para a missão. De fato, mal acabei de pensar nisso quando surgiram dois aviões "Wildcat", que passaram a uma distância de uma milha do ponto onde eu estava. Acenei o mais que pude, mas sem resultado.

Os aviões continuaram o vôo. A tarde inteira passei como um maluco, procurando atrair a atenção dos pilotos dos aviões que se aproximavam. Várias vezes, a minha própria esquadilha passou por onde eu estava; eu, naturalmente, devia ser um ponto quasi imperceptível para os meus companheiros.

De uma feita, dois aviões de observação deram uma volta a 150 metros do local onde eu estava. Fiquei certo de que me haviam visto e aguardiei confiante os resultados, mas inutilmente. De vez em quando eu verificava a distância a que ia sendo des-

garrado, para me certificar de que não me afastava demasiadamente do litoral. Tudo parecia ir muito bem, mas eu não estava certo de poder alcançar a praia antes de ser arrastado muito para fóra.

Tive ocasião de encontrar boianda uma maça e uma laranja, e a parte que pude aproveitar, que não estava estragada, tinha bom gosto, apesar de ser um pouco salgada. De vez em quando, eu sentia que um peixe me arranhava o pé. Um deles chegou mesmo a me atacar, mas o movimento que eu fazia na água espantou-o. Resolvi tirar os sapatos e amarrá-los ao cinto do revólver, porque ia precisar deles quando chegasse à terra. Ao cair da noite, perdi a esperança de ser socorrido.

Nadei para a costa, da melhor maneira que me era possível. Apesar de saber nadar bem, a jaqueta salva-vidas me dificultava bastante os movimentos forçando-me mais a me debater náguas do que a nadar. Depois de haver nadado bastante, no escuro, durante uma ou duas horas, a praia não me parecia mais perto. Para facilitar a natação resolvi amarrar o cinturão do revólver e os sapatos à jaqueta salva-vidas e prender esta ao meu cinto da calça.

Assim foi-me possível nadar mais rapidamente, parando de 15 em 15 minutos para um ligeiro repouso. Fiz isso durante uma hora e verifiquei que era muito fatigante. Num dos momentos de repouso, passei pelo dissabor de verificar que os meus sapatos, o revólver, a faca e o cantil tinham se desamarrado e ido ao fundo. Ao romper do dia seguinte, eu ainda me encontrava a meia milha da praia e me sentia tão exausto que não podia mais nadar.

De repente, pareceu-me avistar um navio, a uma milha de distância e pus-me a gritar por socorro, por mais de meia hora. Notei, então, que aquilo que eu julgava ser um navio, não se movia: era apenas uma rocha. Em certa ocasião cheguei mesmo a ver a fumaça saindo da chaminé. Tudo isso era uma miragem causada pela minha extrema fadiga. Pouco depois, comecei a nadar novamente, ansioso por alcançar a praia. A missão estava situada à direita da costa; mas a meia milha, à esquerda, havia uma pequena vila, e eu tencionava me certificar bem se os seus moradores eram naturais daquelas paragens ou simplesmente japoneses.

Ao chegar a uns 250 metros do litoral, bati num recife de coral sobre o qual fui forçado a caminhar, em água rasa, de palmo e meio de profundidade, até à praia. Tive que fazer várias tentativas para me manter em pé, tal era o meu estado de fraqueza. Era meio dia e o sol queimava; mas as 24 horas que eu havia passado dentro d'água tinham me causado cainbras intensas nas pernas.

Com esforço comecei a encaminhar-me para a praia, e por estar descalço, não pude evitar vários cortes nos pés e nas pernas. Quando, finalmente, cheguei em terra firme, tirei minhas roupas e as estendi na praia, para secar. Enquanto isso, fui ver se encontrava alguns cocos. Consegui encontrar dois, mas não tive meios de parti-los. Com duas pedras, finalmente, abri um deles, mas só consegui colher algumas gotas de água. Eu me sentia tão debilitado, que não podia descascar o côco.

Era tal a dificuldade, que resolvi desistir. Voltei à praia e comecei a andar em direção à vila que eu havia visto quando ainda estava nadando. Meu equipamento agora consistia da jaqueta, das calças e da camisa. Quanto à jaqueta, eu não compreendia a razão por que não a tinha atirado fóra, pois de nada me servia. Mais tarde, entretanto, prestou-

me relevantes serviços. A vila ficava situada a cerca de um quilômetro e meio e para chegar lá, tive que seguir por caminhos difíceis, através de morros. Fui descansando de quando em quando. Tive ocasião de passar por dois córregos. No primeiro, a água era estagnada e não a toquei.

O outro era melhor; por isso resolvi humedecer a boca e lavar as mãos e o rosto, que estavam cobertos de uma camada de sal do mar. Depois de uma caminhada de duas horas, cheguei, afinal, à entrada da vila. A uns cem metros, vi várias palhoças, mas não querendo me aproximar muito sentei-me numa tora, à beira do caminho, para pensar no que me convinha fazer.

De repente, vi surgir, saindo de um atalho, a uns oito metros de distância, um japonês. Ele estancou no caminho e me encarou, surpreendido. Era um tipo de homem pequenino, mas reforçado e tinha uma barba rala e crescida, em fiapos. Eu não me movi e encarei-o, também, firmemente. Notei que ele não estava armado. Em poucos minutos, o japonês deu meia volta e saiu correndo para o acampamento. Ao longe, pude observar que o homenzinho acenava vigorosamente e apontava para o local onde eu estava. Vários outros japoneses começaram a correr em todas as direções e então, resolvi "dar o fóra". Saí correndo pelo caminho, e depois de percorrer uns 100 metros, dobrei por outro, corri mais 50 metros e embrenhei-me no mato.

Não tardou muito que o japonês barbado e os companheiros estivessem interessados na minha procura. Consegui observá-los, através da interseção dos dois caminhos: todos olhavam avidamente, por detrás de grandes folhas de palmeira, à guisa de camuflagem. Depois de longo e ruidoso falatório, olharam mais uma vez para todos os lados e resolve-

ram voltar. Eu continuei onde estava, permanecendo ali durante uma hora, para evitar surpresas. Enquanto me encontrava naquela difícil situação, comecei a pensar no que eu mais necessitava e da melhor maneira de o conseguir. Antes do mais, se tinha que me dirigir à missão, eu precisava de sapatos. Um pouco de comida e um revólver, também seria conveniente. Resolvi, então, espreitar pelas imediações do acampamento dos japoneses.

Calculava que, depois do anoitecer, eu poderia surpreender alguma sentinela, atacá-la, e realizar um pequeno raide no acampamento inimigo. Desarte, eu poderia me abastecer do essencial que me faltava. Bem sabia que, no acampamento, não havia mais de 15 ou 20 japoneses e, com um pouco de sorte, iria resolver o meu problema. Pus-me em marcha, procurando me aproximar do reduto inimigo pelos fundos, mas tomei o caminho errado e fui dar muito longe da praia, no meio da selva.

SEGUI o curso de um riacho e continuei caminhando pela montanha a dentro. Já era noite cerrada e fui ter a um caminho que me levou a um outro morro, coberto de capim alto. Havia um bom luar e eu poderia ter continuado a andar, mas considere que era melhor dar por finda a jornada daquele dia. Soprei um pouco na minha jaqueta e usei-a como travessieiro. Acordei muito cedo no dia seguinte e com o corpo bastante doído.

À noite tive vários pesadelos, acerca das peripécias por que tinha passado. Minha boca estava tão seca que eu sentia dificuldade em engulir, e a língua já começava a inchar. Levantei-me e pus-me a caminho em direção à praia, contando que, pelo litoral, a caminhada me seria mais fácil, além de haver a vantagem de encontrar coqueiros. Ao chegar à

praia, encontrei um grupo de palhoças abandonadas. Procurei em todas elas qualquer coisa que eu pudesse ser útil — comida, armas ou ferramentas.

Tive sorte, pois encontrei uma machadinha velha, uma talhadeira e uma lata vazia. Depois de me afastar da vila, já no caminho mais amplo, encontrei um côco. Abri-o com a machadinha e servi-me da lata para colher a água. Depois de ter passado 14 horas sem beber coisa alguma, a água de côco fez-me muito bem. Quanto à polpa do côco, decidi não comer, com receio que pudesse me fazer mal.

Encetei novamente a jornada e dei outro caminho ao longo da costa. Esse caminho, em alguns pontos era tão estreito, que mal dava passagem sem o risco de se cair no espesso mato marginal. Depois de andar por algum tempo, cheguei a um coqueiral.

O caminho estava coberto de capim e mato rasteiro que castigava muito os meus pés. Às 10 horas, mais ou menos, cheguei a umas casas de uma plantação abandonada. No canto de uma das casas havia um tanque destinado a colher a água das chuvas que caía pela calha. O tanque estava cheio e a água tinha bom aspecto. Pus um pouco na lata e provei-a. O gosto não era má. Em verdade foi uma verdadeira delícia, por isso que era a primeira vez, em dois dias, que eu bebia água. Foi aí que a minha jaqueta me prestou grande serviço, porque a enchi com água que me iria abastecer para o resto da jornada. Encontrei depois uns sacos de anagem e resolvi fazer qualquer coisa que me protegesse os pés, bastante maltratados pelos recifes de coral, pelo mato e pelas pedras dos caminhos.

Com a talhadeira, cortei umas tiras do pano e envolvi os pés, tendo o cuidado de desfiar o saco para conseguir os cordões necessários para amarrar os meus sapatos improvisados. Pus ainda no bôlso

Um avião norte-americano atacando aeroplanos japoneses que se achavam numa ilha do Pacífico—um bombardeiro, à esquerda, e aviões de combate, próximos aos casebres no segundo plano. O tenente Farnam estava numa dessas missões, quando foi forçado a cair no mar. Aí começou uma série de interessantes aventuras para o intrépido piloto



(Continuação)

alguns fios sobressalentes e prossegui no meu caminho, já agora um pouco mais bem equipado. Depois de duas horas, os "sapatos" tornaram-se muito incômodos e me dificultavam o andar. Desfiz-me deles e continuei a caminhar descalço. Ia encontrando várias vilas ao abandono e em todas elas não deixava de examinar bem o interior das palhoças, na esperança de poder encontrar qualquer coisa que me pudesse servir. O resultado era, quasi sempre, negativo. Pelas 15 horas, cheguei a uma pequena povoação, também deserta, que me parecia apropriada para um descanso maior. Num dos lados, havia um belo córrego, de água cristalina, e até algumas galinhas à solta. Pensei imediatamente na possibilidade de uma galinha assada para o jantar. O meu isqueiro não prestava mais;



Quatro irmãos da Ordem de Maria Imaculada, ao descerem de um transporte de guerra norte-americano, em Guadalcanal. Dois padres missionários e duas irmãs foram mortos antes de haverem as forças norte-americanas socorrido os missionários que estavam numa das ilhas do arquipélago de Salomão, durante o ataque dos japoneses

contudo, eu ainda tinha na carteira vários pedacinhos de sílex. Encontrei uma lâmpada de querosene a pensei que poderia fazer um fogo. Encontrei também um carrinho de criança. Pus duas latas no carrinho e fui ao córrego enchê-las d'água. Aproveitei a ocasião para tomar um banho, e depois, me preparei para fazer uma pequena fogueira. Pretendia ferver a água para evitar qualquer complicação. Numa das palhoças, eu encontrara uma frigideira que, apesar de suja, poderia ser limpa com água fervendo. Uma vez tudo em ordem, só me restava pegar uma galinha.

Carquei uma dentro da palhoça, peguei-a e matei-a. Para fazer o fogo, procurei as pedrinhas que deviam estar na minha carteira, embrulhadas num papel. Mas, para surpresa minha, dentro do papelzinho, só encontrei areia. Isso me aborreceu bastante e não tive outra solução senão ver se podia comer a galinha crua. Tentei dar uma dentada na perna do galináceo, mas a carne era tão dura que desisti.

Dentro duma das tais palhoças havia uma cama de enxergão, que cobri com uns tapetes de palha feitos pelos indígenas. Já estava noite fechada e preferi dormir. Na manhã seguinte, quando acordei, vi um roupão de raion e decidi fazer com ele outro par de "sapatos". Rasguei várias tiras do pano, com que envolvi os pés, e amarrei-as com os fios que me restavam; enchi a jaqueta com água e parti pelo caminho a fóra. Os novos sapatos de pano deram bom resultado durante uma hora. Depois não aguentaram mais e tive que me desfazer deles. Na vila seguinte, encontrei umas taboinhas e pensei que poderia fazer um par de alpercatas.

Conseguí o meu intento, mas depois de uma hora de marcha difícil, devido à falta de flexibilidade das alpercatas, estas começaram a sair do pé, complicando mais ainda a minha caminhada. Por isso, desfiz-me delas também. A manhã inteira passei andando, tendo percorrido uma grande distância.

Meus pés, entretanto, estavam em tal estado que receiava não poder contar mais com eles. As 13 horas avistei outro grupo de palhoças perto da praia e nesta havia uma pequena canoa. Lembrei-me de usá-la como meio de transporte para aliviar os meus pés. Fui a uma das palhoças, para ver se encontrava algum remo e, nessa ocasião, ouvi vozes que partiam da praia. Pensei imediatamente que poderiam ser japoneses, e nesse caso eles iriam me pegar como a um rato dentro duma ratoeira. Olhei pelas frestas da parede e vi, afinal, um dos

naturais. Tive um grande alívio, porque aquela gente parecia ser amiga dos americanos. Sai do casebre e dirigi-me à praia. Quando fui avistado por um grupo de naturais, puseram-se todos em fuga e tive de gritar, dizendo que era americano.

Voltaram, e alguns deles falavam várias palavras em inglês, de sorte que me foi possível fazer compreender, sempre que me expressava vagorosamente. Dei-lhes a entender que era aviador e que havia caído no mar e que estivera no mató, sem nada que comer. Mostrei também os meus ferimentos e eles não esconderam a sua lástima pelo meu sofrimento.

Um deles se aproximou com um abacaxi, descascou-o e ofereceu-me para comer, o que fiz com imensa satisfação. Depois carregaram-me para uma palhoça alta e ficamos sentados nos degraus da escada. Dois deles foram a outros casebres e trouxeram chá, enquanto que dois meninos ferviam água.

Eram um grupo de doze naturais e eu me sentia um tanto inquieto, procurando me certificar se eles eram realmente amigos dos americanos. Pouco depois veio o chá e tomei duas chicanas. Fiz-lhes compreender que pretendia seguir para a missão e fui informado de que eles poderiam me levar, mas teríamos que esperar o anoitecer. Eu ainda estava com fome e um deles lembrou que seria melhor irmos para uma outra palhoça, onde havia mais comida. Carregaram-me, então, para uma canoa e seguimos ao longo da costa, uma milha aproximadamente.

A palhoça para onde iamós ficava situada no morro e estava bem escondida. Deram-me uma cama para eu descansar e dentro de uma hora, traziam-me uma panela com galinha cozida, batata doce e cebolas e mais chá. O estado em que se achava a meu estômago não me permitia comer muito; não obstante, fartei-me daquelas iguarias.

Após o suculento jantar, ficamos sentados até o anoitecer e voltamos, depois, para a canoa. Fiz presente da minha jaqueta de borracha ao chefe do grupo e ele gostou imensamente. Com dois homens nos remos, começamos a viagem, depois de me despedir de todos aqueles homens que me haviam salvo a tempo. Depois de remar quatro horas, encostamos numa praia e eles me carregaram para uma palhoça.

Notei, então, que não estávamos na missão, mas fui informado que ali eram esperados dois americanos no dia seguinte, e que eles se encarregariam de me levar à missão. Naquela povoação havia bastante gente, homens, mulheres e crianças. Estavam

todos sentados em redor duma fogueira, fumando, conversando e rindo. A minha chegada foi motivo de geral curiosidade e todos se aproximaram, observando-me com vivo interesse. Alguns deles "arranhavam" o inglês e faziam-me perguntas. Tive, assim, oportunidade de manter conversação com eles. Trouxeram-me mais comida e um colchão para eu dormir. No dia seguinte acordei muito cedo e todos na povoação já estavam ativos. Deram-me um mamão, que comi mesmo sem gostar muito. Agora, eu já não podia dar um passo e fiquei deitado sob o alpendre, observando, com interesse, a atividade de todos, que cuidavam dos afazeres cotidianos, atendendo à limpeza e trazendo comida. As mulheres é que faziam todo o trabalho. Os homens preferiam ficar sentados, fumando. Mais tarde, disseram-me que os

dois homens deviam chegar às 10 horas, mas a essa hora eles ainda não haviam chegado. À hora do almoço trouxeram-me coisa melhor do eu havia comido pela manhã. Mas eu já estava me preocupando muito com a chegada dos dois americanos.

Às 16 horas, chegaram, afinal, e tive toda satisfação de poder falar com eles e ouvi-los no meu próprio idioma. Disseram-me que iríamos para a missão assim que escurecesse e deram ordens para preparar um bom jantar de ganso selvagem. Ao cair da noite, começou a chover e isso retardou a nossa partida, que só se deu às 3 horas da madrugada.

Dirigimo-nos, então, carregados, para uma grande canoa de guerra. Eramos 18 a bordo da embarcação, levando ainda meia tonelada de equipamento pertencente aos dois homens. Essa última etapa da jornada durou quatro horas. Chegamos à missão às 7 horas, mesmo a tempo de tomar café com os padres. Essa missão era a última que restava de um grupo que havia nas proximidades de Guadalcanal. Era composta de dez padres e sete irmãs de caridade. Naquela manhã, todos tinham voltado do interior da mata, onde haviam se escondido precavidamente, por causa de rumores acerca da aproximação dos japoneses. Pouco depois do café, um dos padres se prestou a cuidar dos meus ferimentos.

Foi-me possível fazer a barba e vestir a roupa limpa que me deram. Meus ferimentos estavam abertos e havia sério risco de uma infecção, mas, graças aos desvelos dos padres, não houve complicação alguma. Fiquei sentado o tempo todo, tendo um travesseiro para descansar os pés. Trouxeram-me ovos, galinha frita e leite.

Havia, naquela missão, algumas vacas Jersey, e assim os missionários tinham leite, queijo e manteiga. Enviaram, depois, uma mensagem à minha base, dando conta da minha presença. Soube, mais tarde, que a minha esquadilha já havia perdido a esperança de me encontrar.

Dias depois, recebemos uma mensagem que dizia: "Aguarde condução domingo de manhã". De fato, à noite chegou uma chalupa de dois mastros e às 7 da manhã estávamos todos a bordo, os padres, as irmãs de caridade, os dois homens e eu.

Quasi todas as irmãs enjoaram muito. Com tanta gente a bordo, a viagem foi realmente incômoda. Mas depois de 10 horas de travessia, eu me encontrava, novamente, em Lunga Point — e contentíssimo de poder voltar à vida e ver meus amigos!



As ilustrações deste número são procedentes das seguintes fontes: Das capas—Foto-official da Marinha dos E.E.U.U., Press Ass'n, International e Ivan Dmitri. Das páginas: 1—Acme; 2—Int.; Acme; 3—Acme; 4—PA; Acme; 5—Acme; 6—PA; 7—Int., Pa; 8—Pa, Int., PA; 9—R. Y. Richie; 10—Bethlehem Steel, Westinghouse, Ewing Galloway, PA, "Look"; 11—Int., Rittose "Parade"; 12—Acme; 13—Acme, N. Y. Daily News; 14—Land of Three Lions; 15—Camera Clix, Marinha; 16—Cushing, Coordenador de Assuntos Interamericanos; 17—H. Armstrong Roberts, I. L. Triangle; 18—Acme, PA, Int.; 19—PA, Int., Marinha dos E.E.U.U.; 20, 21—Eris de Monkney; 22—California Redwood Ass'n, Summerbell Roof Structures por Dick Whittington; 23—PA; 24—PA, R. Y. Richie, PA; 25—PA, Int.; 26, 27, 28, 29—Alan Fisher CAI; 30—Acme; 31—PA, Acme; 32—Rudy Arnold; 33—Int., Acme; 34—NBC, CBS, Int., PA; 35—NBC, Acme; 36, 37—PA; 38, 39—Aviação Militar dos Estados Unidos; 40—Acme.

A' direita: Durante um intervalo na luta numa das ilhas do Pacífico—Irmãos soldados de infantaria de Marinha dos Estados Unidos atendem à limpeza de suas armas