

EM GUARDA

ANO 2

Para a defesa das Américas

N. 8



TUNÍSIA

PASSAGEM PARA A EUROPA

A VITÓRIA dos aliados na África custou a Hitler um exército e a Mussolini um império. Expulsar os alemães e os italianos dos seus últimos redutos em Túnis e em Bizerte constitui, só por si, uma grande vitória. O essencial, entretanto, é que, mesmo durante o fragor da derrota do inimigo, quando os seus tanques e aviões eram destruídos tragicamente e milhares de seus homens caíam prisioneiros, os aliados prosseguiram nos planos das campanhas para as quais a Batalha da África foi, verdadeiramente, apenas o primeiro passo.

Nos campos da luta na África sempre houve, desde o início do conflito, duas batalhas distintas — uma em andamento, outra em preparação, por trás dos bastidores. A Tunísia é, assim, o prelúdio da própria Batalha da Europa.

A campanha que acaba de destruir o poder alemão e italiano no Egito, na Líbia e na Tunísia, há meses que estava em preparação. Ela ficou decidida em fins de Junho de 1942.

Em Washington, o Presidente Roosevelt e o Primeiro-Ministro Churchill reuniam-se em importante conferência durante os dias mais negros da situação dos aliados na região do Oriente-Médio, e decidiam enviar tôdas as forças e os abastecimentos disponíveis para apoiar a campanha na África. Somente em fins de Outubro foi possível reunir-se todos os elementos necessários para o primeiro assalto para expulsar da África as tropas do Eixo. Aparentemente, a guerra apresentava-se bastante sombria para as Nações Unidas. Hitler tinha suas aguerridas tropas firme-



Nas ruas de El Hamma—mulheres e crianças aclamam, com delirante entusiasmo, as tropas vitoriosas do Oitavo Exército Britânico que entram na estratégica cidade da Tunísia. Em baixo: O que resta de um navio do Eixo, no porto de Túnis, depois de ser alvejado pela aviação dos aliados



EM GUARDA é publicada mensalmente para o BUREAU DO COORDENADOR DE ASSUNTOS INTERAMERICANOS, Commerces 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. 8.

À esquerda: O Presidente Roosevelt, dos Estados Unidos, e o Presidente Manuel Ayala Camacho, do México, passam em revista as tropas mexicanas, em Monterrey





A estrada que vái ter a Gafsa é perigosa e éstos soldados tomam suas precauções. Por meio de localizadores elétricos, eles conseguem livrar-se de traiçoeiras minas



Depois de entrar em Gafsa, uma esquadra passa em revista as ruínas locais, em busca de inimigos de tocaia. Os edifícios em escombros e os destroços espalhados pelas ruas são uma prova muda do tremendo ataque aéreo que a poderosa aviação dos aliados sustentou contra esse estratégico ponto de concentração de tropas nazistas na costa da Tunísia

(Continuação)

mente estabelecidas em vastas regiões da Rússia e o seu sítio contra Stalingrado estava no auge de um esperado desenlace. Os Estados Unidos tinham conseguido firmar o pé nas ilhas de Salomão, no Pacífico, mas as pequenas forças de que dispunham ali estavam sujeitas ao constante ataque do inimigo. O general MacArthur encontrava-se a meio da sua ousada campanha na Nova Guiné, cujo principal objetivo era manter os japoneses à distância da Austrália.

No fundo, entretanto, a situação se vislumbra com muito melhor aspecto para as Nações Unidas. Estava em franca preparação a grande ofensiva do inverno, dos russos; nas ilhas de Salomão, as forças dos Estados Unidos recebiam os reforços que lhes permitiram, dois meses depois, expulsar os japoneses de Guadalcanal; MacArthur ativava, por via aérea, o transporte das suas tropas que, mais tarde, conseguiram finalmente capturar a área estratégica de Buna e de Gona; dos quinhentos navios que constituíam os transportes da expedição dos aliados à África do Norte, muitos já estavam a caminho e outros estavam ultimando os seus carregamentos, e o general Montgomery terminava a concentração das suas poderosas forças blindadas na área do Egito.

Na noite de 23 de Outubro essas forças investiram contra o exército de Rommel, em Al Alamein, iniciando assim a ofensiva que levou de vencida o inimigo até a Tunísia. Catorze dias depois, a expedição dos aliados fez o seu desembarque na Argélia e no Marrocos francês. Rommel viu-se inexoravelmente entre dois fogos, na última prova da sua resistência.

O Eixo, porém, reforçou rapidamente as suas tropas na Tunísia e, por algum tempo, a situação tomou o aspecto de um inesperado impasse. Mas a ordem do almirante Darlan, mandando cessar a resistência das forças francesas pouco depois de desembarque das tropas expedicionárias veio precipitar consideravelmente, para os aliados, a continuidade dos acontecimentos que eles pudessem esperar. A despeito da falta de aeródromos em certos pontos avançados, as forças ligeiras dos aliados seguiram imediatamente em direção à Tunísia, com o fim de retardar e dificultar a ação



Um soldado alemão morto, jaz em frente do auto-caminhão em que ele tentou fugir dos aliados



Um tanque nazista transforma-se em inferno ardente, com a sua guarnição dentro, depois de sofrer os efeitos dos canhões anti-tanques dos aliados. Os tanques não são mais a arma invencível do princípio da guerra. Agora estão sendo destruídos em grande número na Tunísia, tanto pelo fogo da artilharia como pela explosão de minas terrestres



O general Dwight D. Eisenhower (à direita) comandante-em-chefe das forças aliadas no norte da África, aprecia a pilheria em companhia de seus soldados, durante uma inspeção às linhas de combate



Patrulhas avançadas, do Oitavo Exército Britânico e do Segundo Corpo de Exército dos Estados Unidos encontram-se pela primeira vez entre as ruínas de El Gueftar. Em baixo: Prisioneiros nazistas em marcha para os campos de concentração onde se acumularam mais de 150.000, nos últimos dias da luta



TUNISIA—PASSAGEM PARA A EUROPA (Continuação)

do inimigo. E, mais uma vez, por trás dos campos de batalha, tomava impulso a preparação para a ofensiva que seria lançada em Março e Abril. Durante o inverno, entretanto, os alemães fizeram sentir, várias vezes, a sua força, em contra-ataques que lhes trouxeram rápidas vitórias. Os aliados, porém, na retaguarda, iam se fortalecendo cada vez mais para os ataques que, nesta primavera, obrigaram Rommel a abandonar não somente o seu reduto fortificado de Mareth, como a bater em retirada mais além, em Sfax e em Sousse. Daí por diante, as colunas blindadas do Eixo puseram-se em franca debandada pelas estradas lamacentas da Tunísia, retardando apenas a completa derrota.

Durante semanas, o general Eisenhower apressou a construção das estradas e dos aeródromos necessários, enquanto que nos portos de mar se avolumava o desembarque de material bélico para os aliados, em crescentes quantidades.

Quando chegou o momento de se pôr à prova as forças combatentes, os aliados apresentaram-se com armas melhores e mais numerosas do que os alemães aparentemente esperavam. As tropas do Eixo que tentaram manter a linha de defesa de Akarit cederam ao vigor da concentração do fogo de 500 poderosos canhões que o general Montgomery tinha assestado numa estreita frente de batalha. Do oeste, as forças norte-americanas fizeram a sua avançada em linhas intermináveis de veículos blindados

de toda espécie, passando por vilas e logarejos árabes para depois comprimir o inimigo entre dois fogos, forçando-o a recuar continuamente. As batalhas finais assinalaram-se pela perfeita ação conjunta das tropas francesas, inglesas e norte-americanas. Combatendo como se fossem um exército único, elas avançaram pelas planícies da costa e expulsaram as tropas do Eixo das suas posições em Túnis e em Bizerte.

Juntas, as forças francesas e americanas enfrentaram formidáveis combates contra o inimigo ao longo de desfiladeiros e das estradas litorâneas e avançaram até a base naval de Bizerte. E apoiados pelas tropas francesas, os ingleses romperam a marcha pelo sul de Túnis. O ataque foi tão bem coordenado e tão fulminante que os aliados tomaram as duas cidades quase que simultaneamente.

As forças do Eixo, incapacitadas de manterem as suas privilegiadas posições, esfacelaram-se e bateram em desordenada retirada para a região do cabo Bon, ficando com o seu campo de ação cada vez mais reduzido.

Os alemães mandaram para a África as suas melhores tropas mecanizadas e fizeram tudo para mantê-las bem abastecidas por mar e pelo ar, através das vias do Mediterrâneo. Durante os dois anos que precederam as batalhas verificadas no extremo da Tunísia, o Eixo perdeu mais de 100.000 homens. E à proporção que as colunas dos aliados apertavam

o cerco, o inimigo viu esfacelar-se o que restava do seu grande e poderoso exército no norte africano. Com formidável intensidade de ataque, a aviação dos aliados abriu o caminho para as tropas de terra. Os aviadores ingleses, norte-americanos e franceses alcançaram uma superioridade aérea tão grande que, nos derradeiros estágios da batalha, eles não encontraram oposição alguma. Em assaltos feitos com admirável precisão de tiro, os aviadores aliados, somente num dia, atacaram 27 navios do Eixo, e afundaram 12, inclusive um destroyer. Em 12 horas foram feitos 2.500 ataques contra o inimigo, num setor fortificado, na estrada de Túnis.

Foram destruídos vinte e seis grandes aviões transportes alemães Me-323, de seis motores, com capacidade para 120 homens cada um, assim como dez aviões de combate, num único encontro aéreo ao largo da costa africana.

A campanha custou aos aliados muitos homens, entre mortos e feridos, muitos tanques, muitas toneladas de material bélico e numerosos aviões. Muitos navios foram afastados de outras áreas para manter constante o abastecimento das tropas. Mas a vitória final assegurou o controle da costa africana do Mediterrâneo. Os aliados têm agora à sua disposição as vias marítimas de uma rota que virá reduzir de 18.000 quilômetros as suas comunicações com o Oriente Médio, com o Iran, a Índia e a China. Está pois, aberta a estrada para a Europa dominada.



Em perseguição das forças em retirada do marechal Rommel—tropas aliadas, apoiadas pelos carros de reconhecimento prosseguem pelo Passo de Kasserina



Tropas do exército mexicano desfilam perante a tribuna presidencial durante a parada

UMA ENTREVISTA DE PRESIDENTES

AS Repúblicas Americanas, na última década, têm verificado cada vez mais a comunidade dos seus próprios destinos. Durante o período da crise mundial elas se certificaram de que nação alguma pode ser próspera e feliz sem que outras também sejam. E neste período de conflagração universal chegaram elas à conclusão de que a cooperação mútua é a única maneira de defesa efetiva contra a agressão.

No decorrer desses agitados tempos da sua história, os povos e os governos do Novo Mundo se esforçaram por se conhecerem e se compreenderem melhor. Seus estadistas, nas memoráveis conferências realizadas em Buenos Aires, em Lima, no Panamá, em Havana e no Rio de Janeiro, tiveram ocasião de se familiarizar com os problemas de cada uma das suas nações vizinhas. E nestes últimos meses, o esforço de cooperação tão bem iniciado naqueles conclave panamericanos está se consolidando através da visita dos chefes de Estado. Dentre esses notáveis encontros regista-se o que se verificou recentemente em ambos lados da fronteira do México e dos Estados Unidos, entre o Presidente Avila Camacho e o Presidente Roosevelt. O presidente dos Estados Unidos chegou à cidade industrial de Monterrey, no norte do México, no dia 20 de Abril, depois de ter feito uma excursão pelos centros industriais norte-

americanos e a vários campos de preparação das tropas que se destinam aos teatros de guerra. Quando o Presidente Avila Camacho o recebeu na área militar da cidade, essa foi a primeira vez que, desde 1909, os presidentes das duas grandes nações vizinhas norte-americanas se avistavam. Do campo militar, os dois Chefes de Estado seguiram, em automóvel aberto, para o palácio do governador de Monterrey, passando pelas ruas repletas de pessoas que os ovacionavam entusiasticamente. Senhoritas mexicanas, em trajes regionais, atiravam flores e confeti. Da escadaria do palácio os dois presidentes passaram em revista as tropas militares em parada, compostas de infantaria e de unidades motorizadas completamente equipadas.

À noite, durante o banquete, ambos presidentes proferiram discursos que foram irradiados para os seus respectivos países. Ambos reiteraram o seu propósito de lutar até a vitória final; ambos consideraram a política da boa vizinhança das Américas como sendo um modelo para um mundo melhor depois da guerra. O Presidente Avila Camacho acentuou que a destruição da máquina bélica do Eixo constituía o primeiro passo para o estabelecimento de um mundo digno da humanidade. Referiu-se ao entusiasmo do povo mexicano pelo esforço de guerra e enalteceu a



Trocando efusivas saudações: A Sra. Roosevelt (à esquerda) e a Sra. Avila Camacho

EXCERTOS DO DISCURSO DO PRESIDENTE ROOSEVELT

Alimento a esperança de que, daqui por diante, os presidentes mexicanos e os americanos se sentirão com liberdade de se visitarem, tal como o fazem vizinhos, trocando idéias e timbrando em se conhecer melhor.

As nossas pátrias gozam de independência graças ao fato de haverem tanto os vossos antepassados como os meus considerado as mesmas verdades como dignas de que por elas se lutasse e morresse. Hidalgo e Juárez eram homens da mesma ténpera que Washington e Jefferson. Era, pois, inevitável que se encontrassem os nossos dois países ombro a ombro na grande campanha que ora se trava para determinar se há-de este mundo ser escravizado ou ser livre.

As vinte e uma repúblicas livres das Américas, durante os últimos dez anos vieram aperfeiçoando um sistema de cooperação internacional que se tornou inexpugnável baluarte de defesa do nosso patrimônio e do nosso porvir. Esse sistema, cuja pujança ora se faz evidente ainda ao mais cético, baseia-se principalmente na renúncia ao emprêgo da força e na sublimação da justiça internacional e respeito mútuo como princípio da conduta de todas as nações.

A resolução que caracteriza o povo mexicano e seus líderes tem tido como fruto uma produção máxima dos materiais de importância estratégica e vital de que se carece para o fabrico das armas, mediante as quais se conseguirá alfin derrotar, completamente, nosso comum inimigo.

Ao se darem as mãos para a consecução de uma comum vitória, nossos povos se compenetraram de que se acham possuídos de comuns aspirações. Podem trabalhar juntamente em prol de um objetivo comum. Não percamos nunca de vista esta profunda verdade, pois nela se resume a garantia de futura felicidade e prosperidade para os nossos dois povos, que transcorem sua existência de ambos os lados de uma fronteira mútua que não erija fortificações.

Ainda resta muito por fazer; há trabalho para os que, de um e outro lado da fronteira, são animados por um espírito de confraternidade. O grande povo mexicano avança por uma estrada que conduz a sempre crescente progresso, facultando a cada cidadão a máxima medida de segurança e de oportunidades.

Reconhecemos o fato de serem interdependentes os nossos recursos. Sabemos que os do México serão aproveitados para o bem da humanidade. Sabemos que passou definitivamente o tempo em que se exploravam: os recursos e o povo de um país em benefício de grupos pertencentes a outro país.

Já é hora de que cada um dos cidadãos de todas as repúblicas americanas reconheça o fato de que a política da boa vizinhança significa que dano causado a uma delas importa em dano causado a todas elas.



"Combater o Eixo até a vitória final"—reafirmaram os dois líderes americanos em seus respectivos discursos durante o banquete, em Monterrey

EXCERTOS DO DISCURSO DO PRESIDENTE AVILA CAMACHO

As circunstâncias determinarão a cada um de nós o grau de participação direta e ativa no combate que este propósito justifica; mas uma coisa está ao alcance de todos nós: livrarmo-nos imediatamente dos males internos que nos afligem. Uma campanha de proporções tão universais não se vence somente nas trincheiras do inimigo, ganha-se também no nosso próprio solo, unindo-nos mais, trabalhando mais, produzindo mais e praticando uma democracia pura em que os nossos irmãos, os nossos companheiros e até mesmo os nossos adversários descubram uma promessa suscetível de dar à sua vida uma significação melhor.

O México não precisa alterar nenhum dos seus princípios fundamentais para encontrar-se lado a lado das nações que estão lutando pela civilização do mundo e pelo bem da humanidade. Nosso verdadeiro caminho não se alterou. Nossa histórica concepção da honra continua sendo a mesma que se expressou pelas armas no passado para defender nosso território e sustentar nossas instituições.

Com idêntica clareza sabemos que as únicas conquistas que as Nações Unidas apoiarão serão as conquistas morais da dignidade do pensamento, da liberdade de conduta e da supremacia do direito sobre a força.

Nossos países não aspiram uma simples trégua estratégica obtida exclusivamente para que incorra outra vez o mundo de amanhã nas mesmas antigas culpas de ambição, de imperialismo, de iniquidade e de sórdidos privilégios.

Queremos uma convivência limpa das perpétuas ameaças que emanam de todos as ambições de hegemonia interior que — segundo verificamos durante o tempo de preparação deste conflito — induziu certos elementos a sobrepor os interesses de classes ao interesse da coletividade, e da hegemonia exterior, cujos resultados constantes são a violência, a morte e a ruína da cultura.

Para que prospere tal convivência temos que destruir, antes de tudo, a máquina do barbarismo fabricada pelos ditadores.

Para contribuir para a obra de após guerra, os Estados Unidos e o México estão colocados numa situação de possibilidades e de compromissos indiscutíveis. A geografia nos proporcionou uma ponte de conciliação natural, entre a cultura latina e a saxônica neste continente. Se existe no mundo algum lugar onde se possa provar satisfatoriamente a tese da boa vizinhança, esse lugar é aqui mesmo onde estas terras se confrontam.

Nossos acertos e nossos erros terão no futuro uma grande significação porque não representarão unicamente acertos e erros do México e dos Estados Unidos, mas serão também um exemplo, um estímulo ou uma decepção para a América inteira.

(Continuação)

significação da contribuição do México em termos da sua mobilização militar, industrial e agrícola. Para o futuro, éle via o México e os Estados Unidos, lado a lado, como dois bons vizinhos que representavam um expressivo ponto de ligação entre a cultura dos povos do Hemisfério Ocidental. E que os dois países não aspiravam uma simple trégua estratégica obtida apenas para que incorresse outra vez o mundo de amanhã nas mesmas antigas culpas de ambição, de imperialismo, de iniquidade e de sórdidos privilégios.

O Presidente Roosevelt declarou que o sistema de cooperação internacional criado no Hemisfério Ocidental tinha se tornado um baluarte da nossa defesa. As Américas sabiam, positivamente o presidente, que estava finda a era da exploração dos recursos e do povo de um país em benefício de qualquer grupo de outro país. E que agora estava firmemente reconhecido que todo dano que fosse causado a uma das Repúblicas Americanas constituía um dano causado a todas.

Depois do banquete, os dois presidentes dirigiram-se ao vagão do trem especial do Presidente Avila Camacho, para a sua primeira conferência particular. No dia seguinte, seguiram juntos para a cidade de Corpus Christi, no Estado do Texas, em visita de inspeção à Escola de Aviação Naval dos Estados Unidos, onde numerosos cadetes mexicanos e outros jovens latino-americanos estão fazendo o curso de aeronáutica. "Sob o ponto de vista da defesa continental e da nossa unidade de propósito, a preparação técnica que estamos realizando, no Exército e na Marinha, em conjunto com os cadetes das repúblicas irmãs, significa um passo inestimável a bem das relações do hemisfério," declarou o Presidente Roosevelt, ao cumprimentar os cadetes mexicanos no salão principal da escola. Depois de ter sido servido o almoço, os dois presidentes inspecionaram, de automóvel, os campos de treinamento e sua aparelhagem, sendo aclamados por todos os



Os dois presidentes se encontram em Monterrey, na fronteira mexicana. O último encontro dessa natureza verificou-se em 1909

presentes. Tiveram ocasião de assistir a decolagem e a aterrissagem de aviões bombardeiros de patrulha, assim como vários exercícios realizados pelos cadetes, destacando-se uma corrida de obstáculos de quatro metros de altura.

A grande altura sôbre as águas azues do golfo do México realizou-se uma imponente revista aérea que constituiu magnífica prova aeronáutica militar.

Os dois chefes de Estado acompanharam com justificado interesse as manobras de conjunto que terminaram com a ação dos bombardeiros de mergulho de ambos typos de base — em porta-aviões e em terra — em seus fulminantes mergulhos a um extremo de 20 metros acima do nível do mar, largando bombas simuladas contra um pequeno barco, com grande eficiência de tiro.

Terminada essa última parte da visita, os presidentes retornaram, de trem, para a fronteira, onde se despediram. O Presidente Avila Camacho seguiu para a capital mexicana e o Presidente Roosevelt continuou em sua inspeção das indústrias bélicas dos Estados Unidos. O encontro dos dois

líderes americanos deu ao mundo mais um oportuno e significativo exemplo do espírito de cooperação dominante na norma de conduta entre as nações do nosso continente, cujos governantes primam por se consultar a respeito dos problemas que lhes estão afetos e que refletem um interesse recíproco internacional.

"Todas as questões de interesse recíproco entre o México e os Estados Unidos têm sido discutidas e têm encontrado perfeita solução, conveniente a ambas nações," declarou o Chanceler mexicano, Ezequiel Padilla.

"A visita do Presidente Roosevelt foi um gesto de solidariedade democrática. Dois grandes presidentes tiveram assim uma oportunidade para reafirmar a política de confraternização reinante entre o México e os Estados Unidos", conforme se manifestou Miguel Aleman, Ministro do Interior do México. "É assim que se faz democracia. Por isso, consideramos essa visita como de grande significação histórica."

O encontro se reveste, inegavelmente, de uma expressão que transcende os limites do nosso hemisfério. A compreensão mútua em que se firma a reciprocidade de interesses das nações da América tem merecido o constante estudo e a observação de parte de todos quantos procuram a solidificação de princípios básicos para uma cooperação universal.

Os líderes das Nações Unidas têm reafirmado frequentemente o seu propósito de estarem lutando por um mundo cuja estabilidade se firme definitivamente no sagrado respeito ao direito internacional e à justiça humana. Na América, onde já se verifica uma perfeita participação, por todas as suas nações, na prática desses princípios, os estadistas do resto do mundo podem encontrar não somente o almejado paradigma de realização como também uma valiosa emulação para o estabelecimento das normas a serem aplicadas universalmente, depois deste conflito. Esse é o objetivo das Nações Unidas.



Os dois Chefes de Estado, em automóvel aberto, dirigindo-se para o palácio do governador, pelas ruas repletas de pessoas que os ovacionavam entusiasticamente



ARTILHEIROS

EM ambas margens do Canal do Panamá e em muitas bases insulares no Mar das Antilhas, artilheiros norte-americanos mantêm-se em constante alerta ao lado de seus canhões de 14 e de 16 po-

legadas, que são as maiores peças de artilharia existentes. Na gravura acima vê-se uma guarnição ao carregar uma peça de 16 polegadas, que, juntamente com os aviões, também garantem a nossa defesa.



Os uruguaios interessados em homenagear o seu novo presidente, Dr. Juan José Amézaga, aglomeram-se nas ruas próximas ao palácio do Congresso, na ocasião em que o primeiro magistrado da nação se retira e segue pela Praça da Independência. A cava-

laria procura manter aberta a passagem para o presidente, que está no assento traseiro do primeiro carro. O Presidente Amézaga assume o governo de sua pátria como uma das figuras de maior destaque no entrelaçamento das relações interamericanas



O Presidente Amézaga ao pronunciar o seu discurso inaugural, pelo rádio. Da esquerda para a direita: O Dr. José M. Serrato, novo Ministro do Exterior; o Dr. J. J. Amézaga; o ex-presidente, Dr. Alfredo Baldomir e o novo vice-presidente, Dr. Alberto Guani

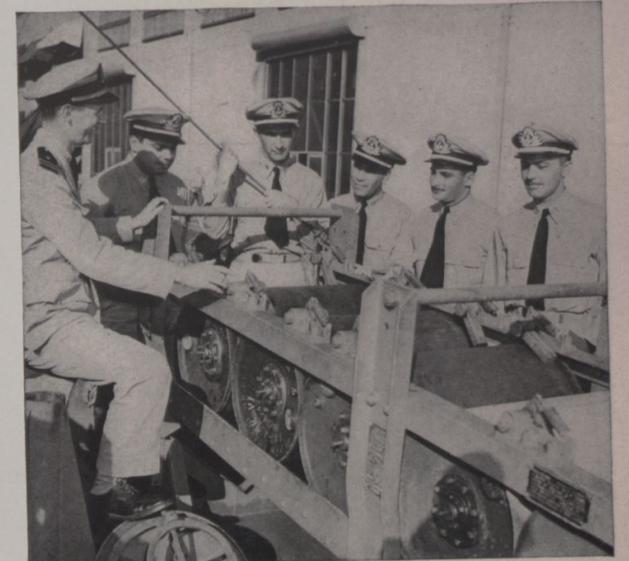


Uma cerimônia histórica na República do Panamá: o Presidente Ricardo Adolfo La Guardia, o primeiro presidente da república panamenha a contrair matrimônio durante o exercício do cargo, e a Sra. Carmen Estripeaut, por ocasião de seu enlace nupcial

PELAS AMÉRICAS



A Sra. Carlos Martins esposa do Embaixador do Brasil nos Estados Unidos, com um dos trabalhos de escultura que teve ocasião de apresentar na sua recente exposição realizada em Nova York. Esta estatueta foi inspirada por uma lenda popular brasileira



O tenente A. E. Ritchie, da Marinha dos EE. UU., explica a construção de bombas de profundidade a oficiais brasileiros. Da esquerda para a direita: Tenentes J. F. de Lima, J. L. de A. Goyano, M. J. de Araujo Neto, R. Nunes e W. C. de Vasconcelos



A Marinha cubana recebe da Marinha dos Estados Unidos uma flotilha de velozes lanchas-patrolhas anti-submarinas, em cerimônia que se realizou em Miami, Florida. O Comodoro Julio D. Argüelles, comandante das forças navais de Cuba fez oficialmente a

incorporação das novas unidades, que passaram a ser guarnecidas por marinheiros cubanos especialmente preparados no escola de caça-submarinos, para o patrulhamento da costa. Intensifica-se assim a ação defensiva contra os últimos recursos navais do nazismo



O tenente-general Stilwell, durante uma ligeira trégua, limpa calmamente a sua sub-metralhadora e fuma um cigarro. Afeito aos rigores das campanhas mais árduas, Stilwell é extremamente popular entre os seus comandados, americanos e chineses, que já se habituaram a vê-lo participar denodadamente de todos os seus riscos em combate

GENERAL STILWELL

ALTO e magro, de cabelos brancos e fisionomia batida pelas intempéries, o tenente-general Joseph W. Stilwell, em seus 60 anos de idade, ainda é capaz de andar mais, de atirar com melhor pontaria e de trabalhar mais do que muito soldado cuja idade seja o terço da sua. Ele já tem provado isso várias vezes.

Através dos seus óculos, êle deixa transparecer uns olhos vivos de profunda observação. De temperamento bem humorado, o general é, entretanto, rigoroso em matéria de disciplina.

È esse o militar norte-americano, perfeitamente amoldado à situação no Oriente, que está preparando as campanhas que só terão um termo quando as tropas chinesas e das outras Nações Unidas marcharem triunfantes pelas ruas de Tóquio.

Para os seus próprios soldados o tenente-general Stilwell é conhecido simplesmente como o "Tio Joe"; para os chineses, êle é o "General Sze", o chefe do estado-maior do Generalissimo Chiang-Kai-shek e o comandante das forças dos Estados Unidos em operações de guerra na China. Na sua opinião, o lugar de um general é na frente de combate; e para êle, o soldado chinês é um dos melhores combatentes do mundo e o trabalho pesado e as dificuldades constituem a melhor maneira de se prepararem as tropas para as batalhas. Já tendo se familiarizado com o idioma chinês, o general Stilwell já aprendeu a falar, a pensar e a comer como os chineses. Durante as campanhas, êle fala mais com os simples soldados do que com os oficiais.

Trata da sua própria alimentação, arruma o seu próprio alojamento e, quando é chegada a hora de dormir, êle mesmo estende seus cobertores no chão e dorme. Com a sua "cama" enrolada, com uma submetralhadora e uma lata de feijão de conserva, êle percorre, no seu automóvel "Jeep", as linhas de frente, todos os dias, para verificar pessoalmente as mudanças ocorridas depois dos combates.

Faz questão de manter ambulante o seu quartel-general, a quasi uma distância de tiro das linhas de fogo, em vez de localizá-lo a centenas de quilômetros



O tenente-general Joseph W. Stilwell, comandante geral do teatro da guerra asiático, planejando a sua futura campanha

na retaguarda. No começo da guerra, quando se viu forçado a se retirar de Burma, à frente de 120 americanos, ingleses e chineses, dois dias apenas antes de se verificar a ocupação japonesa, Stilwell fez, com a sua coluna, uma jornada de 50 quilômetros em dois dias, através de densas florestas e depois percorreu ainda 34 quilômetros em nove horas, no terceiro dia, para alcançar a rodovia que ia se comunicar com a fronteira da Índia.

Nessa longa jornada, êle se conservava sempre na frente, estabelecendo o ritmo de marcha. E nos momentos de repouso inspecionava os seus comandados e o seu armamento, para manter a coluna em perfeitas condições de combate. Quanto à alimentação, Stilwell se satisfazia apenas com uma ou duas ligeiras refeições por dia, em geral constituídas de queijo e biscoitos. Ele partilhou de todas as privações com o mais simples dos seus comandados na extensa retirada através de 340 quilômetros de regiões infestadas pela malária e pelo cólera e por

caminhos rochosos em plena montanha, depois de percorrer durante vários dias o curso raso de um rio para escalar a serra. Stilwell nasceu no Estado da Florida e criou-se em Nova York. Após haver terminado seus estudos na Academia Militar de West Point, em 1904, foi servir nas Filipinas e mais tarde na Califórnia. Pouco depois da entrada dos Estados Unidos na primeira guerra mundial, êle seguiu para a França e foi um dos planejadores da ofensiva norte-americana em Saint-Mihiel.

Depois do armistício, passou a servir no exército de ocupação na Alemanha. Ao voltar aos Estados Unidos dedicou-se com grande interesse ao estudo do idioma chinês e de outras línguas, na Universidade de Califórnia, tendo então ocasião de ir servir como adido militar na embaixada dos Estados Unidos em Peiping, na China.

De 1920 em diante, continuou a servir na China, mas fazendo cursos alternados de aperfeiçoamento na Escola de Infantaria e noutros centros militares nos Estados Unidos. E a sua escolha, agora, para a posição de comando na

Asia foi devida essencialmente ao seu vasto conhecimento acerca das regiões do Oriente. Foi durante a sua estadia na China que êle travou íntimo conhecimento não somente com o Generalissimo Chiang, como também com outros líderes chineses. Suas frequentes viagens pelo interior do país proporcionaram-lhe um valioso contato com o povo chinês. Nessas excursões, êle preferia ir sozinho, dispensando a tradicional assistência de um cozinheiro, de interpretes ou mesmo de alimentos e abastecimentos de origem estrangeira. Viajava simplesmente, como um verdadeiro soldado em campanha, carregando o seu próprio embonal e a sua "cama" — dois cobertores enrolados.

Na frente de batalha chinesa êle tem vivido a mesma vida dos seus companheiros de armas, participando das suas vitórias e dos seus revêses. Agora, só aguarda a reabertura da estrada de Burma e a ocasião em que suas tropas, americanas e chinesas, avancem para bombardear a capital japonesa.



Determinado a expulsar as forças japonesas de Burma, o tenente-general Stilwell está preparando um exército na China para esse propósito, com todos os recursos adaptados às condições especiais da região



O generalissimo e Mme. Chiang Kai-shek com o tenente-general J. W. Stilwell, chefe do estado-maior de líder militar chinês

O Custo da Vida

OS TRANSTORNOS CAUSADOS PELA GUERRA

UMA senhora, viuva, mãe de quatro filhos, entra num armazém de sêcos e molhados. Ela tem na mão o dinheiro, mas olha ansiosamente os preços e sacode a cabeça. O dinheiro não chega para comprar tudo que ela precisa.

Seu marido foi morto num desastre de estrada de ferro, antes da guerra, e ela passou a receber a pensão garantida por uma apólice de seguro, recurso que, então, lhe facilitava a criação dos filhos. Mas agora, os preços dos gêneros estão mais altos e ela não tem meios de aumentar os seus recursos.

Um empregado de escritório, de 40 anos de idade e com 20 anos de serviços na mesma firma, enfrenta problema idêntico. O custo da vida tem estado a aumentar, durante anos seguidos. Seu filho mais velho, de 18 anos, foi convocado para o exército. Sua esposa e a filha de 16 anos, assim como outro filho de 6 anos, estão em casa. Esse empregado já obteve o que, em tempo de paz, pode considerar-se como um bom aumento de ordenado — 10 por cento. Mas o seu custo de vida aumentou mais do que isso. Ele encontra dificuldade em comprar carne, manteiga e muitos outros alimentos com os quais a sua família está acostumada.

Pessoas idosas, velhos pensionistas, operários que trabalham longas horas e necessitam de maior alimentação; funcionários públicos, mulheres que começaram a ter sua renda proveniente do trabalho, todos enfrentam o mesmo problema. Alguns não têm meios de aumentar os seus recursos. Outros conseguem aumento, mas verificam que não é suficiente. A vida está mais cara.

A situação é muito confusa para aqueles que não estão familiarizados com a verdadeira drenagem que a guerra opera na economia de um país em guerra. Antes do rompimento das hostilidades, os Estados Unidos tinham gêneros alimentícios em abundância. Tornou-se mesmo necessário instituir vários programas de conservação do solo, afim de evitar que os agricultores produzissem demasiadamente, onde não houvesse necessidade.

A nova produção de subsistências já atingiu um acréscimo de 12 por cento acima dos níveis mais altos verificados na história da nação. Cereais, carnes, galináceos, ovos e verduras estão sendo produzidos mais do que nunca. Todavia, a guerra absorve esse acréscimo — e mais tudo o que for produzido. A principal causa desse extraordinário consumo encontra-se na exportação destinada às forças combatentes e aos povos das nações aliadas. Mais de um quarto da produção agrária do país, este ano, será exportada. Isso significa que o consumo interno terá de ser reduzido consideravelmente.

Mas esse próprio consumo interno está a exigir mais ainda. É maior agora o número daqueles que trabalham mais intensamente e, por isso, requerem maior alimentação. Os trabalhadores precisam de verduras, de carne e de batatas tanto quanto precisam de pão; e seus filhos precisam de leite. A guerra veio proporcionar trabalho a milhões mais de pessoas em todas as atividades. Conquanto a renda individual de cada um possa ter tido um aumento moderado, o fato é que, considerando a renda de todos, o seu total é, realmente, agora muito maior. Isso tem dado causa à alta dos preços; e se o governo não tomasse providência alguma, esses preços continuariam a atingir

extremos incalculáveis. Os artigos de maior procura no mercado continuariam a subir de custo até que os consumidores de menor recursos se vissem impossibilitados de adquirir aquilo que eles necessitassem. Urgia evitar esse desenlace.

O governo agiu, pois, em dois sentidos, para reprimir a inflação dos preços:

1) Estabeleceu limites para o preço dos gêneros alimentícios e para os alugueres, através do Escritório da Administração dos Preços, e instituiu o racionamento afim de garantir uma distribuição equitativa de todos os produtos.

2) Procedeu a intensa campanha para a venda de títulos públicos de guerra; animou o espírito de economia e majorou os impostos, com o fim imediato de absorver todo dinheiro "em excesso" — dinheiro que é posto em circulação quando, na verdade, não existe com que gastá-lo. A alta de preços ocorre exatamente para absorver esse dinheiro.

Uma das medidas mais bem sucedidas foi a limitação dos alugueres. Em muitas cidades populosas, para as quais os trabalhos de guerra haviam atraído milhares de empregados, o preço do aluguel dos apartamentos e das pequenas casas de residência já tinham começado a subir, ameaçando atingir uma alta injustificada.

O governo ordenou a restauração dos alugueres, exceto em alguns casos especiais, de conformidade com os níveis anteriores à guerra. Muitos moradores foram reembolsados do excesso que já tinham começado a pagar. Alugueres altos continuaram a ser permitidos unicamente quando o imóvel não havia ainda sido alugado ao tempo de começar a guerra, ou quando não existia uma base anterior de preço que servisse para estabelecer um limite. Mas, na maioria dos casos, os alugueres têm se mantido de acordo com os preços de antes da guerra, ou têm sofrido apenas um pequeno aumento.

E por isso que o aluguel da casa corresponde, normalmente, a uma média de 25 a 35 por cento do total das despesas de toda família, segue-se que a sua limitação muito veio contribuir para afastar as dificuldades causadas pela alta do custo das subsistências.

Em abril do ano passado foi posta em execução, pela primeira vez, a limitação imposta aos preços dos gêneros alimentícios. Nessa ocasião, os preços já estavam consideravelmente acima das pautas

anteriores à guerra. Desde então, alguns aumentos têm sido permitidos, justificados pelo excesso do custo da produção e da distribuição em tempo de guerra. Mas todo excesso injustificado tem sido rigorosamente banido.

O governo ordenou o racionamento de todos os alimentos enlatados, bem como de todas as carnes, gorduras, óleos e queijos. Dessa maneira, as famílias menos abastadas, que sofreriam mais os efeitos da alta dos preços, passam a partilhar, em perfeita igualdade de condições, com aqueles que podem pagar mais. Cada cidadão tem, assim, garantida uma parcela igual das subsistências postas à disposição do público.

As carnes, as gorduras e os queijos foram reunidos para o efeito do racionamento, cabendo a cada pessoa um certo número de coupons por semana, para adquiri-los. Os coupons representam "pontos". Assim, conforme for a aquisição da carne, variará a quantidade a ser adquirida de manteiga ou de gorduras, dentro de determinado período.

Fica ao critério do governo determinar o número de "pontos" a serem exigidos para cada espécie e quantidade de alimentos racionados e uma tabela oficial de valores deverá ser afixada em lugar bem visível em todos os açougues e estabelecimentos de sêcos e molhados.

Os produtos mais escassos exigirão mais "pontos". O valor em "pontos" dos produtos sujeitos ao racionamento pode ser alterado pelo governo e essa alteração tem por fim diminuir a procura dos gêneros que se tornarem mais escassos e aumentar a daqueles que se apresentarem em maiores quantidades no mercado.

As alterações oficiais serão afixadas em todos os estabelecimentos e o valor em "pontos" de cada produto racionado será o mesmo em todos os estabelecimentos e em todas as regiões do país. O preço e a qualidade das mercadorias a serem adquiridas nada têm que ver com o seu valor em "pontos".

Com cinquenta por cento da capacidade produtiva da nação entregue atualmente aos objetivos de guerra, as mercadorias e os serviços com os quais se pode gastar dinheiro, atingem a 54 por cento apenas da renda nacional. Vinte por cento, aproximadamente, dessa renda, está sendo empregada na compra de títulos do empréstimo de guerra e também em seguros de vida, depósitos bancários e outras formas de economia. Doze por cento está sendo arrecadada através de impostos individuais, como uma forma de tributo direto. Um operário de guerra, por exemplo, pode estar pagando tanto quanto 20 por cento do seu salário diretamente ao tesouro nacional, através de impostos, além de desembolsar também para o imposto de consumo que incide em várias mercadorias que ele comprar. Seu salário sofre ainda um desconto de cinco por cento, semanalmente, para atender ao pagamento do "Imposto da Vitória", e no fim do ano, ele terá, talvez, que pagar 15 por cento de imposto sobre a renda. Uma parte do "Imposto da Vitória" lhe será reembolsada depois da guerra. As providências tomadas pelo governo não vieram eliminar todos os efeitos causados pela guerra na economia nacional. Alguns problemas continuam agudos. Mas muitas dificuldades têm sido remediadas, sobretudo para os que dispõem de pequena renda.



Problema do financiamento da guerra: o Secretário do Tesouro Henry Morgenthau (à esquerda) comparece à Câmara dos Representantes para pedir uma majoração de impostos



Complicam-se as compras em tempo de guerra. Um caixaero destaca os coupons correspondentes aos pontos do racionamento dos gêneros alimentícios, de acordo com a nova lei



Durante uma campanha para promover a compra de "Selos de Guerra", em Nova York. Os retalhistas da cidade conseguiram vender selos no valor de um milhão e quinhentos mil dólares



Moradores de Nova York, esperam a sua vez, em linha, para receber as cadernetas de racionamento de gêneros alimentícios, numa escola pública da cidade



A Sra. Philip L. Crowlie, uma característica dona de casa, chamada a Washington para dar o seu parecer sobre o racionamento dos gêneros



Vista de uma das muitas fazendas de criação de gado na Nicarágua, indústria de grande desenvolvimento no país. Ao fundo—um gigantesco e antigo vulcão

NICARÁGUA

TERRA DE BELOS LAGOS E MONTANHAS

O esforço de guerra das Nações Unidas tem encontrado no solo da Nicarágua uma valiosa fonte de materiais estratégicos. Nessa República da América Central, que se caracteriza pelos seus pitorescos lagos, suas grandes plantações, suas florestas e montanhas, se abateem as indústrias bélicas de excelente borracha que é o seu produto mais importante — elemento essencial para facilitar a auto-locomotoção de veículos de guerra, desde o mais leve dos "Jeeps" até os enormes autocaminhões e os possantes canhões de sítio — bem como de madeiras próprias para a construção de aeroplanos e de lanchas-torpedeiras, e de tantos outros produtos indispensáveis para a prossecução de guerra.

Quando o Japão ocupou as áreas onde maior era a produção de borracha, a Nicarágua, juntamente com várias outras Repúblicas Americanas, deu imediato impulso à extração da "hevea". Durante o primeiro ano de intenso trabalho, o de 1942, o país forneceu mais de 500 toneladas do produto para as fábricas dos Estados Unidos, e a sua extração, este ano, promete ser bastante aumentada.

De especial importância no comércio exportador da Nicarágua é o café, cujos terrenos de cultura se encontram nos planaltos que separam do Oceano Pacífico os grandes lagos de Manágua e de Nicarágua. A produção cafeeira, que se estende pelas regiões de Carazo, Manágua, Chinandega, Matagalpa e Jinotega, atinge uma quantidade de 17,000 toneladas anualmente.

Muito tem sido feito para reajustar a economia nacional ao deslocamento causado pela guerra. A Junta de Controle dos Preços e do Comércio fez um estudo das necessidades nacionais referentes aos produtos escassos, e dispôs da distribuição dos mesmos de acordo com a emergência. Promoveu ainda campanhas para orientar o público a conservar os produtos existentes e estabeleceu medidas similares às então adotadas por outras nações do continente.

Em Janeiro de 1942, foi estabelecido o racionamento da gasolina, do querosene, dos pneumáticos e das câmaras de ar.

O governo tem cooperado em todos os sentidos para o intercâmbio comercial interamericano e para a defesa continental, destacando-se nesse sentido o seu interesse em ativar a construção do trecho da Rodovia Panamericana que passa pela Nicarágua.

Essa estrada será dotada de magnífico pavimento moderno em todo o seu percurso pela América Central. Mas para atender às crescentes necessidades do tráfego na região, uma antiga estrada, macadamizada, está passando por concertos urgentes, devendo



O general Anastasio Somoza, Presidente da República, ao dirigir-se ao público, do palácio



O artístico coreto do jardim da praça principal de Manágua, onde aos domingos, se realizam concertos públicos que constituem um dos costumes característicos locais



Aspecto de uma das ruas da capital nicaraguense. Ao fundo, destaca-se a histórica Catedral Metropolitana, cheia de reminiscências, e à esquerda, o Palácio Nacional



Os carinhos maternos encontram no bem organizado serviço de assistência à infância, em Manágua, uma das garantias da nova geração



O povo em vibrante demonstração de solidariedade com as Nações Unidas, em frente ao Palácio Presidencial. A Nicarágua foi uma das primeiras nações americanas a declarar guerra ao Eixo



As madeiras de lei, essenciais na construção naval, são uma das riquezas da Nicarágua. Estas toras de mógno, depois de preparadas serão embarcadas para os E.E.U.U., e empregadas na construção de navios e de lanchas-patrolhas



As florestas nicaraguenses também produzem um material de guerra vital — a borracha. Aqui vemos o embarque do produto a bordo de um avião com destino à indústria de guerra dos E.E.U.U.



Craças à natureza do solo, impregnado de lava e à constância das chuvas, as planícies da zona baixa do país são ideais para a cultura da cana de açúcar. Em baixo: Modernos maquinismos estão sendo empregados para a ativação da construção do trecho da Rodovia Panamericana que passa pelo território da Nicarágua. Aqui se vê uma parte da estrada, prestes a receber o pavimento



Canhões anti-aéreos, de tiro rápido, que fazem parte da defesa de várias cidades do país contra qualquer possibilidade de ataque, devido à sua posição estratégica



Uma das fontes de um bem organizado exército: cadetes da Escola Militar da Nicarágua, cujo corpo de alunos está agora consideravelmente aumentado, para satisfazer às necessidades da mobilização das forças militares da República, em face da guerra. Sua instrução está sendo completamente especializada e o equipamento é dos mais modernos

estar pronta para o intenso movimento dentro de poucos meses. Conquanto os Estados Unidos estejam custeando os concertos da antiga estrada, a Nicarágua está contribuindo substancialmente para a construção da estrada permanente.

Além desse importante programa rodoviário, está agora em construção uma estrada interoceânica entre San Benito, na Rodovia Panamericana e Rama, à margem do rio Escondido. Quando ficar terminada, essa ligação será importante contribuição para a defesa continental e para o desenvolvimento econômico da Nicarágua.

A guerra trouxe alguns problemas que exigiam atenção imediata e, por isso, o governo criou o Departamento Nacional de Defesa, com alçada para investigar as atividades dos cidadãos do Eixo e seus correligionários, e para superintender a censura de todos os meios de comunicações. Numerosos elementos indesejáveis das nações inimigas já foram deportados e outros se encontram internados no país.

A Nicarágua foi uma das primeiras, dentre as Repúblicas Americanas, a declarar guerra às nações do Eixo, logo após o ataque do Japão contra os Estados Unidos. E na Conferência do Rio de Janeiro, a Nicarágua manteve-se na vanguarda da corrente em prol de uma perfeita cooperação continental.

Através do rádio, o sentimento nacional nicaraguense tem se feito ouvir no mundo inteiro, e de maneira tão vigorosa que já tem provocado do próprio rádio de Berlim, respostas repassadas de significativa indignação.

Por ocasião da passagem do primeiro aniversário do ataque japonês contra Pearl Harbor, foram numerosas as demonstrações de solidariedade que se verificaram de um ponto a outro da Nicarágua.

Na cidade de León, na sua história universidade, realizou-se uma expressiva solenidade patrocinada pelo Presidente Anastasio Somoza, tendo sido inaugurado na galeria de honra o retrato do grande fundador americano — George Washington.





COMBÔIO NO ATLÂNTICO

ROMPENDO o bloqueio que os alemães têm tentado estabelecer com os seus submarinos, suas minas e aviões de bombardeio, os combôios das Nações Unidas continuam a fazer o transporte de tropas e de abastecimentos para as várias frentes



de batalha. As linhas de abastecimentos através do Atlântico — para a Inglaterra, para a Rússia e para a África — são as que mais estão sobrecarregando os transportes marítimos. Um exemplo serve para ilustrar esse fato: nos dias de grande atividade, as

fôrças aéreas aliadas na África consomem até 1.500.000 galões de gasolina, e todo esse combustível tem que ser transportado em navios-tanques. Todos os combôios são protegidos por unidades da marinha de guerra. Mas sempre que o combôio for

numeroso e valioso e tiver que seguir por uma rota através de áreas perigosas, essa proteção é reforçada com a presença de um ou dois navios porta-aviões. Os aeroplanos permanecem em constante vigilância numa área de muitos quilômetros.

A DECLARAÇÃO DO PRESIDENTE ROOSEVELT:

"E' com um sentimento de profundo horror, que bem sei será partilhado por todos os povos civilizados, que comunico a bárbara execução, ordenada pelo govêrno do Japão, de alguns dos membros das nossas forças armadas que caíram prisioneiros dos japoneses por um mero incidente de guerra.

O govêrno dos Estados Unidos, em comunicação formal dirigida ao govêrno japonês, condenou energicamente esse ato de barbarismo. Nêsse protesto, o govêrno dos Estados Unidos informou o govêrno do Japão que chamaria à responsabilidade perante a justiça, em devido tempo, todos os elementos do govêrno japonês que participaram nêsses crimes diabólicos.

Nossos inimigos lançaram mão de um nefando recurso. Mas o intuito demonstrado pelos régulos militares do Japão para nos intimidar falhará completamente. Servirá apenas para tornar o povo dos Estados Unidos mais decidido do que nunca a exterminar o vergonhoso militarismo japonês."



Depois do raide aéreo de surpresa contra Tóquio, o major-general James Doolittle repousa numa base aérea chinesa, com os tripulantes do seu avião. Os tripulantes são os seguintes (da esquerda para a direita): Sargento F. A. Braemer, sargento P. J. Leonard; tenente A. R. L. Cole, general Doolittle e tenente H. A. Potter. Em baixo: Aspecto da base naval de Yokosuka, no Japão, tomado de um dos aviões atacantes



O BOMBARDEIO AÉREO DE TÓQUIO

O BOMBARDEIO de Tóquio e de outras cidades japonesas foi preparado com três meses de antecedência. Oitenta aviadores se apresentaram como voluntários para a missão de bombardear áreas industriais do território inimigo, e os preparativos começaram imediatamente em um aeródromo da Florida.

Em local assinalado pelas linhas brancas que correspondiam às dimensões do convés do porta-aviões "Hornet", os aviadores deram início às provas de decolagem dos grandes bombardeiros B-25, preparando-se para levantar o vôo dentro dos limites de uma pista extremamente curta.

Para se familiarizarem com a extensão da rota a ser percorrida, os aviões fizeram frequentes vôos na costa dos Estados Unidos, simulando as distâncias que, sobre território japonês, correspondiam aos pontos a serem atacados: os centros industriais de Tóquio, de Yokohama, de Nagoya, de Kolu e de Osake.

Depois de várias semanas de constantes exercícios, os aparelhos foram embarcados a bordo do porta-aviões "Hornet", que se fez ao largo, pronto para a sua missão.

Pelas águas agitadas do Pacífico segue agora, magestosamente, o navio com rumo ao Extremo-Oriente. No seu convés, os artilheiros aéreos exercitam-se no tiro ao alvo, servindo-se de papagaios de papel para uma perfeita pontaria.

Os pilotos, os bombardeadores e os encarregados da navegação dos aviões de bombardeio entregam-se pacientemente ao estudo e análise de fotografias dos pontos estratégicos a serem atacados e marcam a rota que devem seguir. Do seu chefe, o tenente-coronel Doolittle, recebem êles as últimas instruções relativas aos detalhes do raide projetado e às possibilidades de fazerem uma aterrissagem segura em território livre chinês depois do assalto.

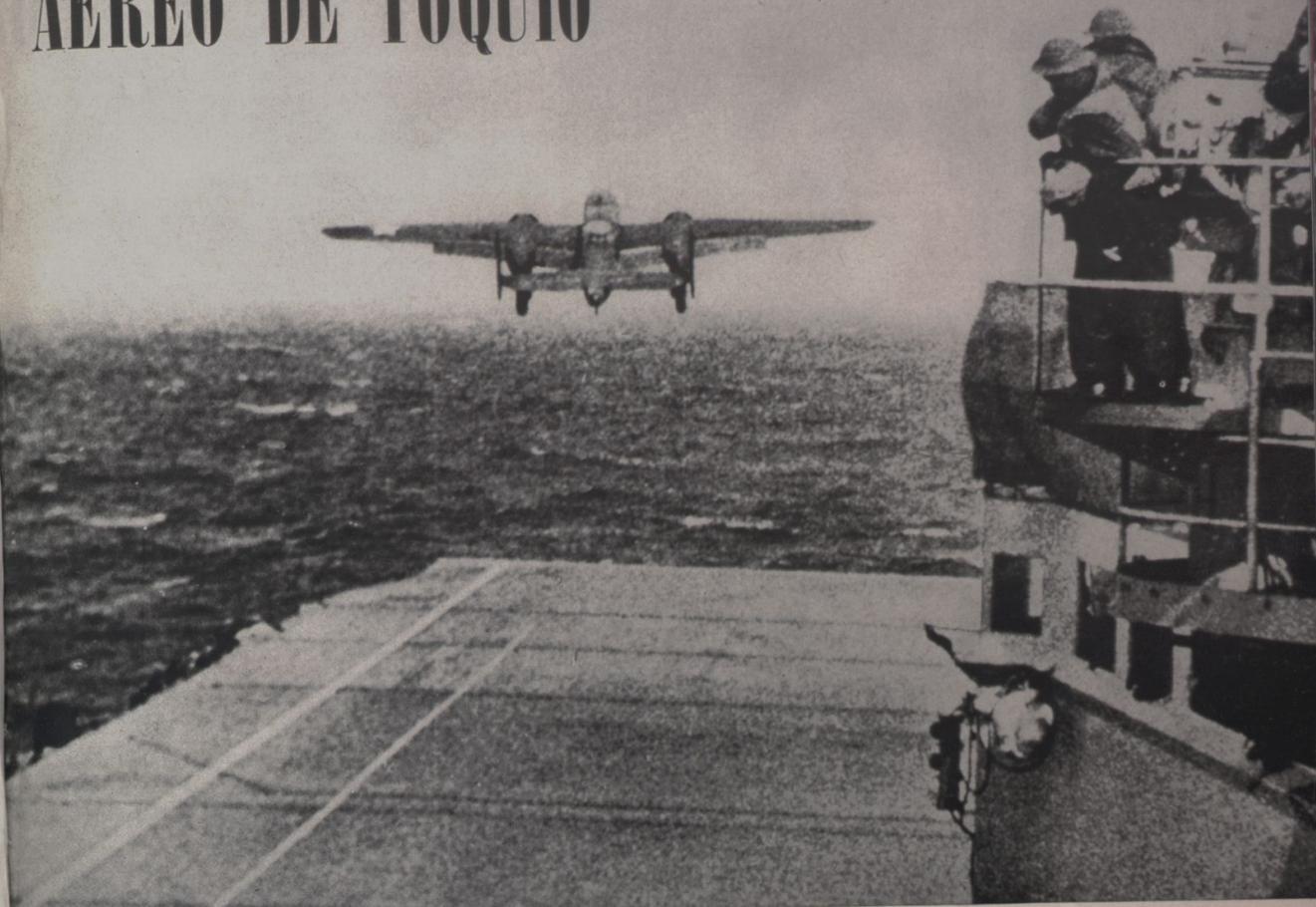
Cada um dos 16 bombardeiros que devia participar na missão ficou com o seu respectivo objetivo designado. Quanto à necessidade de alcançarem os aviões aeródromos situados dentro de um perímetro garantido, ficou resolvido que a decolagem seria feita a 600 milhas da costa do Japão.

A missão se revestia de perigos em tôdas as suas fases: o perigo de colocar a força naval a uma distância de tiro do Japão, sob as vistas das patrulhas inimigas; o perigo da decolagem, do convés de um porta-aviões, de grandes bombardeiros do exército; os riscos do vôo sobre o próprio Japão e o risco que representava a distância adicional até território chinês, na melhor das hipóteses.

A expedição fora decidida em Janeiro, como uma maneira de embarçar as grandes ofensivas lançadas pelo inimigo em princípio de 1942. Seu objetivo era causar o maior dano possível às indústrias bélicas do Japão e imobilizar dentro das suas fronteiras e águas circunvizinhas tanto as forças aéreas como outros elementos de ataque que pudessem ser empregados pelo inimigo em suas ofensivas em outros setores. O "Hornet" se aproximou do Japão em meados de Abril, num momento de graves apreensões para as Nações Unidas.

Os defensores de Bataan, enfermos e famintos, tinham sido forçados a se render; a fortaleza do Corregidor estava sob o tormento do constante bombardeio japonês por terra e pelo ar; o inimigo estava avançando ao norte, por Irawaddy, em direção à estrada estratégica de Burma; as Índias Ocidentais tinham caído em poder dos japoneses; a Austrália estava em perigo; Rommel preparava-se para atacar o Egito; na costa atlântica dos Estados Unidos os submarinos alemães intensificavam a sua ação contra a marinha mercante; esperava-se um grande ataque japonês contra Hawaii e contra a própria costa americana — um ataque que, de fato, se verificou em suas formas preliminares, mas que fracassou em face da vitória alcançada em Midway pelas forças navais e aéreas norte-americanas.

O almirante Halsey, comandante da força que se compunha de cruzadores, de destroyers e do porta-aviões "Hornet", planejou que a decolagem dos aviões fosse feita a 400 milhas, aproximadamente, de Tóquio e que, imediatamente, a sua força naval se afastasse daquela área. A deco-



O primeiro avião a decolar do "Hornet" foi o do general Doolittle, que foi seguido, de três em três minutos, pelos 15 restantes. Todos eram bombardeiros Mitchell



"Grandes incêndios perduraram durante dois dias em alguns locais" — diz a legenda desta gravura publicada numa revista japonesa



Com os olhos vendados pelos seus captores, um dos aviadores norte-americanos é conduzido do seu avião para uma prisão, no Japão, segundo a revista do Eixo na qual saiu publicada esta fotografia

O BOMBARDEIO AÉREO DE TÓQUIO (Continuação)

lagem seria feita ao anoitecer, o ataque se realizaria à noite e os aviões alcançariam os aeródromos na China cedo pela manhã. Esse foi o plano assentado. Mas quando o "Hornet" estava ainda a 800 milhas de Tóquio, na manhã de 18 de Abril, a força naval deparou com as patrulhas japonesas. O navio evitou uma das unidades inimigas, mas enquanto estava procurando se afastar de uma outra, encontrou uma terceira, que foi posta a pique pelos canhões do porta-aviões. Os pilotos que chegaram à coberta do "Hornet", logo depois do café da manhã, ainda viram o navio em chamas, no horizonte. O almirante Halsey e o tenente-coronel Doolittle receavam que o navio-patrulha japonês tivesse dado, pelo rádio, o alarma para Tóquio.

De maneira que, em vez de esperar até o cair da tarde, conforme estava combinado, foi dada ordem para a decolagem imediatamente, da distância de 200 milhas além do limite de segurança. Os tripulantes dos aviões sabiam que havia poucas probabilidades de poderem alcançar a China e ficou resolvido que tentariam amerrissar ao largo da costa chinesa e fazer uso dos barcos salva-vidas de borracha, para chegarem à terra.

O mar estava agitado; as ondas dificultavam a estabilidade de navio para a decolagem dos aviões. Estes tinham que decolar no preciso momento em que a prôa do navio se alçasse de um dos recôncavos do mar. Doolittle pilotou pessoalmente o primeiro avião. Entre a superestrutura do navio e a asa direita do aparelho havia uma espaço de pouco mais de um metro; a outra asa se estendia por sobre o mar. Era uma operação arriscada.

A manobra de levantar o vôo foi feita com perfeita precisão, arrancando entusiásticos aplausos da guarnição inteira, enquanto o avião circulava em torno do navio, acertando as suas agulhas. Momentos depois, o aparelho rompia numa tangente, com rumo ao Japão. Essa era a primeira vez que um bombardeiro bimotor decolava de um porta-aviões em pleno mar.

O sol estava radiante, e havia vento favorável, cuja velocidade era de 32 milhas horárias. Doolittle decolou às 8.20 e os outros quinze aviões o seguiram, em intervalos de três minutos cada um.

Era meio dia quando os aviadores primeiro viram a linha da costa japonesa e aproximaram-se em vôo rasteiro, de 5 a 6 metros acima da superfície das águas. Os aviões só foram observados quando já estavam quasi alcançando os seus objetivos. Os japoneses foram surpreendidos.

Três formações dos aviões espalharam-se por sobre a área de Tóquio e dos estaleiros de construção naval de Yokosuka. Uma quarta formação seguiu pelo sul da capital e separou-se para bombardear pontos estratégicos em Nagoya, em Osaka e em Kobe, da indústria bélica japonesa.

Doolittle passou com o seu avião tão rente aos telhados de Tóquio que lhe foi possível ver a expressão de espanto no rosto dos japoneses nas ruas da cidade. Num certo ponto, estava se realizando um jogo de baseball e os espectadores correram, tomados de pânico, mas depois que os aviões já tinham passado. Um avião passou por sobre um navio porta-aviões, na baía de Tóquio, e outro passou por um aeródromo onde se achavam alinhados numerosos aviões de caça. Os bombardeadores mal se contiveram no desejo de bombardear alvos tão tentadores, mas as ordens dadas por Doolittle eram para que se bombardeassem unicamente os objetivos considerados nos planos estabelecidos.

Os aviões atingiram uma altitude de 500 metros para procederem ao bombardeio em vista, evitando assim a sua própria destruição em consequência das explosões. Alguns aviões de combate japoneses tentaram interceptá-los, e verificou-se o fogo da artilharia anti-aérea, mas a resistência foi inócua.

Um avião, pilotado pelo capitão Charles Greening, abateu dois aparelhos japoneses e prosseguiu para bombardear uma refinaria de gasolina e respectivos depósitos. As bombas causaram uma explosão tão grande que o piloto, com o choque, bateu com a cabeça na coberta da sua nave. O major John A. Hilger, ao atacar o seu objetivo em Nagoya, livrou-se facilmente do fogo anti-aéreo e continuou na sua rota para bombardear as fábricas aeronáuticas, um grande depósito de gasolina, um arsenal e vários alojamentos.

Cada avião ia marcando, um por um, todos os seus respectivos objetivos atacados — uma fábrica de tanques, um estaleiro com um cruzador em construção, uma fábrica de aviões. As explosões e as chamas causadas pelas bombas incendiárias foram devastando usinas de aço, fábricas de pólvora, fábricas de maquinismos, centros ferroviários, docas, arsenais e refinarias de petróleo.

Ao deixarem o Japão, os aviões foram surpreendidos por um temporal, quando seguiam, espalhados, pelo mar da China. Isso causou-lhes um rápido desgaste nas suas reservas de combustível, devido à necessidade de enfrentar fortes ventos contrários. Um dos aviões ficou com a quantidade do seu combustível tão reduzida que foi forçado a se dirigir para a Sibéria onde conseguiu aterrissar, tendo sido internada a sua tripulação.

Durante a noite, a formação de nuvens era tão espessa que os pilotos não conseguiram ver o extremo das asas dos aviões. Um dos aparelhos elevou-se a uma altitude de mais de 3.000 metros, para procurar estrelas para o encarregado da navegação, mas as nuvens elevavam-se a mais ainda. Vários dos aviões caíram no mar, perto da costa da China. Os outros projetaram-se em terra, depois dos tripulantes terem saltado em seus para-quédas, na escuridão e em mau tempo, sobre território desconhecido. O sargento Waldo Bither estava se preparando para saltar, quando o seu para-quéda se abriu repentinamente dentro do próprio avião e não foi sem grande dificuldade que ele, com a ajuda do piloto, conseguiu empacotar novamente o para-quéda e saltar. O para-quéda do tenente Charles Ozuk ficou preso numa árvore e a força do vento fê-lo bater continuamente com o corpo contra um corte de pedras. Assim ficou ele a noite inteira e durante o dia seguinte, antes de poder recuperar forças para cortar as suas amarras. A maioria dos tripulantes caiu em território livre chinês, mas alguns foram cair em território ocupado pelos japoneses, contra todas as expectativas.

DE Tóquio, pelo rádio, veio a primeira revelação do raide aéreo. O governo dos Estados Unidos absteve-se de divulgar qualquer detalhe sobre o caso, durante os meses seguintes, porque a divulgação poderia causar embaraços aos aviadores, no seu esforço para alcançarem um lugar seguro.

O segredo de início também serviu para permitir que a força naval da qual o "Hornet" fazia parte evitasse qualquer encontro com alguma das unidades da esquadra japonesa que pudessem se achar na região das operações. E enquanto se pudesse manter o segredo, os japoneses seriam obrigados a se preparar para a defesa contra numerosas possibilidades, alarmados pelo perigo.

Eles não podiam saber se os aviões tinham vindo da China, de um porta-aviões ou de algum ponto estratégico em plano norte do Pacífico e continuariam na incerteza de que os ataques pudessem se repetir. Assim, durante os críticos meses da guerra no Pacífico, enquanto as Nações Unidas estavam gradativamente estancando a avançada dos japoneses, o governo de Tóquio foi forçado a imobilizar parte do seu poder militar exclusivamente para a defesa. A missão do ataque estava realizada. Com a passar das semanas, os aviadores foram

aos poucos chegando a Chungking. Alguns ficaram escondidos, durante dias e até semanas, enquanto os japoneses os procuravam e conseguiram finalmente chegar a território ocupado pelos aliados.

Depois de alguns meses, verificou-se positivamente que um aviador tinha sido morto, dois continuavam desaparecidos, cinco haviam sido feitos prisioneiros dos japoneses e três, provavelmente, também estavam prisioneiros. Dentre os aviadores que conseguiram escapar, alguns ficaram feridos, alguns regressaram ao serviço na China e outros seguiram para a África, sob as ordens de Doolittle, que fora promovido a general de brigada e depois a major-general. O almirante Halsey foi feito comandante de todas as forças navais na área do sul do Pacífico. O "Hornet" foi destruído na batalha de Santa Cruz, seis meses depois do raide.

NO dia 19 de Outubro de 1942, a governô dos Estados Unidos soube pela primeira vez, do destino dos aviadores que tinham sido feitos prisioneiros. Essa informação, feita através de rádio de Tóquio, referia-se à captura dos aviadores, ao seu "juízo" e a sua "punição". O governo norte-americano tentou repetidamente obter uma confirmação. Em 12 de Março de 1943, finalmente, conseguiu receber uma declaração oficial.

O governo japonês afirmava que tinha ordenado o julgamento dos aviadores capturados pelo crime de haverem bombardeado propositadamente objetivos não-militares e haverem feito fogo contra civis, não-combatentes, e que os acusados tinham confessado tais atos, tendo sido, por isso, condenados à morte. Alguns dos aviadores foram executados; outros tiveram a pena comutada.

Os japoneses se recusaram a considerar os aviadores restantes como prisioneiros de guerra, a divulgar os seus respectivos nomes, a declarar as sentenças que lhes foram impostas ou a permitir que fossem visitados pelo ministro da Suíça em Tóquio, como encarregado dos negócios dos Estados Unidos.

Numa nota formal, o governo dos Estados Unidos declarou serem falsas as acusações de que os aviadores norte-americanos tinham atacado intencionalmente qualquer não-combatente. Chamava a atenção para numerosos casos em que as autoridades japonesas tinham recorrido à tortura para conseguir "confissões" e declarava que se os aviadores dos Estados Unidos haviam confessado os crimes que lhes foram atribuídos pelos japoneses, tais confissões constituíam simples declarações extorquidas por meio de violência.

O governo dos Estados Unidos acentuou também que o Japão tinha se comprometido solenemente a cumprir com os termos da Convenção sobre Prisioneiros de Guerra, assinada em Genebra, segundo a qual todos os soldados capturados durante o curso de operações militares devem ser tratados como prisioneiros de guerra; que, no caso da necessidade de qualquer procedimento judicial contra um prisioneiro de guerra, a nação que estiver a cargo dos interesses do país beligerante em questão deverá ser notificado com uma antecedência de três semanas, pelo menos, do julgamento; que nenhum prisioneiro deverá ser obrigado a confessar a sua culpa acérra do ato de que o acusa; que o prisioneiro deverá ter um advogado de defesa, da sua própria escolha; que um representante da nação protetora dos interesses seja permitido assistir o julgamento; que a sentença pronunciada contra o prisioneiro deverá ser comunicada à nação protetora, imediatamente; que, no caso de pena de morte, os detalhes da culpa deverão ser comunicados à nação protetora, para serem transmitidos à nação beligerante em cujas forças militares serviu o prisioneiro, e que a sentença não deverá ser cumprida antes de expirar o período de três meses pelo menos, da referida comunicação. O Japão, no caso, se recusou a tudo isso.

CAPELÃES ABNEGADOS

DESARMADOS e destemidos, centenas de capelães estão acompanhando as tropas de assalto dos Estados Unidos na sua ação contra o Eixo, nas frentes de batalha de além-mar.

Durante as tréguas entre os combates, são frequentemente solicitados para celebrar ofícios religiosos. Várias vezes por dia, vão eles levar aos combatentes, em lugares diversos, a divina expressão do Sacrifício da Missa. Essa sagrada cerimônia é celebrada em clareiras, nas praias, no deserto ou a bordo.

Apesar dos perigos existentes nas frentes de batalha, cada capelão que tem seguido para o seu sacerdócio junto às tropas tem se oferecido voluntariamente. Durante a primeira guerra mundial, o exército sofreu a perda de cinco capelães, mortos na linha de fogo, enquanto prestavam assistência aos combatentes. Nesta guerra, cinco capelães — dois católicos, dois protestantes e um israelita — já foram vitimados em combate. Trinta e sete foram feitos prisioneiros.

O Rev. John Washington, natural de Nova Jersey, desapareceu durante o torpedamento de um transporte no Atlântico norte. Na ocasião em que o navio afundava, o capelão manteve-se no convez animando os soldados e chegando mesmo a dar a sua jaqueta salva-vida a um que não a tinha. Os sobreviventes viram-no de joelhos, orando, no momento em que o navio sossobrava.

O outro capelão, o Rev. Clement Falter, de Ohio, foi morto no dia 8 de Novembro de 1942, durante os primeiros assaltos contra Fedhala, na África do Norte. Foi sepultado num pequeno cemitério próximo desse local, juntamente com alguns soldados americanos mortos em combate. O arcebispo D. Francis J. Spellman, vigário-geral das forças armadas dos Estados Unidos, esteve em visita àquela região e teve ocasião de celebrar uma missa no túmulo do heróico capelão.

O sargento-mór Charles Marlin, que desembarcou com o Rev. Falter na África, assim relata a abnegação do prelado:

"Chegamos à costa d'África pouco depois do escurecer. As luzes no litoral apagaram-se de repente e compreendemos logo que havíamos sido descobertos. Cêrca de meia noite houve uma reunião de vários oficiais e o capelão estava presente. Todos o aconselhavam a não acompanhá-los na primeira tentativa de desembarque e assalto. Mas o capelão declarou terminantemente que não estava ali procurando a sua própria segurança, mas apenas o bem-estar dos seus soldados. E fez questão de participar dos mesmos perigos com a tropa, durante o período mais intenso do combate."



O capelão católico J. Washington, que, durante o naufrágio do navio em que viajava, deu o seu salva-vida a um soldado e pereceu afogado



A flamula da Igreja, que é o único emblema que se permite içar acima do pavilhão nacional, serve para indicar que a bordo de um navio de guerra está se celebrando uma cerimônia religiosa



O Rev. C. Falter, primeiro capelão a ser morto em combate nesta guerra, durante o ocupação da costa africana. Foi-lhe conferida, postumamente, a Medalha de Mérito Militar "Coração Púrpura"



Aumenta a compra de sementes. Devido ao racionamento de alimentos enlatados, muitas pessoas que nunca se dedicaram ao plantio de hortas estão agora ativas, na primavera, fazendo plantações de vários legumes



Dois colegiais cultivam com todo interesse a sua "Horta da Vitória". Em baixo: No Jardim Botânico de Nova York especialistas em agronomia fazem uma demonstração do que se pode conseguir num pequeno lote de terreno de 48 por 38 pés de dimensão. O espaço fornece vegetais em quantidade bastante para uma família. Dez milhões, aproximadamente, de pequenas hortas estão sendo cultivadas intensamente nos Estados Unidos



HORTAS DA VITÓRIA

EM face das enormes quantidades de substâncias que, nos Estados Unidos, são necessárias para o consumo do seu povo, das suas forças armadas e dos seus aliados, a pá e a enxada tornaram-se dois símbolos de patriotismo. Para cooperar no vasto programa de produção agrária este ano, nas cidades e nas vilas já estão em franco cultivo dez milhões, aproximadamente, de pequenas hortas, e cultivadas, em muitos casos, por pessoas que nunca antes se dedicaram a esse trabalho, mas que mostram todo o interesse em aprender.

Todo espaço de terra disponível nos jardins, nos quintais e até nos parques públicos, os colegiais, meninos e meninas, também se reúnem à legião dos que estão fazendo o plantio de hortaliças e de legumes. Nas cidades e nos campos, homens e mulheres de todas as camadas sociais se interessam em empregar suas horas de lazer no amanho da terra, cultivando as hortas que, pela sua significação no esforço de guerra, são denominadas "Hortas da Vitória".

O produto dessas pequenas plantações contribuirá para que os Estados Unidos possam dispor de quantidades suficientes para as suas próprias necessidades internas e continuem a suprir suas tropas nas frentes de batalha no estrangeiro, sem que haja nenhuma solução de continuidade nos fornecimentos à Inglaterra, à Rússia e demais nações aliadas.

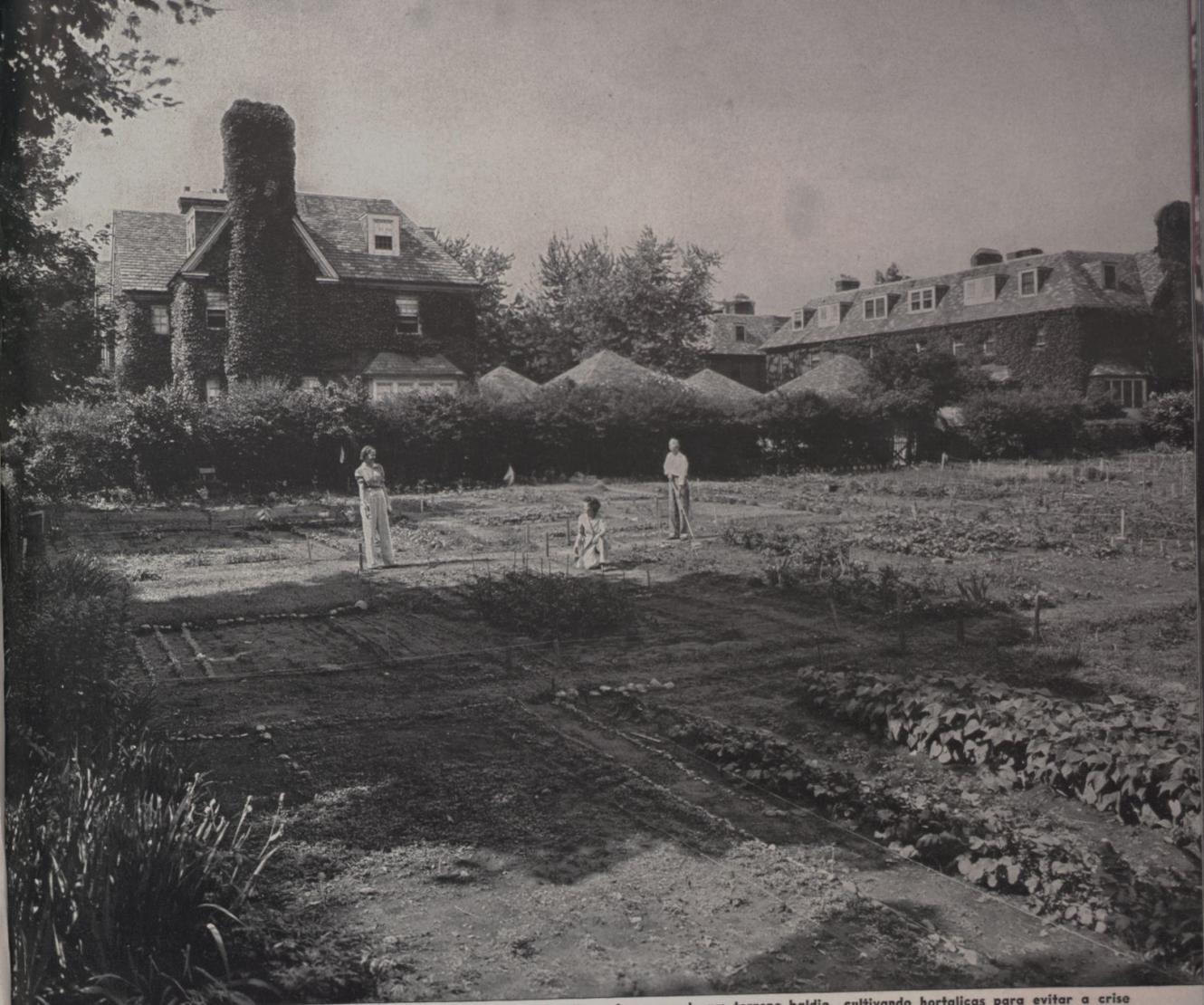
Antes da guerra, já vinha se acentuando durante dezenas de anos seguidos, o declínio do cultivo das pequenas hortas, tanto nas cidades como pelo interior do país. As populações urbanas e suburbanas, com o progredir dos novos métodos agrários, passaram a ter à sua disposição todos os legumes e vegetais frescos que eram transportados em vagões frigoríficos nas vias férreas de um ponto a outro do país, procedentes das melhores zonas de cultivo. Demais, o desenvolvimento da indústria dos gêneros enlatados deu grande impulso ao consumo dos produtos das terras férteis dos vales no Estado da Califórnia.

Com a guerra, entretanto, mais se foi acentuando a necessidade de abastecer as crescentes forças militares da nação, já espalhadas pelos pontos mais longínquos do mundo. Esse abastecimento também passou a ser extensivo a várias nações aliadas, de conformidade com os acordos realizados com os Estados Unidos. E os alimentos enlatados ficaram com o seu consumo grandemente sobrecarregado, sobretudo pela circunstância de serem de mais fácil conservação e transporte.

Por isso, em 1942, trinta e cinco por cento do total da produção de produtos agrícolas enlatados foram destinados para fins militares, e este ano o total será de cinquenta por cento.

Houve também grande incremento na aplicação do processo de desidratação de legumes e vegetais, para extrair os seus elementos líquidos sem, contudo, alterar-lhes o valor alimentício. Com esse processo alcançava-se também a solução do problema de espaço a bordo, que, para o transporte desses abastecimentos, ficaria reduzido ao mínimo possível.

Assim, o cultivo de hortas, grandes e pequenas, feito pela população em geral, é um meio prático e efetivo para auxiliar a aplicação do sistema de racionamento das substâncias no que se refere aos produtos enlatados e refrigerados. Para uma família, em geral, estão sendo cultivadas hortas em faixas de terrenos que medem dez metros de largura por quinze de extensão. Nos casos em que é possível reunir várias hortas, o governo custeia a preparação essencial do terreno.



Esta horta é o trabalho de moradores de casas de apartamentos que decidiram fazer uso de um terreno baldio, cultivando hortaliças para evitar a crise



Nos colégios e nas universidades o trabalho agrário se desenvolve com grande interesse. O cultivo de hortas é um fator para notas adicionais no fim do curso



Este "country club" perto da cidade de Nova York transformou o seu campo de "golf" numa enorme "Horta da Vitória", que será cultivada enquanto durar a guerra

UMA BATALHA DE TANQUES

IMPRESSONANTE ESPETÁCULO DA GUERRA MODERNA

O que foi um recente ataque de tanques alemães na Tunísia, e como foi o mesmo repellido depois de oito dias de renhido combate é aqui relatado por um correspondente do "New York Times":

LOGO que as patrulhas em automóveis e motocicletas observaram, a uns 15 quilômetros, a aproximação dos tanques alemães, um oficial do estado-maior e eu galgamos a serra e fomos nos postar num pico de 600 metros de altura, que ficava a cavaleiro do passo entre duas montanhas, onde, durante seis dias, estava havendo um tremendo combate. Daquela posição poderíamos acompanhar o desfecho da luta.

Os tanques avançavam com o objetivo de capturar um ponto estratégico na montanha e dominar o passo. Se conseguissem, poderiam cercar as nossas tropas e forçá-las a uma retirada. No ponto onde estávamos, podíamos contemplar o enorme vale verde e castanho, completamente plano, que se alongava numa extensão de 35 quilômetros, aproximadamente. À esquerda, via-se umas colinas, cobertas de pinheiros e, à direita, uma fila de rochedos desgastados pela ação do tempo. O inimigo não podia fazer manobras táticas no vale, por ser um ponto muito exposto. A sua única solução era avançar ou recuar. A situação era decisiva.

Ouvia-se perfeitamente o trote vindo do vale. Através de binóculos, víamos as nossas patrulhas, recuando. Já tinham atraído o fogo do inimigo e verificaram que ele avançava resolutamente. Perto da vila árabe, víamos os tanques médios nazistas, movimentando-se devagar. Dentre eles destacavam-se também alguns maiores, do tipo Mark VI, de 40 toneladas e armados com canhões de 88 mm.

A sua avançada agora como que parecia indecisa. De repente fizeram alto e descansaram sob um calor canicular. Horas depois, à tarde, movimentaram-se novamente, em formação cerrada.

As nossas baterias deviam continuar silenciosas, mas, subitamente, de uma das colinas, rompe um disparo, por engano, evidentemente. A granada vai levantar um montão de terra, em frente da coluna inimiga. Os alemães agora já conhecem a posição da nossa peça. Ansiosos, aguardamos o resultado.

O descuido custou-nos caro. Imediatamente vemos os aviões nazistas, com suas asas prateadas brilhando ao sol, levantar vôo da colina oposta, vindo fazer um círculo sobre a nossa retaguarda.

Entra logo em ação o nosso fogo anti-aéreo, com tremendo fragor, que parece sacudir as colinas e enche o céu com enorme quantidade de grandes esferas de fumaça. Os aviões inimigos, em firmes mergulhos, um a um, largam suas bombas contra a bateria que fez fogo. É um espetáculo único. Vemos projetarem-se as bombas, rompendo os ares. Tem-se a impressão de que a terra se levanta para encontrá-las no momento exato da explosão. Estamos longe de mais para verificar os efeitos. Os "Stukas" desaparecem, finalmente, pelo outro lado da colina, enquanto o fogo anti-aéreo das nossas baterias se faz ouvir incessantemente.

Agora, a pouca distância dos nossos tanques, só se vê fumaça negra. O inimigo pregou-nos uma partida. Atraiu o nosso fogo contra os seus aviões e enquanto tínhamos todas as atenções voltadas para a ação aérea, seus tanques avançavam pelo vale.

Conseguiram, assim, alcançar uma posição melhor. Mas as nossas baterias de morteiros os obri-

gavam a conservarem-se de rastro, quasi paralizados. Seguiu-se, então, um interregno na batalha. Outra linha de tanques médios nazistas começa a avançar e, pouco depois, faz alto para atirar, enquanto a primeira linha se prepara para outra descarga. Vemos, pelo binóculo, distintamente, os tanques inimigos. Parecem animais monstruosos.

Reenxetam a avançada, sem se ouvir a menor demonstração das nossas baterias. O plano é atraí-los o mais possível, antes de revelar as nossas posições. É a aplicação de uma velha estratégia do tempo dos pioneiros americanos, no desbravamento do oeste: "Só atirar quando se vir o branco dos olhos do inimigo." A expectativa é enervante, porque, agora os alemães já estão extremamente próximos.

Não podemos evitar tanta ansiedade, receiando que a nossa espera tenha sido longa de mais. Os tanques inimigos já estão dentro das nossas próprias linhas, mas o único fogo que se observa do nosso lado é o dos morteiros, continuando a alvejar o vale, como que para desviar a atenção.

A nossa artilharia entra, finalmente, em ação. Vê-se enormes colunas de fumo elevando-se dos tanques nazistas. Ouve-se o troar mais agudo dos canhões de 75 mm. dos nossos tanques. E a seguir, os nossos canhões anti-tanques rompem tremenda descarga. A paisagem inteira envolve-se em densas colunas de fumo negro. O troar dos canhões é de ensurdecer. É um verdadeiro pandemônio.

Tudo quanto é arma faz-se ouvir ao mesmo tempo, cada qual com um som diferente, formando uma sinfonia infernal. Não podemos nos conter e, na excitação, berramos entre nós mesmos, mas inutilmente, porque só conseguimos ouvir o formidável fragor do canhão.

Surgem os aviões. Há renhidos encontros. Mas os combatentes estão muito perto uns dos outros e no campo há muitas peças de artilharia, impedindo, assim, que a aviação desempenhe um papel importante. Os aparelhos conservam-se a elevada altitude e economizam suas bombas.

Agora, cabe a avançada aos nossos tanques. Atacam furiosamente, passando pela infantaria inimiga, no vale. Cortam-lhe a retirada e forçam-na a render-se no dia seguinte.

Um pouco para lá do vale, nossos tanques fazem alto, procurando evitar a concentração dos tanques pesados inimigos, armados com canhões de 88 mm. Demais, já está ficando escuro e não há luar, tornando, portanto, quasi impossível a ação dos tanques. O ar está impregnado de fumaça.

Nossos bombardeiros, compostos na maioria de aviões "Boston", surgem ao romper do dia e atacam os restantes tanques alemães. Sem dispôr da concentração de armas anti-aéreas, o inimigo não pode evitar o fulminante efeito do ataque da nossa aviação contra as suas posições.

Vendo-se sobrepujados, os alemães desistem da reação e retiram-se em zig-zag. Aqueles que conseguiram escapar, fazem contato com as demais forças que haviam se retirado na noite anterior.

Nossos tanques alcançam, finalmente, a entrada do passo, no outro extremo do vale. Tentam cortar a retirada dos últimos nazistas, mas o inimigo, valendo-se de tanques mais velozes para garantir a sua retaguarda, consegue afastar-se.

Está finda a batalha. O inimigo falhou na sua tentativa de dominar o estratégico vale e fuge apressadamente em direção à costa do Mediterrâneo.



Os tanques das forças aliadas avançando em formação aberta e protegidos pelo fogo da bateria que se vê abaixo, abrem caminho, nos desertos da Tunísia, no ataque contra a vila de Sened, ocupada pelos nazistas



TRABALHADORES NOTURNOS



Sob a luz intensa de possantes projetores elétricos, no péteo desta fábrica está se procedendo à montagem final de aviões de bombardeio, pela noite a dentro



Para facilitar a compra de gêneros, depois das horas do trabalho, das donas de casa que trabalham à noite na indústria de guerra, muitos armazens de secos e molhados conservam-se abertos até tarde da noite. Fica, assim, resolvido um dos problemas da guerra



O pai que acaba de voltar do trabalho noturno reune-se aos filhos na sua primeira refeição da manhã. É uma alteração de hábitos de vida, forçada pela necessidade de manter três turmas por dia, no trabalho consecutivo da produção de guerra

A guerra tem aumentado extraordinariamente o trabalho noturno nos Estados Unidos, como parte do programa para manter a produção industrial na base de 24 horas por dia. Nas obras de construção de dezenas de estabelecimentos fabris e nos serviços de construção naval, o trabalho continua pela noite a dentro sob a luz de projetores elétricos.

Nas fábricas, as modernas lâmpadas Neon conservam-se acesas continuamente, dia e noite. O ruído constante das máquinas completa o ambiente de trabalho febril que está em vigor para dotar a nação com todos os elementos necessários para a prossecução da guerra.

Quarenta por cento, aproximadamente, dos empregados na indústria bélica trabalham durante a noite. Para eles tem se desenvolvido novos hábitos de vida nos grandes centros de produção industrial. Açougues, armazéns de secos e molhados, lojas, cinemas e outras casas de diversões permanecem abertas até às 4 e 5 horas da madrugada para aqueles cujo trabalho termina à meia noite.

A necessidade de adotar o trabalho contínuo, dia e noite, fez-se sentir quando as legiões nazistas avançavam pela França a dentro. Agora, o trabalho nas indústrias de guerra já se encontram quasi igualmente distribuídos entre as turmas do dia e as da noite. A produção noturna está atingindo apenas 18 por cento menos, por operário, do que a produção verificada durante o dia.

Os que trabalham à noite se ressentem, naturalmente, de alguns dos inconvenientes mais comuns causados por essa alteração nos hábitos de vida, sendo as mais frequentes a vista cansada, as dores de cabeça e pequenas perturbações gástricas. A irregularidade das horas de sono também contribue para isso. Mas os operários noturnos têm, em média, um aumento de 15 por cento nos salários e muitos deles já se acostumaram a esse trabalho e dão-lhe preferência mesmo sem aumento algum.

A maioria, entretanto, reconhece alguns dos inconvenientes mais importantes, sobretudo no que se refere à vida de família, e pretendem voltar ao trabalho diurno depois da guerra.

O problema mais generalizado entre aqueles que trabalham durante a noite é conseguir dormir direito durante o dia. No curso da semana, eles se acostumam a dormir de dia, mas aos domingos, muitos deles preferem desfrutar a companhia da sua família e por isso ficam acordados durante as horas em que deveriam estar dormindo.

A esposa de um operário noturno também enfrenta certos problemas domésticos. Ela precisa mandar os filhos para a escola e cuidar das suas refeições a horas certas. Ao mesmo tempo, tem que preparar a alimentação para o marido, em horas irregulares e tem a preocupação de evitar que as crianças façam barulho durante as horas de repouso do marido. Já é considerável o número de mulheres que estão empregadas no trabalho noturno, mas a elas está sendo dada preferência para o trabalho nas turmas diurnas.

Muitas operárias começam a trabalhar às 6 e terminam às 14 horas, quando são substituídas por outra turma de mulheres, cujo trabalho se prolonga até às 20 horas.

Os homens que trabalham à noite começam, geralmente, às 16 horas e terminam à meia noite; a turma seguinte começa à meia noite e termina às 8, com trabalho extraordinário sempre que há urgência.

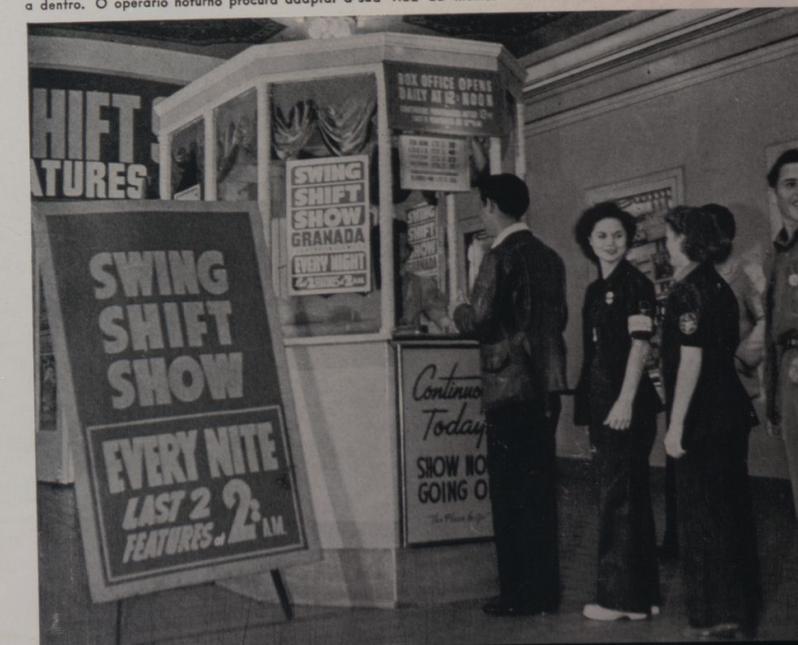
O constante trabalho das máquinas exige maior número de mecânicos para a sua boa conservação. Antes, qualquer concerto era feito à noite e as máquinas podiam ficar paradas durante vários dias ou serem enviadas para as oficinas.

Agora, porém, os concertos, muitas vezes, são realizados mesmo com as máquinas em movimento. Os mecânicos frequentemente têm que improvisar peças novas, para evitar delonga ou porque não existem mais peças sobressalentes. O essencial é conservar tôdas as máquinas com a menor interrupção de trabalho possível.

A moderna iluminação interior das fábricas facilita o trabalho e proporciona maior conforto ao operário. Na maioria, as fábricas são dotadas de lâmpadas de luz fluorescente.



A turma de meia-noite às 8 começa a sua faina quando a maioria da população dorme tranquilamente. Em baixo: Os cinemas também têm sessões especiais para aqueles que trabalham pela noite a dentro. O operário noturno procura adaptar a sua vida da melhor maneira durante a emergência





Tropas de assalto fazem a travessia de um curso d'água, num pequeno barco carregado com um canhão anti-tanque e munições, enquanto, em redor, explodem várias cargas de dinamite para simular a ação. Esta é apenas uma fase da intensa preparação a que se submetem essas tropas antes de entrarem em combate verdadeiro na Europa e na Oceania

ROMPENDO O ATAQUE

MILHARES de rios, de baías e enseadas terão que ser atravessadas sob o fogo do inimigo antes que as tropas das Nações Unidas possam marchar triunfantes nas ruas de Berlim e de Tóquio. No norte da África, na Nova Guiné e em Guadalcanal, as forças de infantaria e de engenharia dos Estados Unidos já conseguiram fazer as suas primeiras travessias bem sucedidas. Outras tropas, aos milhares, estão sendo submetidas a rigorosa preparação para os futuros assaltos.

Para os soldados de engenharia, que constroem pontes que dão passagem às tropas que avançam, os riscos de trabalhar sob a fuzilaria ou sob o bombardeio inimigo são precalços naturais do ofício. Sob o fogo intenso do adversário seguem remando em barcos de assalto com destino a praias hostis. E mesmo antes de haverem seus barcos atingido a praia, eles saltam dentro d'água e correm destemidamente para destruir pequenas fortificações improvisadas ou para abrir caminho através das cercas de arame farpado. As baixas ocorridas durante tais operações podem assumir grandes proporções. Muitos se expõem à pontaria do inimigo, quando se esforçam por cortar arames ou colocar os torpedos destinados a destruir as minas que possam infestar o terreno. Mas aqueles que avançam nos primeiros grupos bem sabem que outros barcos os seguirão conduzindo mais tropas, canhões anti-tanques, metralhadoras e os necessários abastecimentos. Foi assim que as forças norte-americanas fizeram a sua avançada contra o litoral da Nova Guiné e de uma ilha a outra no grupo das Salomão e das Aleutas.



Por meio de uma prancha, uma guarnição de tropas de assalto desembarca seu canhão anti-tanque. Cada soldado está armado com um fuzil Garand e carrega suas rações alimentares



Tanto em terra como na água, o "Jeep" anfíbio funciona perfeitamente como um veículo de guerra. Tem capacidade para transportar cinco homens e dispõe de um guincho para facilitar a sua subida em barrancos, por meio de um cabo de aço que pode passar-se em qualquer tronco de árvore, à margem de um rio. Seu potente motor é estanque



A automovel "Jeep" anfíbio, que já está em uso na zona de guerra, é atualmente produzido em grandes quantidades numa das fábricas de automóveis de Detroit. O veículo é uma adaptação do tipo similar terrestre

"JEEPS" ANFÍBIOS

ATIVA-SE, nos Estados Unidos a incomparável produtividade que está criando e desenvolvendo novas e mais eficazes armas de guerra. Nos laboratórios de ensaios e nos campos de provas, cientistas e soldados dedicam-se ao mistério de dotar as forças armadas da nação com os recursos bélicos que melhor correspondem às necessidades da guerra moderna. Dentre esses novos recursos destaca-se o automóvel "Jeep" anfíbio, cuja produção está se mantendo passo a passo com o crescimento das forças atacantes norte-americanas em constante atividade nas frentes de ultramar. Esse veículo anfíbio, que está desempenhando agora importante papel nas operações de desembarque, é um automóvel de quatro toneladas, de força motriz nas quatro rodas e com a carroceria em forma de barco. Em terra, presta-se para o transporte rápido de homens e de armas, pelos terrenos mais acidentados. Náguas, esse prodigioso "Jeep" presta os mesmos serviços, fazendo a travessia de rios, lagos e canais, ou percorrendo certas distâncias de mar. Para garantir um perfeito funcionamento, seu motor é acondicionado em compartimento especial, estanque. Um guincho disposto na proa desse barco-automóvel serve para içá-lo nas subidas mais íngremes. É dotado de uma bomba para esgotar a água que possa entrar pelos lados.

FOTOGRAFIAS DA BATALHA DO MAR DE BISMARCK



Bombardeiros aliados atacam um navio japonês, durante a grande batalha do Mar de Bismarck. Vê-se ao longe a fumaça de outro navio inimigo atacado, em chamas

Estes dois aviões japoneses foram destruídos em terra, pelos bombardeiros aliados, em Laé, na Nova Guiné, enquanto estavam se reabastecendo de combustível



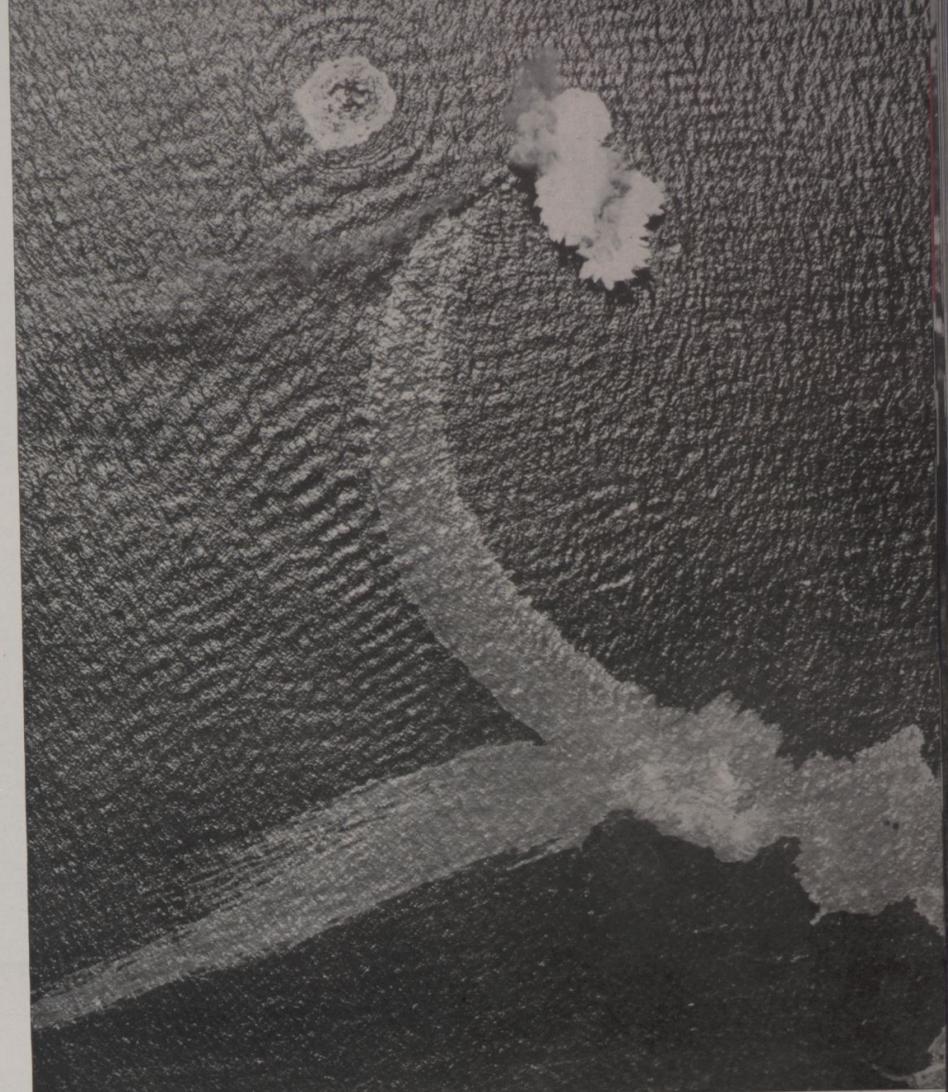
ESTAS fotografias mostram os aviões de bombardeio dos Estados Unidos que, por meio de um novo método de ataque em vôo baixo, destruíram um comboio de 12 transportes e 10 navios de guerra japoneses durante a batalha do Mar de Bismarck.

Os bombardeiros atacaram quando se achavam à altura do mastro dos navios, varrendo o convez com o fogo das suas metralhadoras e lançando no mar, em redor dos navios, bombas de alto explosivo. Esse método de ataque é denominado "bombardeio de salto". As bombas são dotadas de espoletas de retardamento. Ao serem lançadas, quando o avião se aproxima do objetivo, elas saltam por cima d'água, fazem um ricochete no casco do navio e explodem sob a superfície, onde causam maior dano.

Depois da batalha do Mar de Bismarck, que terminou a 4 de março, outros comboios japoneses tentaram reforçar as suas bases situadas em Salamáua e em Laé, mas foram atacados e repelidos.

Além do efeito imediato desses encontros, as contínuas perdas sofridas pelos japoneses, causadas pelo ataque dos aviões, dos navios de guerra e dos submarinos das Nações Unidas, estão se tornando cada vez mais sérias. O Japão depende vitalmente de navios para consolidar a vastidão dos seus territórios conquistados e para transportar matérias primas.

Depois de 16 meses de guerra naval, o Secretário da Marinha Knox informou que o Japão já sofreu provavelmente, uma perda de 14 por cento na tonelagem da sua marinha mercante, desde o começo das hostilidades. O total da tonelagem mercante japonesa era de 6.369.000, aproximadamente, e acredita-se que suas perdas já atingiram 1.857.000 toneladas, quasi um terço da marinha mercante. É possível que cinquenta por cento dessas perdas tenham sido refeitos com a captura, pelos japoneses, de navios estrangeiros nas águas asiáticas, e através de novas construções e de salvamentos de navios afundados.



O semicírculo que se vê nas águas, nessa gravura, revela o desespero de um destroyer japonês, durante a batalha do Mar de Bismarck, procurando fugir à perseguição dos bombardeiros aliados, que o atingiram com várias bombas, afundando-o



Atingido por certa bomba, este transporte foi um dos 22 navios japoneses completamente destruídos, quando o seu comboio foi atacado pela aviação aliada, no Mar de Bismarck



Um destroyer japonês, avariado pelos aviões aliados, procura inutilmente escapar das certas bombas. Pouco depois foi ao fundo, com todos a bordo

A COOPERAÇÃO UNIVERSAL

OS PREPARATIVOS PARA UM MUNDO MELHOR DEPOIS DA GUERRA

OS estadistas das Nações Unidas estão ativos na cogitação de medidas concretas para garantir, depois da guerra, a adoção de um sistema de cooperação mundial capaz de alcançar os objetivos contidos na Carta do Atlântico.

Importantes medidas já foram postas em prática e outras estão em preparação com o fim de facilitar a transição do período de guerra para o de paz e acelerar a formação de várias organizações que possam estar à altura de enfrentar os múltiplos problemas que hão-de surgir após a cessação das hostilidades.

A ativa planificação que está sendo atualmente feita pelos vários governos e diversas entidades particulares nos Estados Unidos e nas nações aliadas tem sido, naturalmente, estimulada pelas favoráveis perspectivas militares verificadas em fins de 1942 e em princípios de 1943. Mas a ação essencial ainda se concentra no esforço de guerra. Em parte alguma se manifesta qualquer tendência que possa resultar em atribuir menor significação à natureza da luta que ainda nos defronta e o muito que ainda resta fazer para impôr à Alemanha, ao Japão, à Itália e às nações satélites do Eixo uma "rendição incondicional".

Verifica-se, entretanto, que numa guerra total que absorve os recursos, as energias e a própria vida de quase todos os povos do mundo, a preparação para o futuro, depois da guerra, não pode esperar até que cesse o fogo em todas as frentes de batalha. Isso seria uma grande imprudência.

Grande parte da presente planificação está intimamente ligada à colaboração existente entre as Nações Unidas e demais nações amigas, na prossecução da guerra.

Alguns dos acordos que ligam as Nações Unidas durante a guerra, também as ligarão para uma obra de cooperação política e econômica destinada a garantir uma paz duradoura — como todos desejam. São dignos de especial menção os acordos de empréstimos e arrendamentos já celebrados entre os Estados Unidos e numerosas nações, tanto aquelas que se acham expressamente aliadas nesta guerra, como as que estão cooperando para a vitória. O Congresso dos Estados Unidos, que participará com o Poder Executivo nos trabalhos para determinar a política e as soluções necessárias aos problemas de após guerra, já manifestou o seu significativo apoio aos princípios que se corporificam nos acordos de empréstimos e arrendamentos, ao aprovar a sua renovação para o exercício de 1943.

Tais acordos, em sua essência, determinam que, na verificação final dos benefícios proporcionados às outras nações, pelos Estados Unidos, os termos e as condições da sua liquidação deverão ser tais que não sobrecarreguem o comércio, antes sirvam para promover vantajosas relações mútuas econômicas e para melhorar a situação econômica no mundo inteiro.

Referem-se também a uma ação conjunta em matéria de expansão da produção, de generalização do trabalho e do intercâmbio e consumo de mercadorias "que constituem as bases materiais da liberdade e do bem-estar de todos os povos;" prescrevem a eliminação de todas as formas de tratamento discriminatório no comércio internacional e acentuam a necessidade

da redução de tarifas e de outras barreiras ao comércio, assim como a urgência de realizar os objetivos econômicos estabelecidos pela Carta do Atlântico. Um programa de carácter tão amplo e construtivo, que envolve a organização de um sistema econômico sobre o qual se firmam as esperanças de estabelecer uma paz duradoura e um mundo melhor para todos os povos, não pode, evidentemente, ser posto em execução da noite para o dia. Não há quem não reconheça isso.

Torna-se, portanto, óbvia a necessidade de dar-se início, já, às primeiras trocas de idéias e de negociações entre os governos das Nações Unidas e das demais nações amigas, para que se transformem vários princípios gerais e objetivos em medidas capazes de ação concreta, não somente enquanto durar a guerra, como também depois do advento da paz, quando tornarmos à normalidade.

E' com êsse fim em mente que se está preparando o terreno para as conferências que serão realizadas pelos representantes das Nações Unidas, com o propósito de estudar cuidadosa e sistematicamente os problemas mundiais no vasto campo econômico, como um passo em direção à finalidade da libertação de todos os povos das garras da privação num mundo de abundância.

Os estudos e as consultas prendem-se à formulação de planos e de recomendações e também à coordenação dos vários pontos de vista. De um modo geral, trata-se de encontrar soluções adequadas aos interesses de todos.

As nações do Hemisfério Ocidental já contribuíram esplendidamente com um modelo para a cooperação internacional, através de um sistema que constitui, sem dúvida alguma, um dos passos mais avançados para tal objetivo.

Nesse sistema interamericano, uma nação, por menor que seja, tem tanto direito de determinar livremente o seu próprio destino como qualquer outra nação grande; e as nações menores sentem-se tão seguras quanto as maiores, por isso que

elas sabem que a sua independência e a sua integridade constituem uma questão de importância vital para as demais nações vizinhas, mais poderosas; e também estão certas de que, no caso de qualquer ameaça à sua liberdade, causada por agressão vinda de fóra do Hemisfério Ocidental, encontrarão as suas vizinhas mais poderosas unidas na ação necessária para repelir o agressor.

A espécie de relações internacionais dignas desse nome alcançada pelas nações de todas as Américas, já se tornou, assim, o objetivo das Nações Unidas.

Como ampliar esse sistema, para dar-lhe as proporções que sirvam de base para a sua aplicação universal, eis o problema que agora preocupa não somente os estadistas como todos os cidadãos em geral, nas nações aliadas.

O núcleo do sistema é o enquadramento já formulado pelas Nações Unidas, mas o organismo indispensável, destinado a solver os problemas em sua natureza específica, depois da guerra, ainda está por ser elaborado. Essa é a tarefa que está agora merecendo toda a consideração.

Cada nação terá o seu problema depois da guerra, mas, em compensação, muitos problemas serão comuns a todas as nações. E, por meio de uma ação cooperativa, o conjunto das nações poderá prestar assistência a cada uma em particular, quanto à solução de seus problemas locais.

Um fato se nos apresenta inconcusso nesta configuração mundial: quando terminar a luta, muitos povos estarão a braços com a fome; os alimentos, as roupas e as casas de moradia estarão em grande procura. Não será somente um problema de como prestar socorro para atender às necessidades de famintos e maltrapilhos e daqueles que estiverem desprovidos de um lar, em muitas regiões do mundo, assoladas pelo conflito.

Será também um problema de vasto alcance, um problema de verdadeira reabilitação agrária e industrial e de restabelecimento da economia do tempo de paz, mas corrigindo os defeitos do passado. Nessa ocasião, muitas nações terão desenvolvido uma tremenda capacidade produtiva em matéria de armamentos. Essa capacidade, que terá se expandido muito além dos limites de produção para a paz, terá que, forçosamente, passar das suas funções de finalidade destrutiva para a sua utilização essencialmente construtiva, no mundo inteiro.

Muitas nações, forçadas pela falta dos transportes marítimos, terão acumulados grandes excessos de produtos agrários que não eram de todo essenciais para fins militares, ao passo que outras, cansadas dos racionamentos da guerra, estarão ansiosas para receber tais produtos.

Haverá por toda parte escassez de uma forma ou de outra. Por toda parte haverá grande procura de materiais necessários à restauração econômica em termos de paz. Para evitar a reprodução do que aconteceu depois da última guerra, quando a corrida das nações em busca dos materiais disponíveis causou a completa desorganização das fontes de abastecimentos, a queda desastrosa dos preços e a confusão geral, far-se-á necessária uma ação cooperativa em bases sólidas. Haverá problemas imediatos, de produção, de distribuição e de aquisição a serem resolvidos para o bem da humanidade.



Perante o Presidente Roosevelt e Secretário de Estado Cordell Hull, o embaixador F. C. Nájera, do México, e o Presidente Quezón, das Filipinas, assinam a Declaração das Nações Unidas



Joseph Stalin explica ao Primeiro Ministro Britânico Winston Churchill e W. A. Harriman, representante dos Estados Unidos, a política de guerra dos Soviets



Um modelo de cooperação mundial ficou estabelecido pelas Repúblicas Americanas, quando formularam o política do Hemisfério durante a Conferência do Rio



Um soldado do Canadá e outro dos Estados Unidos, duas nações que dão ao mundo um exemplo de amizade e de cooperação



T. V. Soong, Ministro do Exterior da China e o Secretário de Estado Cordell Hull assinam o acordo de empréstimos e arrendamentos, segundo o qual a China passou a receber armas



Anthony Eden Ministro dos Estrangeiros da Inglaterra (o quarto à esquerda), em visita ao Congresso dos E.E.U.U., com o Secretário de Estado Cordell Hull



"Fortalezas Voadoras" de regresso dos seus assaltos contra pontos estratégicos nazistas. Os alemães, tal como os japoneses, impossibilitados de repelir esses assaltos



até tentado lançar contra os aviões americanos bombas de fragmentação, projetadas por aeroplanos que, para isso, são forçados a voar a uma altitude maior



"Fortalezas Voadoras" e "Marauders" lançam suas bombas sobre uma base naval nazista na costa da Europa. Fotografias tiradas depois do assalto, mostram a considerável destruição causada a essa importante base

OFENSIVA AÉREA

ASSIM que os bombardeiros aliados alcançam a costa do norte da Bretanha, na França, em seus raids diurnos, nota-se, imediatamente, à distância, o fogo das baterias anti-aéreas nazistas, pontilhando o espaço com a explosão de granadas. Dentro em pouco, os artilheiros alemães começam a mostrar melhor precisão de tiro. E, já perto de Lorient, as granadas explodem no ar com mais frequência e melhor pontaria. Pode ver-se distintamente o vermelho-alaranjado da explosão, dentro de um círculo branco, como estranhos relâmpagos.

Surtem, então, os aviões de combate nazistas, e os pilotos aliados mergulham, para ultrapassá-los. Segue-se uma série de intensos combates em torno da orla da formação dos bombardeiros, mas estes conseguem proseguir e lançar suas bombas sobre a concentração de submarinos nazistas, no seu próprio esconderijo.

Aviões de combate, de parte a parte, assim como alguns bombardeiros, são vistos, projetando-se sinuosamente, abatidos no auge da refrega. Mas a maioria dos aviões atacantes atinge os seus objetivos e afasta-se do local, para regressar à sua base, na Inglaterra.

São um espetáculo de todo dia, essas batalhas aéreas. "Fortalezas Voadoras" e "Liberators" atacam as bases de submarinos inimigos, as usinas elétricas, os depósitos, fábricas e oficinas, desde St. Nazaire até Whilhelmshaven, em raids que estão a aumentar continuamente em seus fulminantes efeitos, alarmando o nazismo. Durante a noite, os "Lancasters" e os "Stirlings" atacam novamente, despejando milhares de toneladas de explosivos contra Essen, Colônia, Berlim e dezenas de cidades estratégicas.

Os raids diurnos são ataques de precisão de tiro contra pontos selecionados; os noturnos servem para "saturar" certas áreas com tremenda

quantidade de bombas dotadas de extraordinário poder destrutivo. Os bombardeiros que fazem o ataque à noite são, frequentemente, guiados pelos incêndios ateados pelos aviões que os precedem, incêndios que podem ser observados a 90 quilômetros de distância.

Mais tarde, a fumaça torna-se tão densa que é impossível fotografar os estragos, durante dias seguidos, pelos aviões de observação.

Em Londres, em Coventry, em Bristol, Birmingham e tantas outras cidades inglesas, todos bem sabem o que são os raids noturnos. Todos já estão fartamente familiarizados com os claros causados pela explosão das granadas, com os possantes projetores elétricos, a varrer os céus a todas as horas da noite; com as bombas incendiárias, pavorosas em seus efeitos devastadores. Todos sabem o que é o horror dos incêndios que elas causam, que se alastram tragicamente por quarteirões inteiros, produzindo incalculáveis danos materiais e numerosas perdas de vida entre a população civil.

Os habitantes dessas cidades inglesas têm bem gravados na mente os horrores desses ataques, quando os nazistas estavam absolutamente convencidos da sua superioridade aérea e procuravam a todo custo acovardar pelo terror, pelo pânico e pela devastação indiscriminada, a massa da população civil — os não-combatentes. A interrupção de vida nessas cidades, cujos habitantes se viam privados de muitos serviços públicos indispensáveis, em consequência da frequência dos tremendos ataques aéreos nazistas, é ainda uma recordação inapagável.

Lares, estabelecimentos comerciais, edifícios públicos, hospitais, fábricas, serviços de transportes e de comunicações, sofriam todos o efeito destruidor causado pelas nuvens de aviões inimigos, que, numa fúria louca, se arremessavam



Os "Liberators" quadrimotores bombardeiam o porto de Dunquerque. Podem ver-se distintamente as bombas na ocasião da sua explosão no canal, no quebra-mar e nas comportas do importante ponto estratégico da costa européia

(Continuação)

contra centros populosos, ávidos de destruir não somente o que existia na superfície, mas até o que o homem havia construído nas próprias entranhas da terra. Era uma tática genuinamente alemã.

O formidável "Blitz" alemão entrouvrou bastante a produção industrial bélica britânica, arruinou portos e vastas áreas urbanas, levou o extermínio e a desolação em escala incomparável, mas apesar de tudo isso, não conseguiu abater o espírito de resistência e de reação dos ingleses.

Agora, por expressivo contraste, os ataques que os aviões ingleses e americanos estão realizando contra a Alemanha, são muito mais fulminantes do que mesmo os maiores assaltos aéreos levados a efeito pelos alemães contra a Inglaterra.

Colônia, Bremen e Essen, por exemplo, já sentiram o choque produzido por 3.000 toneladas de bombas só numa noite, em comparação com as 450 toneladas de bombas lançadas pelos nazistas contra as cidades inglesas durante os seus maiores ataques aéreos, ocorridos em 1940 e 1941.

A ofensiva da aviação aliada tem sido concentrada contra bases de submarinos e contra fábricas que produzem motores, torpedos e acessórios para os submarinos. Os aviões americanos têm atacado sistematicamente as bases de submersíveis, todos os dias. Os aviões ingleses atacam os centros industriais e de abastecimentos, em constantes e devastadores raids noturnos, de um ponto a outro. O testemunho fotográfico atesta os formidáveis danos causados a 2.000 fábricas, aproximadamente, e a redutos de defesa. Mais de um milhão de habitantes têm ficado com suas casas destruídas, em consequência dos assaltos feitos contra trinta cidades estratégicas na Alemanha propriamente.

Além de Colônia, Bremen, Essen e Berlim, há ainda Duisburg, Hamburgo, Frankfurt, Dusseldorf, Mannheim, Stuttgart, Delmenhorst, Dortmund, Kiel, Kassel, Nuremburgo, Munich, Danzig, Krefeld,



O major-general Ira C. Eaker, hábil aviador e chefe das forças aéreas dos Estados Unidos na Europa

Augsburg, Wilhelmshaven, Karlsruhe, Lubeck, Emden, Mainz, Saarbrucken, Aachen, Osnabruck, Rostock, Russelheim, Flensburg e Oberhausen.

Num só ataque contra Essen, foram seriamente danificadas 34 oficinas. Os jornais locais informaram que todas as escolas da cidade tiveram que suspender as aulas, que trens especiais estavam evacuando milhares de pessoas por dia, e que um comboio especial, transportando alimentos, teve que ser enviado para socorrer a população em desespero. Nove dias depois de um formidável ataque contra Colônia — berço dos aviões "Vulcan" e "Reinfels", e onde se encontram as fábricas de munição Mauser e se fabricam os motores Kalk e Humbolt Dentz — todas as comunicações telefônicas e telegráficas continuavam ainda interrompidas. A terça parte da cidade achava-se em ruínas e urgia-se a retirada de 140.000 pessoas, das quais muitas eram aperiários. Em Dusseldorf, a aviação aliada lançou, somente num raide, 100.000 bombas incendiárias, que de-

vastaram enormes áreas dessa importante cidade industrial, onde se encontram grandes usinas de aço, de máquinas e de armamentos. A área que ficou destruída era de dimensões quase quatro vezes maiores do que a parte do distrito financeiro de Londres incendiado pelos alemães.

Nuremberg, movimentado entreposto ferroviário, com um tráfego de 2.900 vagões por dia, e Duisburgo, centro siderúrgico dos mais vultuosos, já foram atacados numerosas vezes.

Seis dentre as 17 maiores usinas de ferro e de aço nas imediações de Duisburgo ficaram seriamente danificadas. Como resultado desse assalto aéreo, verificou-se uma redução estimada em 7 por cento na produção alemã de ferro gusa.

Emden, outro empório siderúrgico, onde estão os estaleiros de construção de submarinos, foi também alvo de tremendo bombardeio. Situada na embocadura do canal de Dortmund-Ems, Emden é o porto mais conveniente, depois de Rotterdam, para satisfazer o tráfego de cargueiros que servem a região do Ruhr, com a qual está diretamente ligado por via fluvial, de intenso movimento.

Os contínuos raids aliados têm causado prejuízos incalculáveis à rede de comunicações na Alemanha. Informes não-oficiais acentuam que os alemães tem perdido mais locomotivas do que lhes está sendo possível repôr no tráfego, tal a frequência dos ataques contra os pontos vitais de nação.

Tanto na Alemanha como na Itália, os serviços de comunicações têm estado em contínuo sobresalto. Na rede ferroviária do Eixo destacam-se os centros de Karlsruhe, de Colônia, de Mainz, na Alemanha, e os de Milão, de Turim e de Gênova, na Itália. Esta depende da Alemanha para o fornecimento de milhões de toneladas de petróleo e de carvão, anualmente. Quasi quarenta por cento desses materiais estratégicos passam por Milão; outra parte passa por Turim, sede das fábricas Fiat.



Dois "Fortalezas Voadoras" regressando à sua base na Inglaterra, depois de um bem sucedido ataque diurno contra a base de submarinos alemães de Lorient

As fotografias para este número foram facilitadas por: Leo Aarons, PA, Acme, Rudy Arnold (Capos). Páginas interiores: 1, PA; 2, British Official, PA; 3, PA, Acme; 4, PA, Acme, Int.; 5, British Official, PA; 6, 7 e 8, PA; 9, Sargento Errigo e Cabo Miller do CSEEU; 10, CAIA, CAIA, Acme; 11, CAIA, PA; 12, Int.; 13, Acme, Int., European; 14, Harris & Ewing; 15, PA, Palmer do BIG, Combine; 16, CAIA, Ewing Galloway, CAIA; 17 e 18, CAIA; 19, CAIA, Acme; 20 e 21, MEUA; 22, Acme, PA; 23, PA, Newsweek Int.; 25, MEUA, CSEEU; 26, Acme, Harris & Ewing, Cushing; 27, Int., N. Y. Herald-Tribune, PA; 28, Acme; 30, Geo. Heyer-Pix; 31, Acme, Pix; 32, Sargento Errigo e Cabo Miller do CSEEU; 33, Acme; 34, FAEUA; 35, FAEUA, Acme, Int.; 36, PA; 37, Acme, Int., CSEEU; 38, Acme, Int.; 39, e 40, PA. Chave das abreviações empregadas: PA—Press Ass'n, Int.—International, CAIA—Coordenador de Assuntos Interamericanos, CSEEU—Corpo de Sinais do Exército dos Estados Unidos, MEUA—Marinha dos Estados Unidos, FAEUA—Forças Aéreas do Exército dos EE, UU, BIG—Bureau de Informações de Guerra.

