

Fazendo a travessia de um rio, por meio de cabos de aço armados pelas tropas de engenharia dos Estados Unidos



# EM GUARDA

ANO 2 Para a defesa das Américas N. 9

RUTH V. FINNIE, SEGUNDO-TENENTE DO CORPO DE ENFERMEIRAS SERVIÇO AÉREO





# DESENVOLVE-SE A OFENSIVA

NUM lance de decisiva estratégia, os aliados, na Tunísia, tiveram oportunidade de pôr à prova o seu plano de ofensiva: atacar o inimigo em suas longas linhas de defesa e depois investir de arranco, arrostando tudo, com enorme superioridade numérica contra certos setores selecionados. O plano, para sua execução, exigia duas condições primaciais: adestrar com rigorosos exercícios as forças que comporiam a extrema vanguarda do exército atacante e contar com a superioridade produtiva da indústria bélica e com a exequibilidade dos transportes marítimos para assegurar a mobilidade de forças militares e de abastecimentos. Mas logo que ficaram satisfeitas essas condições, rompeu o ataque, subitamente, e um numeroso exército nazi-fascista cedeu ao choque do arremêso, esfacelando-se. O Secretário

EM GUARDA é publicada mensalmente para o BUREAU DO COORDENADOR DE ASSUNTOS INTER-AMERICANOS, Commerce Building, Washington, D. C., pela Business Publishers International Corporation. Redação: 330 West 42nd Street, Nova York, Estados Unidos. Oficinas: 5601 Chestnut Street, Filadélfia. Classificada como impresso de segunda classe no correio de Filadélfia, Estado de Pensilvânia, Estados Unidos da América, a 8 de Abril de 1941, de acôrdo com o Decreto de 3 de Março de 1879. Ano 7, N. 9.





Tropas do Eixo, prisioneiras dos aliados. Mais de 200.000 soldados, entre alemães e Italianos, se renderam na última fase da campanha nos campos da Tunísia

**(Continuação)**

O Secretário da Guerra dos Estados Unidos, Henry L. Stimson, assim definiu o grande desfecho: "A campanha da Tunísia foi uma empolgante demonstração do efeito fulminante que pode causar o ímpeto de forças superiores em terra, no ar e no mar, quando inteligentemente aplicado contra um determinado ponto. O assalto levado a efeito em massa, e bruscamente, torna-se irresistível. Na Tunísia, a superioridade numérica das nossas forças e do nosso material bélico nos proporcionou uma vitória relativamente rápida e que não nos custou grandes baixas, se considerarmos os resultados dela derivados. Efeitos similares são de esperar em nossa ação noutras frentes de batalha. Saimos vitoriosos numa grande campanha, mas ainda não ganhamos a guerra. As nações do Eixo ainda dispõem de centenas de divisões de tropas aguerridas e bem equipadas."

Os aliados, em seus planos, não têm contado com o colapso precipitado do inimigo. A produção industrial de guerra e a preparação dos elementos combatentes deverão continuar a se expandir o mais possível. Nos Estados Unidos, a fabricação de armamentos prosseguirá em seus crescentes mananciais pelo ano inteiro de 1944. O total do efetivo das forças armadas, que era de 7.000.000 de homens, no princípio deste ano, passará a ser de 10.800.000. Referindo-se à necessidade de aumentar a produção industrial, o tenente-general Brehan B. Somervell, Diretor da Intendência da Guerra, declarou com a franqueza que lhe é característica:

"Estamos agora começando a combater em escala apreciável. As nossas necessidades militares em ultramar estão sendo satisfeitas, mas a preparação das nossas tropas este ano está se fazendo com uma parte apenas dos elementos mais importantes. A quantidade de equipamento ainda está muito aquém do total que necessitamos. Não é conveniente alardear cifras exatas. Contudo, os nossos aliados, que estão equipando suas tropas há muito mais tempo, devem contar com o fornecimento de todo o armamento necessário até o fim do ano. Quanto às nossas forças, parte delas só estará equipada ao fim de 1944."

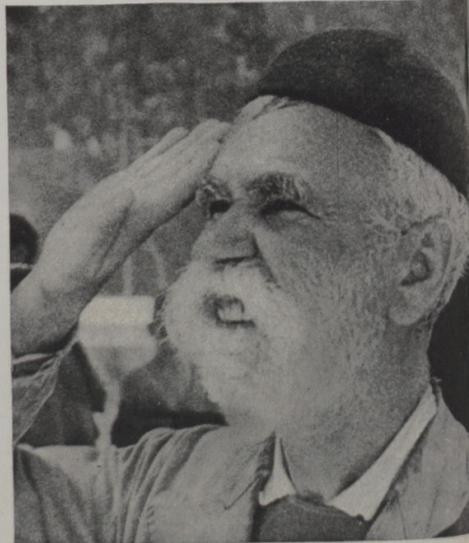
Quando a Batalha da Tunísia se aproximava do seu termo, as fábricas nos Estados Unidos estavam produzindo 6.200 aviões por mês, inclusive 500 bombardeiros pesados. Os estaleiros de construção naval terminavam 100 navios cargueiros num só mês e estavam com a sua produção marcada para um total de 1.900 navios durante 1943, contra 800 construídos em 1942. O fato de poderem agora os aviões de combate voar diretamente para os seus pontos de destino, nas frentes de além-mar tem diminuído a sobrecarga da marinha mercante. E a reabertura da



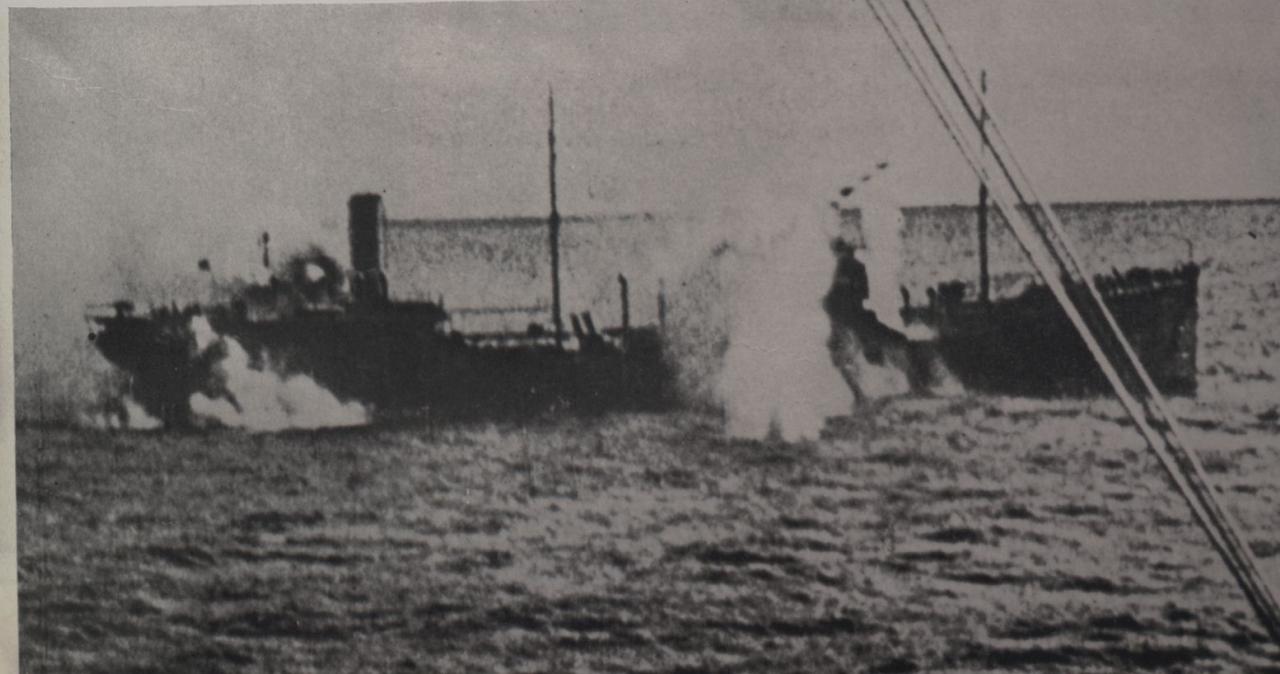
A chegada, como prisioneiro, do general Jürgen von Arnim, comandante-em-chefe das forças do Eixo na África, a um dos campos de concentração de prisioneiros na Inglaterra. O chefe nazista parecia não se conformar com a sua sorte. Em baixo: o que aconteceu a um dos navios do Eixo que tentou violar o bloqueio



O arcebispo D. Francis J. Spellman, vigário das forças armadas dos Estados Unidos, celebra uma missa para os membros do 57º Grupo de Combate, antes d'esses pilotos partirem na sua missão de atacar o inimigo



Um velho soldado colonial francês, veterano de várias reftregas, regosija-se com a entrada das tropas aliadas em El Hamma





**Soldados** de infantaria dos Estados Unidos atacam um reduto de artilheiros alemães de metralhadoras, encurralados pelos tanques, em Bizerte. Pouco depois de ter sido tirada esta fotografia, os aliados ocupavam a cidade



**O regosijo** nas ruas de Túnis pela vitória dos aliados. O povo, vibrante de entusiasmo, faz uma passeata, empunhando a bandeira inglesa, francesa e norte-americana. Em baixo: a entrada vitoriosa, em Kairouan, das tropas do exército francês do general Le Clerc, que fizeram a sua longa avançada do lago Chad. Acossados pela vigorosa ofensiva dos aliados, os alemães e os italianos abandonaram a cidade e renderam-se pouco depois



**(Continuação)**

rotas do Mediterrâneo à navegação dos aliados é outro passo que vem facilitar muito os transportes marítimos. Mas essa natureza de transporte continua a ser o problema mais sério. Os embarques de alimentos para a Inglaterra e de combustíveis para o este dos Estados Unidos teve que ser restringido para satisfazer as urgências que a campanha na Tunísia impunham — onde milhões de toneladas que, em seis meses, chegaram aos portos do norte da África. Com o desenvolvimento de outras ofensivas, espera-se que maiores restrições venham ser impostas nos transportes normais.

“Não é nenhum segredo militar,” diz um parecer de uma comissão do Senado dos Estados Unidos, “o fato de não dispormos de transportes marítimos em número suficiente para abastecer os nossos aliados com os alimentos que eles necessitam, nem para transportar e manter em ultramar tantos soldados quantos podemos preparar, ou tanto material bélico quanto estamos em condições de produzir.”

Nos derradeiros meses do ano findo, melhores medidas protetoras tiveram como resultado a redução no total das perdas de navios mercantes, segundo ainda o mesmo parecer. E a comissão afirma que, para o futuro, a ameaça submarina poderá ser enfrentada pelo aumento na construção de aviões e de unidades de escolta e também pelo emprêgo coordenado de destroyers, sub-destroyers, navios porta-aviões escoltas, aviões com bases terrestres e por caça-submarinos.

A Marinha dos Estados Unidos está agora incorporando na sua esquadra os primeiros navios dentro de muitos cuja construção foi iniciada há três anos, de conformidade com o programa de expansão naval então elaborado. A despeito das perdas sofridas em combate, a esquadra americana está atualmente mais forte do que antes do ataque contra Pearl Harbor, e o número dos seus aviões atingiu mais do dobro, e o Eixo já está verificando essa verdade.

Durante o mês de Maio, em Washington, o Presidente Roosevelt e o Primeiro-Ministro Churchill, juntamente com os seus respectivos técnicos militares traçaram os planos para as ofensivas a serem lançadas contra o inimigo, tanto na Europa como na Ásia. O Presidente Roosevelt deu a entender as intenções dos aliados consoante uma mensagem dirigida ao genera-

lissimo Chiang Kai-shek, nos seguintes termos: “Esperamos assumir em futuro próximo, juntamente com o vosso denodado exército, a iniciativa do ataque na Ásia e pôr um fim a guerra que, durante tantos anos, tendes mantido com tanto sucesso, apesar de todas as grandes e numerosas dificuldades.”

Mesmo quando era mais intenso o movimento de forças e de material bélico para a África, os postos avançados no Pacífico estavam sendo reforçados. Soldados aos milhares e armamento de toda classe foram embarcados para as novas bases aéreas situadas nas ilhas Aleutas. Os postos avançados aéreos no Pacífico-central e na zona de defesa australiana também receberam reforços de todas as armas.

A Batalha da Tunísia justificou amplamente a importância atribuída ao poder aéreo, tanto na Marinha como no Exército. Os aliados concentraram forças aéreas tão numerosas na Tunísia que, em meados de Abril, a oposição do inimigo, no ar, já era insignificante. O Departamento da Guerra dos Estados Unidos anunciou que durante seis meses naquela área, os aliados destruíram 2.000 aviões do Eixo, tendo perdido apenas 770 em combates decisivos.

O estado-maior alemão mandou indagar dos comandantes aliados os termos da rendição. A decisão do Presidente Roosevelt e do Primeiro-Ministro Churchill, tomada em Casablanca, encontrou então seu eco na resposta seca que foi dada pelos comandantes das tropas norte-americanas, inglesas e francesas na Tunísia: “Rendição incondicional.” E assim foi. Forças num total de 38.000 homens, quasi todos alemães, do malogrado “Corpo Alemão da África,” renderam-se às forças da Primeira Divisão do Exército dos Estados Unidos. Quasi 100.000 homens depuseram as armas perante os ingleses. Cerca de 25.000 entregaram-se aos franceses, que, pela primeira vez, em três longos anos, tiveram o sabor de uma justa vingança. Pequenos grupos de forças alemãs e italianas, em desespero de causa, fugiram para as montanhas ao sul de Túnis ou recuaram ainda mais, para o litoral da península do Cabo Bon. O general Eisenhower, entretanto, anunciou em comunicado oficial: “Não há, no norte da África, força alguma do Eixo que não esteja prisioneira em nossas mãos.” Era o fim da grande campanha.



Em Washington, o Presidente Roosevelt e Winston Churchill alegram-se com a perspectiva da futura ofensiva dos aliados



**O brigadeiro** Eduardo Gomes assiste a demonstração do manejo do fuzil Garand, feita pelo tenente-general Mark W. Clark. Em baixo: crianças árabes recebem a sua ração diária de leite, distribuída pela Cruz Vermelha Americana. Vítima da mais desbragada pilhagem dos alemães, a população do norte da África está agora começando a voltar à normalidade do seu regime alimentar. Para isso, muito estão contribuindo as nações aliadas





O Presidente Enrique Peñaranda, da Bolívia, observa um gigantesco avião bombardeiro quadrimotor, na fábrica de Willow Run, perto de Detroit. Acompanha-o o diretor da fábrica, Charles Sorensen. Em baixo: O Presidente boliviano experimenta os controles de um avião de caça "Airacobra," na fábrica Bell, situada perto da cidade de Buffalo



## UM PRESIDENTE EM VISITA

O PRESIDENTE Enrique Peñaranda del Castillo, da Bolívia, durante a sua recente visita aos Estados Unidos, fez, com toda a solenidade, a inclusão de sua pátria na aliança das Nações Unidas, tornando-se assim o trigésimo-segundo signatário da famosa Declaração internacional.

O ilustre presidente sul-americano teve ocasião de trocar idéias com o Presidente Roosevelt, em Washington, e com os altos representantes do governo dos Estados Unidos. Foi-lhe também dado o ensejo de visitar numerosas fábricas de armamentos e outros pontos de interesse.

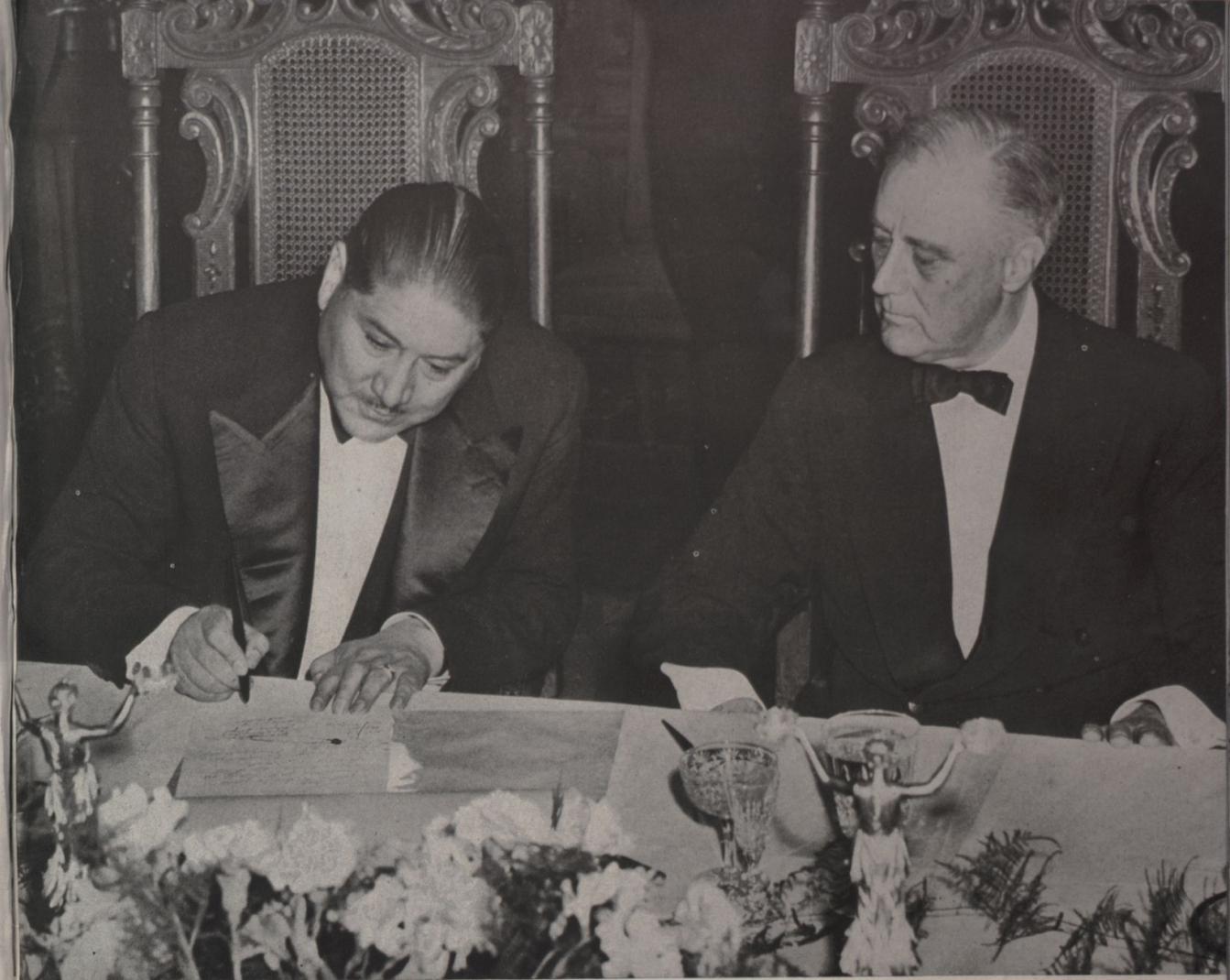
Em sua visita ao Congresso dos Estados Unidos, Sua Excia., no discurso que proferiu, assim se referiu à guerra:

"Os ideais que mais acaricianos estão sendo ameaçados e receios sombrios escurecem as perspectivas do futuro da humanidade. Estamos lutando na defesa desses ideais que bem constituem o grito de guerra de nossos soldados, heroicamente decididos a vencer ou a morrer por eles. E' talvez mais do que a força material — é a própria convicção da justiça da sua causa que os mantêm firmes, avançando sempre. E' por isso que a vitória será deles."

O Presidente Peñaranda, em sua visita, fez-se acompanhar de vários membros do governo boliviano. Depois de uma estadia na capital norte-americana, Sua Excia. seguiu para os centros industriais de Detroit, onde pôde observar a formidável obra de preparação bélica em plena ação. De Detroit, dirigiu-se à cidade de Buffalo e a outros setores do "Arsenal da Democracia", não ocultando o seu entusiasmo pelo prodigioso trabalho em que se concentra o esforço de guerra do povo americano. Fez ainda uma excursão a Ottawa, no Canadá, onde conferenciou com os membros do respectivo governo, e regressou aos Estados Unidos. Na cidade de Nova York, a Universidade de Colúmbia conferiu-lhe o título honorário de Doutor em Direito.



O Presidente boliviano e o bispo John O' Hara, depois da missa na Catedral de São Patricio, em Nova York



O Presidente Peñaranda assina, em Washington, a Declaração das Nações Unidas. A histórica cerimônia realizou-se na Casa Branca, depois do banquete oficial



Perante o Congresso dos Estados Unidos. O Presidente Peñaranda pronuncia o seu discurso, em que acentua a justiça da causa das nações aliadas



Em visita à Academia Militar de West Point: o presidente boliviano, acompanhado do major-general Francis B. Wilby, passa em revista um destacamento do corpo de alunos da secção de tanques



Em Nova York, os subscritores do empréstimo de guerra se acotovelam na escadaria da Delegação do Tesouro para contribuir para o total de 13 bilhões de dólares

Um submarino japonês capturado serve para estimular a venda de títulos de guerra, em Washington. Cada subscritor do empréstimo podia ver o submarino



O Presidente Roosevelt inaugura a campanha do empréstimo, vendendo, ele mesmo, "war bonds" aos funcionários da Casa Branca



A batata entra em crise: num dos armazéns onde o produto antes era abundante e agora está escasso, devido às exigências da guerra



Num mercado, onde os consumidores estão a braços com a carne, causada pela necessidade de abastecer as forças armadas e os povos aliados. Em baixo: um cartaz prevenindo que "Não há manteiga" dá idéia do desapontamento geral entre os frequentes



## COMPARTILHANDO O CUSTO

A MOBILIZAÇÃO da moeda, nos Estados Unidos, foi feita simultaneamente com a mobilização do exército. O governo tinha que fazer face a novas e colossais despesas resultantes do financiamento de quase metade da capacidade produtiva da nação e, ao mesmo tempo, pagar e abastecer milhões de homens nas suas forças armadas. Para isso foi adotado um programa de duplo efeito, que consistia de majorar os impostos e em recorrer, em grande escala, ao crédito público.

Impostos foram, pois, aumentados e impostos vieram incidir em muitos produtos de consumo geral que antes estavam isentos. Contudo, continuava a haver um desequilíbrio entre a receita e a despesa. Para este ano, o governo calculou o dispêndio de guerra em cerca de cem bilhões de dólares. De vez que tal soma representava mais que a metade total da renda privada, não havia possibilidade de conseguir a diferença somente por meio da tributação.

Foi, portanto, lançado um empréstimo de guerra, através da emissão de "war bonds", resgatáveis ao cabo de dez anos e vencendo juro de 3%, como um dos recursos essenciais para proporcionar numerário, chamando à atividade no programa de guerra a economia particular e as rendas em excesso.

Os gigantescos projetos a serem custeados por esse empréstimo voluntário — a construção de 100.000 aeroplanos e de 19.000.000 de toneladas de navios mercantes, em 1943, e a incorporação de 10.800.000 homens às forças armadas — exprimem a diferença que existe entre a vitória e a derrota nesta guerra. A compra de títulos emitidos pelo governo e o pagamento de impostos tornaram-se, assim, um dever patriótico. Tanto os civis como os militares estão empregando suas economias na aquisição dos títulos de guerra.

A subscrição desse empréstimo pelo público também serve para prevenir a alta no custo da vida. Achando-se a capacidade produtiva da nação entregue essencialmente à manufatura de guerra, não há no mercado produtos civis em quantidade bastante para satisfazer a procura do consumidor. Com a absorção, através da compra de títulos da dívida pública e do pagamento de impostos majorados, da renda em excesso, a procura de mercadorias ficou reduzida.

Os bancos e as companhias de seguros, dispoendo de grandes economias acumuladas por seus clientes, tornaram-se excelente mercado para a emissão em grande escala dos títulos de guerra. O governo, entretanto, tem interesse em generalizar a subscrição do empréstimo por todas as camadas sociais.

Para facilitar esse propósito, fazia-se necessário evitar o aumento do custo da vida, mal que tem se alastrado em vastas proporções nas guerras anteriores. Durante os primeiros meses desta guerra, o custo da vida subiu 22 por cento. Em muitos casos impôs-se um reajustamento dos salários para fazer frente à alta dos preços, mas aqueles que tiveram assim reajustada a sua renda foram aconselhados a reduzir o consumo de mercadorias não-essenciais a um mínimo possível e a pôr de parte economias afim de que pudessem fazer, num máximo possível, a aquisição dos títulos do empréstimo de guerra.

Não obstante, várias outras medidas administrativas foram postas em prática para prevenir qualquer possível elevação no custo dos gêneros de primeira necessidade.

"Quando milhões de consumidores estão querendo comprar mercadorias que, devido à guerra, se tornam cada vez mais escassas, o nível dos preços, naturalmente, começa a ascender e o valor aquisitivo da moeda entra em franco declínio," explicou o governo. "Todos aqueles que se abstêm de comprar qualquer coisa, perfeitamente dispensável, contribuem para manter os preços numa estabilidade razoável. Em tempo de guerra, o controle dos preços é tarefa difícil, mas pode ser feito. E, portanto, um esforço extraordinário que demanda a participação de todos — das autoridades e da massa dos consumidores."

Em dezessete meses de guerra, o governo já apelou para o crédito público num total de sessenta bilhões de dólares. Mais três bilhões tornaram-se necessários. Foi, portanto, lançada a segunda campanha do empréstimo de guerra, sob a direção do Secretário do Tesouro Henry Morgenthau. Houve dúvidas quanto à possibilidade de ser o grande empréstimo coberto no espaço de três semanas, fixado para a duração da campanha.

Enquanto ia em andamento a campanha, as nações do Eixo tentaram convencer o mundo de que o empréstimo seria um fracasso. De uma das rádioemissões do Eixo destacou-se este "furo":

"Washington (retardado) — Elementos do Departamento do Tesouro americano reconhecem que a segunda campanha do empréstimo de guerra está falhando completamente porque o povo não está disposto a empregar seu dinheiro em títulos de guerra."

E de uma outra emissora: "O povo dos Estados Unidos já perdeu a confiança no sistema do seu governo. Já se convenceu de que a "maneira democrática de viver" não pode suportar uma crise."

A campanha, entretanto, alcançou um completo sucesso em todos os sentidos. O público não somente atendeu o apelo para os três bilhões de dólares, como também foi além — subscreveu dezoito bilhões, ou seja, quase 40 por cento acima do total estabelecido pelo governo. Durante a primeira e a segunda campanha e durante os meses intermediários, nada menos de cinquenta milhões foi o total dos títulos subscritos.

"Alcançamos um excesso de mais de cinco bilhões de dólares no nosso apelo ao público," declarou o Secretário Morgenthau. "Conseguimos uma soma em dinheiro que a Alemanha, a Itália e o Japão não poderiam levantar nem mesmo recorrendo à confiscação, ao roubo e à franca pilhagem. Agora, os povos, nas frentes internas, no mundo inteiro, já se certificaram que o povo dos Estados Unidos — isto é, eu e todos os americanos — estamos nesta guerra dispostos a ficar até o fim."

Conquanto a campanha tivesse por único objetivo conseguir a subscrição pública de três bilhões de dólares em "war bonds", o povo manifestou também a sua colaboração, contribuindo também com numerosos e valiosos presentes oferecidos ao Tesouro para serem utilizados nas indústrias de guerra ou distribuídos diretamente entre os combatentes.



Um piloto dobra a coberta de lã que serve para proteger as asas do seu avião contra a acumulação de cristais congelados, enquanto o mesmo estiver em terra

## O POSTO AVANÇADO DO NORTE

DEZENAS de milhares de soldados dos Estados Unidos, e técnicos, muitos deles procedentes das regiões de clima quente, têm sido mandados para os postos avançados situados no frígido extremo norte. Na Terra do Labrador, na Groelândia, na Islândia, no Alaska e nas ilhas Aleutas, eles se encarregam da operação das linhas de transportes aéreos, montam guarda em bases navais, fazem o patrulhamento aéreo e seguem em missões de bombardeio numa vasta área.

Os soldados do norte protegem uma região que tem assumido crescente importância, por isso que os postos avançados do Ártico são pontos de apoio vitais nas vias aéreas de transportes e, ao mesmo tempo, servem para a vigilância nas rotas marítimas de comunicações. O aperfeiçoamento que, graças à guerra, têm tido os aviões de longo raio de ação, torna o vôo pelas regiões do norte a ma-

neira mais rápida de alcançar muitas das frentes de batalha. A via aérea mais curta, entre os Estados Unidos e a Índia é via Nome, no Alaska. Chicago, a 1.600 quilômetros no interior, está mais perto de Moscou, pelo ar, do que de Nova York.

No Atlântico, os Estados Unidos impediram que o Eixo ocupasse as bases situadas ao norte, que lhe poderiam servir de trampolim para um assalto contra o Hemisfério Ocidental, antes do ataque de Pearl Harbor. Por acordo feito com o governo da Islândia, forças dos Estados Unidos ocuparam esse ponto estratégico, no verão de 1941. Agora, os aliados, com seus aviões dispostos de bases aéreas na Islândia, na Groelândia e na Terra do Labrador, cooperam na segurança das vias marítimas mais ao norte, com destino à Inglaterra e ao porto de Murmansk, na Rússia. De quando em vez, a aviação nazista, que deve ter suas bases na Noruega, surge

sobre o céu da Islândia, mas seus aviões pouco tem conseguido fazer, sendo repelidos com facilidade. Além de manter o patrulhamento na zona marítima circunvizinha, os postos do Atlântico-norte atendem ao reabastecimento de navios e aviões que trafegam nas rotas do Ártico. No norte do Pacífico, os japoneses, em 1942, mandaram uma força com o propósito de tentar a invasão da costa do Alaska. A esquadra inimiga foi rechaçada pelos aviões bombardeiros que estavam sob as ordens do major-general Simón Bolívar Buckner, comandante da defesa do Alaska. Os japoneses, na sua retirada, refugiaram-se no porto da ilha de Kiska e daí mandaram forças para ocupar várias outras pequenas ilhas desoladas e rochosas do grupo das Aleutas — que se estende desde Dutch Harbor, na costa do Alaska, para o sul, até cerca de mil quilômetros do próprio arquipélago japonês, num ponto bastante vulnerável.



Um avião-cargueiro do Exército, numa base situada na região do círculo ártico, desembarcando material bélico para as forças em operações locais. Em sua maioria, essas bases são atualmente abastecidas pelo ar

Tratores (em cima, à direita) fazem o nivelamento da neve num aeródromo. Os modernos maquinismos têm sido de grande valia na rápida construção de várias bases aéreas na zona de batalha nas regiões setentrionais

A direita vê-se um avião cuidadosamente protegido contra as temperaturas de abaixo de zero. Seus motores são aquecidos por meio de barracas de aquecimento. Sob o avião, os fogões geram todo o ar quente necessário

Ao aterrissarem na sua própria base, depois de realizar um assalto aéreo, dois aviadores (em baixo) conduzem o seu inestimável visor de bombardeio, o instrumento essencial, sempre guardado com o máximo cuidado



**(Continuação)**

Tanto os Estados Unidos como o Japão apressaram a remessa de tropas e de mantimentos para o norte, e as Aleutas transformaram-se num dos pontos de operações aéreas em grande escala. Os japoneses iniciaram a construção de bases nas ilhas de Attu e de Kiska. Uma força norte-americana seguiu, em Agosto de 1942, para as ilhas Andreanof, também do grupo das Aleutas, situada a uma distância de voo de avião de combate das bases que o inimigo estava construindo. A força americana fez o desembarque de tratores e demais maquinismos de construção. Em onze dias foi construído um aeródromo e dentro de uma semana, os seus aviões estavam atacando os japoneses.

As operações aéreas foram prejudicadas pela densa neblina e por tempestades repentinas, mas as forças americanas conseguiram vencer as dificuldades e tornar efetivos os seus raids que se realizavam quasi diariamente. Durante um mês, foram lançadas mais de 500 toneladas de explosivos sobre as posições inimigas. E nos dias em que o tempo impedia a ação dos bombardeiros, os aviões de combate os substituíam na missão, lançando pequenas bombas para dificultar o trabalho do inimigo. Num desses dias, um avião lançou dezessete toneladas de bombas sobre a ilha de Kiska. Quasi todas as bombas eram lançadas de uma altitude extremamente reduzida, sendo que a média de altitude era de 125 metros. Esses ataques aumentam dia a dia.

Os soldados norte-americanos que ora se encontram no posto avançado "mais próximo de Tóquio" passam uma vida sujeita a todos os rigores de um tempo em que são frequentes os vendavais cuja velocidade excede a cem quilômetros horários. Mas nem mesmo as mais inhóspitas condições de tempo impedirão as operações que agora entram na fase aguda.



**Aviões** de bombardeio do Exército passando sobre o Monte McKinley, para realizar um ataque contra a base japonesa situada na ilha de Kiska, no grupo das Aleutas. Devido às condições atmosféricas locais, sujeitas a constantes e densos nevoeiros, esses ataques só podem ser levados a efeito nos dias claros



**Os pilotos**, os encarregados da navegação e os artilheiros, em seus trajés especiais, providos de aquecimento, repousam num alojamento situado numa das ilhas nos confins do norte do Oceano Pacífico com o Mar de Bering, prontos para missão de bombardear mais uma vez as posições dos japoneses nessa região, ora atacada pelos norte-americanos



**Uma patrulha** de infantaria no extremo norte. Completamente equipados para enfrentar os rigores do clima, esses soldados não esmorecem na sua missão, em meio das neves perpétuas nas montanhas do Alaska. Os ventos aí são fortíssimos e constantes



**Dois soldados** do extremo norte, em serviço de patrulhamento de um grotão, no Alaska, cuja costa está sendo um dos postos avançados da defesa do Hemisfério



**Uma certa** bomba atinge a base dos japoneses em Kiska. Em baixo: a guarnição de terra, numa base naval, guia um grande avião-patrolha "Catalina" para a praia. Da nascele, o piloto dirige as operações. A natureza do local exige a máxima cautela





Durante a condução aérea de feridos das linhas de frente para um hospital de sangue: uma enfermeira e seu assistente zelam pelo conforto da preciosa carga



A enfermaria de um hospital de sangue, com acomodações para seis feridos. A árvore ao centro protege a barraca contra os raios solares e contra qualquer possibilidade de ataque aéreo



Nas matas tropicais de uma ilha do sul do Pacífico. Enfermeiros militares fazendo a condução dos feridos, em macas, para o hospital de sangue mais próximo

# AMBULÂNCIA AÉREA

“OLD FAITHFUL” é o nome de um avião-ambulância que serve atualmente às forças armadas em operações nas ilhas do Pacífico. Vêmo-lo deslizar suave numa pista camuflada na floresta e levantar o vôo rumo ao hospital de uma das bases. Rápido, deixa essa clareira aberta em plena selva, na sua faina de transportar os feridos.

Dentro em pouco, pela rota através os mares do Pacífico, o piloto já divisa, na escuridão da noite, o perfil de uma montanha a marcar a primeira etapa num vôo de centenas de quilômetros para o hospital de sangue mais próximo.

Longas distâncias são hoje cobertas em algumas horas de vôo. Esses aviões ganham altitude para cortarem os ares com toda a segurança e serenidade. Conquanto os motores desenvolvam velocidade maior de 500 quilômetros horários, dentro do bojo do cargueiro Douglas N.4 não se tem a sensação de carreira vertiginosa. Seus vôos pairam sempre acima das variações atmosféricas que, nas regiões tropicais, formam perigosos redemoinhos.

A despeito da altitude, a temperatura no interior da sua cabine conserva-se estável porque o meio é regulado pelo sistema de ar condicionado. Há apenas o cheiro dos antisépticos, denunciando o ambiente hospitalar. Para melhor aproveitamento do espaço, os feridos são acomodados em três filas de macas, presas às paredes da cabine, como beliches a bordo dos navios.

Alguns dos feridos estão em estado de comção cerebral por traumatismo craneano; outros sofrem fraturas várias e têm os membros imobilizados provisoriamente para amainar as dores e facilitar a remoção. Vários deles ostentam as brancas ata-

duras tintas de sangue, infiltrante das feridas que cobrem. Um ou outro já começa a delirar pela febre ou pelas dores. O médico de bordo atende ora a este, ora aquele, durante a viagem aérea, frestando o socorro adequado. Aqui, usa injeções, ali, aplica balões de oxigênio, enquanto vigia a transfusão de plasma sanguíneo que reanima moribundos, como que transfundindo vida nova.

Um duplo mistér é reservado aos aviões na guerra moderna. O “Old Faithful” é espaçoso e comporta uma lotação de 40 soldados ou 20 feridos. Essas ambulâncias estão equipadas com o material indispensável a um socorro de urgência e são atendidas durante a viagem por um médico ou por uma enfermeira, conforme as necessidades da carga humana avariada que elas conduzem. Quando descem em terra firme, nos pontos de abastecimento de combustível, sempre encontram a postos médicos e cirurgiões para, em qualquer eventualidade, dar um conselho ou prestar um auxílio, quando solicitados pelos colegas encarregados da assistência durante o vôo. Em cada etapa, à medida que a condução se afasta das linhas de combate e se aproxima dos centros cirúrgicos melhor aparelhados, a carga aérea sofre uma revisão feita por médicos encarregados de proceder a triagem dos feridos, fazendo-os estacionar neste ou naquele posto, conforme a gravidade das lesões que sofrem e o caráter do tratamento que carecem.

O emprêgo de aparelhos portáteis de raios X, que são levados bem longe nos campos de batalha pelos veículos em que estão montados, constitui um serviço inestimável na seleção dos feridos. Os diagnósticos de fratura e a localização dos projéteis são

feitas com toda a segurança, dispensando qualquer investigação clínica mais demorada. Graças a toda essa esplêndida organização médica-militar posta em prática para melhor aproveitamento dos recursos de que dispõe hoje em dia a cirurgia moderna, a mortalidade atual consequente a ferimentos de guerra baixou enormemente, se confrontarmos com o que sucedia outrora, quando o transporte dos feridos era feito, na melhor hipótese, pelos trens de evacuação sempre sujeitos aos riscos da demora.

A mortalidade por ferimentos abdominais baixou a cinco por cento, quando outrora se elevava a oitenta, por peritonite consecutiva. Tais doentes ou eram operados na linha de frente, sem os recursos médicos adequados às intervenções abdominais, ou arriscavam-se a uma remoção demorada, com perigo ainda maior. A gangrena gasosa tão comum nas guerras anteriores, quasi desapareceu.

A sulfanilamida, hoje usada largamente, deve-se muito pelo seu poder curativo e preventivo contra a infecção das feridas. O seu efeito, quer seja em uso interno, quer seja em aplicação tópica, pulverizada diretamente sobre as lesões, representa, de fato, uma revolução na medicina moderna.

Tudo colabora na melhora dos resultados. Não só o progresso da medicina e o uso do transporte aéreo, mas também os veículos motorizados facilitam a árdua tarefa de socorrer os feridos de guerra. Até os nativos das ilhas do Pacífico, da Oceania, da Índia, da China e da África têm uma parcela na cooperação, se computarmos a sua dedicação em ajudar o transporte dos soldados das forças aliadas, em rédes ou padiolas, pelos tortuosos caminhos, para as ambulâncias aéreas.



Cirurgia de campanha. Um cirurgião militar, tendo por hospital uma simples palhoça, por mesa de operação uma padiola improvisada e um caixão velho para colocar os seus instrumentos, faz uma operação de emergência



A bordo de um avião-ambulância: a enfermeira do exército toma o pulso de um soldado ferido, em estado grave

# HAITÍ

NO auge da campanha submarina nazista nas águas do Mar das Antilhas e do Atlântico, os marinheiros e pescadores da República do Haiti formaram um "Corpo de Salvamento" para socorrer os marinheiros vítimas de torpedeamentos nos mares tropicais. Os sobreviventes dos navios atacados pelos corsários alemães eram salvos por embarcações de pesca e por unidades navais que faziam o serviço de patrulhamento, e conduzidos para portos do Haiti, onde encontravam carinhoso acolhimento. Alojados em quartéis do exército, em escolas e casas particulares, recebiam todo o tratamento necessário e se restabeleciam guardando na lembrança o captivante cavalheirismo do povo haitiano.

Mais de 300 marinheiros foram salvos e voltaram à atividade, no seu heróico mistér. Mais uma vez, dava o Haiti um eloquente exemplo do seu grande interesse em contribuir para a causa das Nações Unidas. A formação do seu benemérito "Corpo de Salvamento" era característica da conduta que a nação tinha assumido em face da tragédia que esfacelava o mundo.

A inequívoca atitude do Haiti contra o Eixo ficou determinada muito antes de ter o conflito se estendido ao Hemisfério Ocidental. Quando o Presidente Elie Lescot assumiu o governo da República, em 15 de Maio de 1941, declarou textualmente:

"Aux heures angoissantes que vit actuellement l'humanité, il n'est pas possible à une nation de jouer un rôle indécis. Il faut que le monde entier sache que la République d'Haiti entend marcher dans une union parfaite avec ses vingt Républiques soeurs de ce continent et il convient de proclamer avec la force d'une profession de foi que notre sort est profondé-



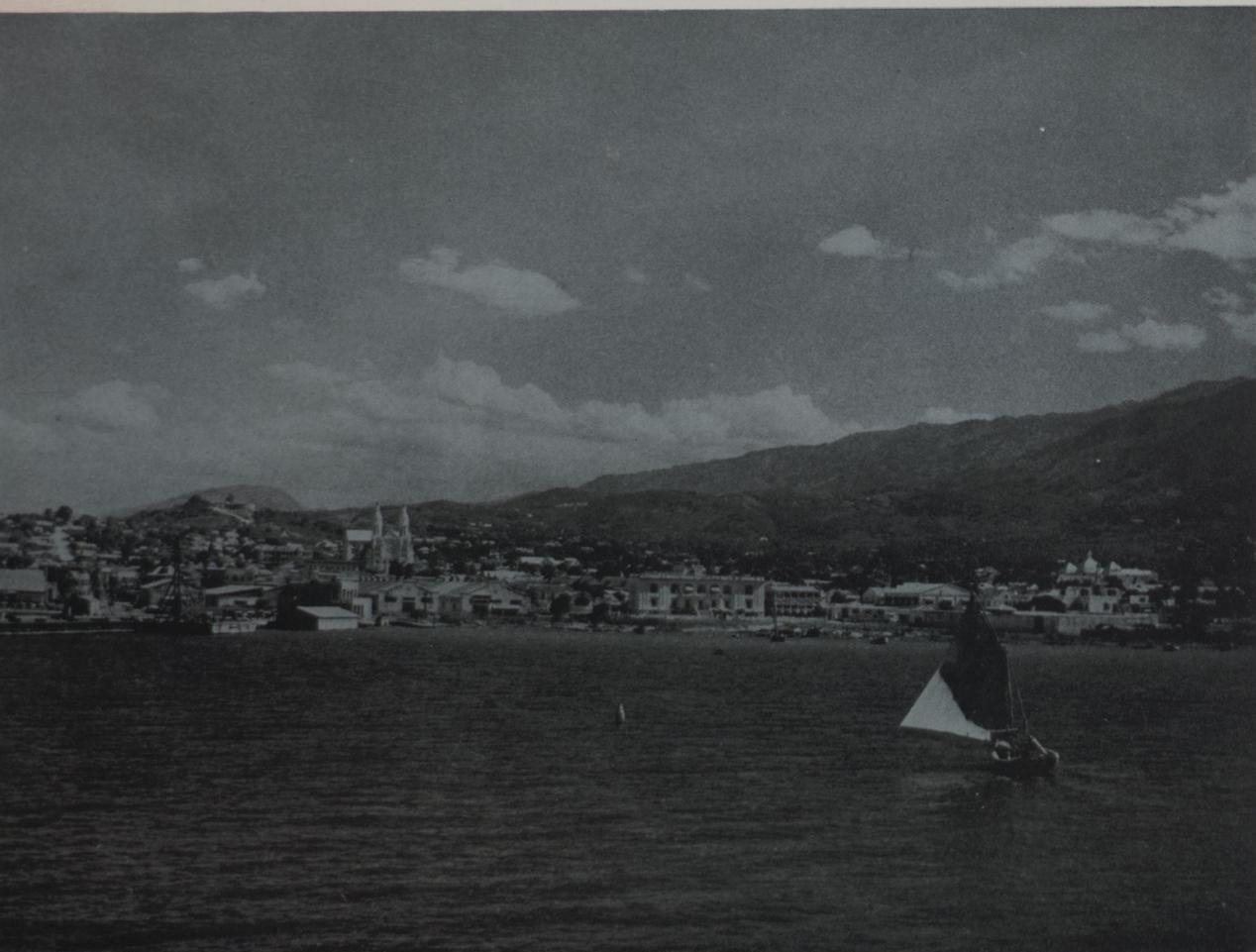
Como um dos que mais se têm batido pela unidade das Nações Americanas, o Presidente Elie Lescot aliou-se incondicionalmente à reação contra os desmandos do Eixo



Numerosos são os conventos e as igrejas nesse país, onde o espírito religioso da sua população encontra insispensável conforto na sua vida de labores e progressos



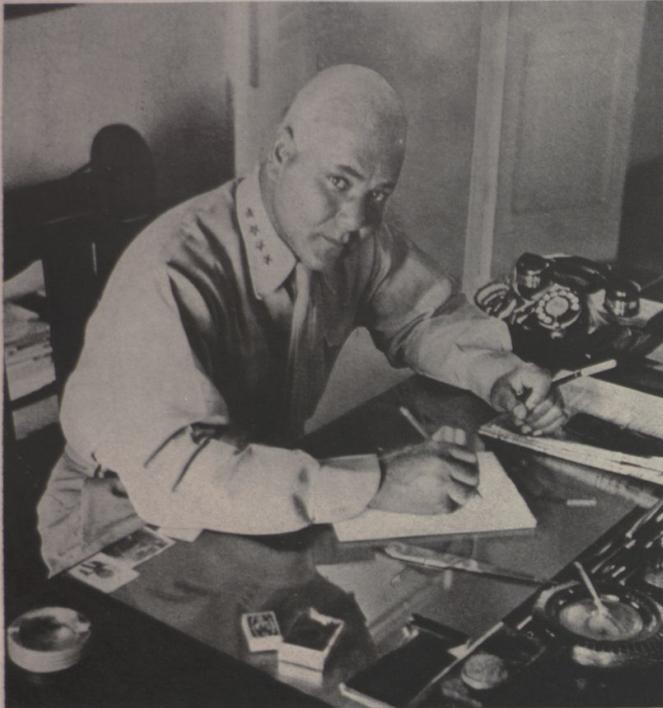
A Clínica Odontológica da capital—instalada num dos numerosos edifícios de construção moderna que hoje adornam a histórica cidade da república das Antilhas



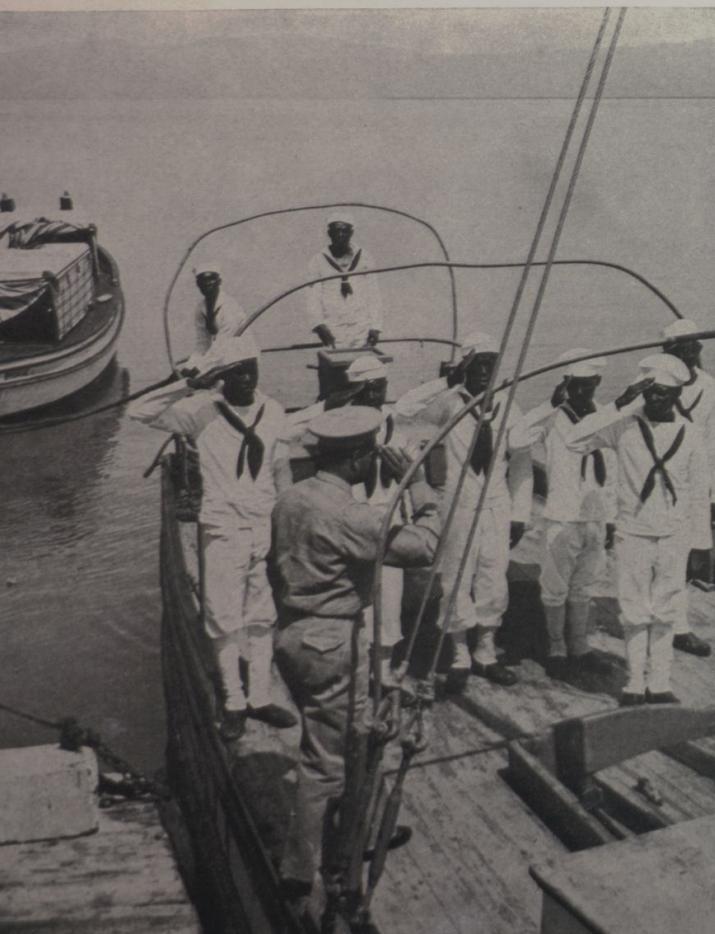
O porto da capital—Port-au-Prince—por onde se faz grande parte do comércio marítimo haitiano com vários mercados do mundo, principalmente os da América



O Palácio Presidencial, em Port-au-Prince, capital da república, é um exemplo da beleza arquitetônica que caracteriza os edifícios públicos dessa nação insular



O coronel P. Jules André, chefe do estado-maior do exército haitiano. Em baixo: uma canhoneira das reduzidas, mas bem organizadas forças navais da república. A sua participação no conjunto das forças que mantêm a vigilância na área estratégica do canal do Panamá tem sido das mais efetivas. E como base naval e aérea, toda a costa haitiana se encontra em situação privilegiada



ment lié au sort des Etats-Unis d'Amérique. J'entends donc que notre politique internationale soit le reflet sincère et fidèle de la politique internationale de notre généreuse et puissante voisine."

O Haiti declarou guerra ao Eixo dois dias depois do ataque contra Pearl Harbor. Nessa ocasião, o Presidente Lescot dirigiu a seguinte mensagem ao Presidente Roosevelt:

"Le Gouvernement et le peuple haitiens, profondément indignés par la lâche agression japonaise dont ont été victimes des possessions américaines, vous demandent de considérer que la République d'Haiti est totalement liée avec les Etats-Unis dans une pareille conjoncture. Si, pour des besoins militaires, quelques points ou lieux du territoire haitien étaient nécessaires aux forces américaines, le Gouvernement haitien offre, une fois de plus, au Gouvernement des Etats-Unis, tout son concours et accueillerait avec enthousiasme toute suggestion ou demande qu'il plairait à celui-ci de formuler."

Com uma população de 3.000.000 de habitantes e uma área de 25.000 quilômetros quadrados, o Haiti, evidentemente, não estaria em condições de contribuir para a luta contra a agressão na Europa, com uma participação militar apreciável. Mas a sua situação geográfica torna essa República Americana um valioso baluarte na passagem de Barlavento, entre as Repúblicas de São Domingos e de Cuba, a rota principal que liga o canal do Panamá à costa ocidental dos Estados Unidos. O Haiti é a pedra angular no semicírculo que se distende através do Mar das Caraíbas, essa primeira linha de defesa do canal contra a eventualidade de qualquer ataque vindo do Atlântico. O Haiti ofereceu espontaneamente o seu território para ser utilizado no serviço vital de patrulhamento aéreo feito pelas forças das Nações Unidas que montam guarda às vias marítimas atlânticas centrais.

O esforço bélico haitiano se concentra na produção de materiais estratégicos essenciais. Sua lavoura foi mobilizada com o caracter de indústria de guerra devotada essencialmente às necessidades dos aliados. A produção da fibra sisal é um exemplo da importante contribuição haitiana, como matéria prima essencial a na fabricação de cordoalha. No período de 1940 e 1941, o país produziu dez mil toneladas dessa fibra e estava se preparando para dobrar a produção no decurso bienal seguinte.

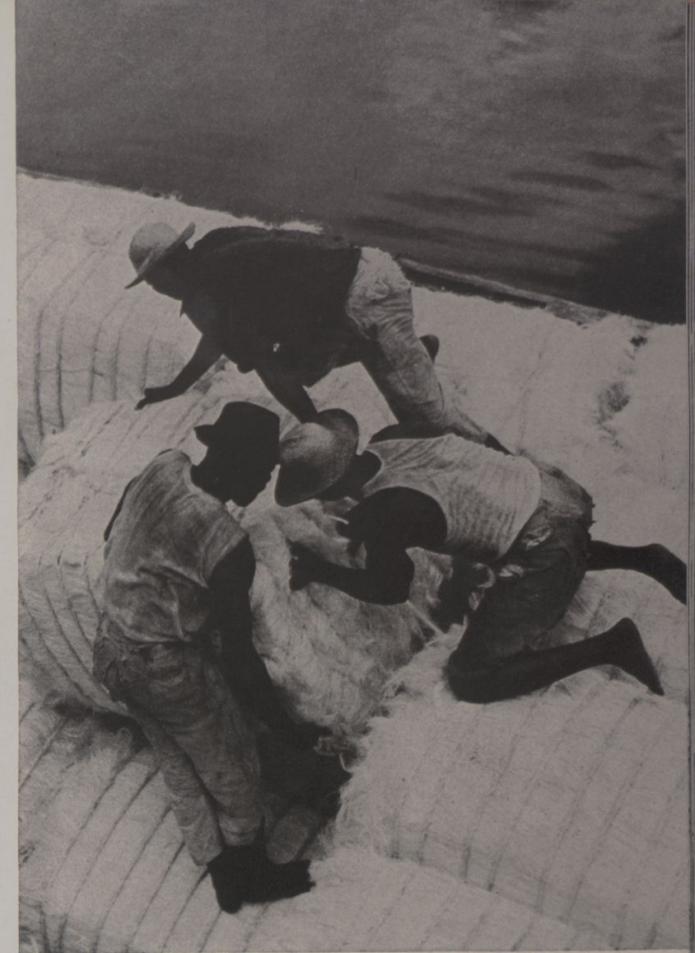
Nas atividades agrárias do Haiti, em relação ao programa de guerra, destaca-se ação da "Société Haitiano-Américaine de Developpement Agricole," com um capital de um milhão de dólares.



Um tipo de beleza feminina haitiana, fotografado num interessante ambiente tropical nos arredores da capital, a cidade de Port-au-Prince



O embarque de algodão nas docas de Port-au-Prince. Esse é um dos produtos mais característicos da operosidade agrícola do país e classificado dentre os melhores



A fibra sisal—importante contribuição ao esforço de guerra das Nações Unidas e cuja produção, para a fabricação de cordoalha, está sendo grandemente aumentada no Haiti



Esse grupo, num dos pitorescos gramados de uma encantadora "villa" de Port-au-Prince, é um dos traços característicos dos firmes laços de família da sociedade haitiana, cuja cultura é tradicional



O Cacao é um dos valiosos produtos de exportação das terras férteis do Haiti e de grande aceitação no mercado consumidor norte-americano

# A EUROPA SOB HITLER



A "nova ordem" de Hitler, na Europa, significa imundice, fome e tortura para êsses prisioneiros franceses reclusos de um dos campos nazistas de concentração



Ruínas—é só o que resta do gasômetro de Marselha, depois da ocupação da cidade pelas tropas nazistas, na sua fúria opressora



Em Amsterdam: o "Reich Commissioner" Seyss Inquart passa em revista as tropas nazistas de ocupação. A parada realizou-se na Danrak, a artéria que liga a Estação Central ao coração da cidade

As tropas invasoras alemãs tinham ordem de usar de táticas diferentes com relação às populações dos países conquistados na Europa. Na Noruêga, na Dinamarca e na Checoslováquia, tentaram, primeiro, conciliar o povo; na Holanda, na Bélgica e na França, tentaram um acôrdo; na Polônia, na Jugoslávia e na Grécia puseram em prática, abertamente, o regime da fome e do terror.

Mas essas, diferentes táticas não podiam alterar o aspecto básico da conquista. Em cada país, os alemães obtiveram lucros rapidamente, em alimentos, metais e utensílios de toda sorte, que foram coletados e enviados para o Reich. E em cada país inspiraram um profundo ódio aos seus povos oprimidos. Em caso algum se verificou apóio aos invasores que excedesse de dez por cento da população.

Agora, as agonias da guerra, da fome, do frio e as separações domésticas têm aumentado o ódio dos conquistados e fortalecido a sua determinação para alcançar a libertação nacional. Poderosos movimentos subterrâneos estão em atividade em todos os países, com o fim de expulsar os alemães. Quasi todos os cidadãos capazes, homens e mulheres, estão prontos para lançar o ataque. Há dois milhões de soldados alemães, pelo menos, guarnecendo as terras ocupadas, e, em muitos casos, mal podem êles se abastecer à custa dos países onde estão. Não há mais o que explorar em benefício da Alemanha, mas os nazistas estão submetendo milhões de pessoas ao jugo do trabalho forçado nas indústrias do Reich.

Os nacionais que têm conseguido escapar para território dos aliados confirmam os informes publicados pela "imprensa subterrânea" e as comunicações que chegam aos governos exilados a respeito do que está se passando verdadeiramente dentro da Europa nazificada. Aliás, de vez em quando, a própria palavra oficial dos alemães corrobora tais fatos.

A Noruêga era um dos países que os nazistas contavam poder dominar facilmente. Quasi desarmados, os três milhões de noruegueses mostraram-se pasmos de espanto e de incredulidade quando os alemães invadiram a sua pátria. Mas, em breve, recompuseram-se na sua energia. Deram as costas às tropas nazistas que atulhavam suas ruas, marchando em "passo de ganço". Passaram a usar pequeninos seguradores de papel, de metal, como o único emblema de que dispunham para simbolizar a sua união. Não se deixaram embair pelas tentativas nazistas de indigna conciliação, enquanto as suas reservas de pescados e de óleo estavam sendo drenadas para a Alemanha,



Soldados alemães afixam as ordens restritivas num edifício de Oslo, na Noruêga, para impedir os atos de sabotagem cometidos pelos noruegueses. Em baixo: Jornais da "imprensa subterrânea" dos franceses, nos quais se incita continuamente o povo a se preparar para a próxima invasão dos aliados



Patriotas sérvios, descalços, a caminho da prisão. Muitos deles foram mais tarde executados sumariamente pelos régulos nazistas

**(Continuação)**

enquanto seus aparelhos de rádio eram confiscados e a sua imprensa era completamente "arrolhada". A cidade de Trondheim, no extremo norte, por exemplo, dispunha de uma frota de pesca composta de 2.000 barcos; os alemães se apoderaram de 1.500 completamente aparelhados.

Noventa jornais noruegueses foram suprimidos. Todos os rádios que se puderam encontrar, foram apreendidos. Contudo, os noruegueses continuavam a ter notícias. Uma "imprensa subterrânea", em folhas mimeografadas, começou a circular, de mão em mão. As notícias, colhidas das irradiações feitas pelos aliados, através de aparelhos receptores ocultos em sótãos e porões, corriam de boca em boca. Numa vila de 3.000 habitantes, os nazistas apreenderam todos os rádios, menos um. Todavia, as notícias espalhadas por esse rádio corriam tão rapidamente que, ao meio dia, quase não havia viv'alma que já não estivesse ao par das novidades divulgadas pelas emissões dos rádios dos aliados.

A sabotagem foi retardando o tráfego ferroviário na Noruega e o trabalho das poucas fábricas do país. Explosivos entravam clandestinamente para servir na sua obra de destruição de pontes de estradas de ferro. Começaram, então, a se encher os campos de concentração e as execuções tomaram vulto. Até 12 de Setembro de 1942, 106 execuções públicas tinham sido feitas na Noruega — um país que estava incluído, como certo, no programa de "conciliação". Dois dos cidadãos executados, Viggo Hansteen e Rolf Vicatroem, eram líderes trabalhistas tidos como "responsáveis" pela greve de 2.000 operários nos estaleiros de Oslo. Dezoitos refens foram fuzilados na vila de Televaag, só porque dois agentes da Gestapo caíram mortos, vítimas de um fugitivo que, depois de matá-los, suicidou-se.

A Dinamarca e a Checoslováquia, dois pequenos países ocupados com escasso derramamento de sangue, também estavam na lista daqueles que mere-

ciam "algumas concessões." Os dinamarqueses ainda têm uma ração de pão de quase dois quilos e meio por semana, quantidade que é, relativamente, a maior obtida por qualquer dos povos subjugados pelo nazismo. A Dinamarca foi o único país onde se permitiu o "luxo" de uma cleição. Isso ocorreu em Março d'êste ano e constituiu uma prova convincente de que, mesmo dentro do mais favorecidos dos seus países escravizados, os nazistas não conseguiram cair nas boas graças do povo. De 1.966.337 votos verificados, o partido nazista local conseguiu apenas 43.277, ou seja menos de dois por cento. Os dinamarqueses não se orgulharam da superior classificação de "nórdicos" que lhes foi dada pelo nazismo. Eles só sabiam desta triste verdade — que o seu país, antes tão próspero e tranquilo, agora dava graças por ainda ter pão. Os alemães pilharam, só na Dinamarca, 22 milhões de galinhas, mais de um milhão de suínos, 250.000 vacas leiteiras e 250.000 cabeças de gado. Tudo isso seguiu para ser consumido na Alemanha.

A política de conciliação pouco durou na Checoslováquia, porque a sabotagem se fez sentir logo que os nazistas ocuparam o país. Operários que trabalhavam nas grandes fábricas de munições Skoda descobriram que soprar espuma de cerveja dentro do cano de uma carabina era o melhor processo para fazê-la arrebentar depois de alguns disparos. Como êsse, centenas de outros truques foram postos em prática para sabotar a produção de armamentos. Os alemães ordenaram a execução em praça pública, de 1.763 checos, sendo que 523 d'êles eram acusados de um mesmo crime — a morte de Reinhard Heydrich, o governador alemão.

Com a Holanda, a Alemanha tentou estabelecer um acôrdo político, o mesmo acontecendo quanto à Bélgica e à França, mas, quanto à ordem econômica, os nazistas não cogitaram de acomodações. Seus agentes, que tinham sido enviados a êsses

países, como "homens de negócios", se encarregaram de preparar mapas completos em todos os detalhes, indicando todos os depósitos de alimentos, máquinas e produtos utilizáveis. Assim que as tropas invasoras entraram pela fronteira a dentro, as "Unidades Econômicas" do exército de Hitler seguiram-nas passo a passo, para organizar a pilhagem em grande escala.

Frequentemente, essa pilhagem se revestia de revoltante farça, porque os alemães faziam questão de pagar — em dinheiro de contado ou em títulos nazistas — que nada valiam, pela simples razão de não terem êles, nazistas, nada que vender. Agentes alemães apressavam-se em entrar tanto nos territórios ocupados como nos territórios livres da França, depois do armistício de Compiègne. Em Lyon, uma cidade de 580.000 habitantes, êles compraram mercadorias no valor de 50 milhões de dólares — o produto do labor de 100.000 operários — e pagaram com títulos do Reich. O valor total de tôda a rapinagem germânica nos países conquistados foi calculado oficialmente em 36 bilhões de dólares.

Hitler e seus "economistas" anteviam, com água na boca, uma vitória fulminante em tôda a sua suposta "esféra de ação" na Europa e "áreas adjacentes", vitória que lhes proporcionaria uma farta messe de proveitos a serem gozados na pachorrice de grandes senhores feudais, escudados no soberano direito que êles mesmos se atribuíam por se considerarem entes privilegiados de uma raça superior. O plano, entretanto, tem tido árdua execução, como Hitler nunca pode imaginar.

A Holanda, que em tempos normais, produzia quarenta ovos por dia, por habitante, e que exportava tantos ovos, viu-se na situação de enfrentar o racionamento do produto, imposto pelos opressores, de um só ovo por semana, para cada pessoa. E, em muitos dias, era simplesmente impossível encontrar mesmo êsse único ovo para comprar.

Cidadões poloneses, sob a vigilância de soldados nazistas, cavam as sepulturas para os seus próprios compatriotas. Frequentemente, cavam a sua própria cova



## UMA MÃE E A GUERRA

AS bandeiras do "serviço militar" nas janelas dos lares dos Estados Unidos atestam o número de membros da família que estão guerra. As estrelas azues indicam o alistamento de cada soldado, marinheiro, guarda-costa ou fuzileiro naval.

Na gravura acima vê-se a Sra. Emma van Coutrem, na sua residência, onde se destaca uma bandeira com dez estrelas. Ela tem dez filhos servindo nas forças armadas: seis na marinha, um no exército e três filhas no Corpo Auxiliar Feminino do Exército.

# VISITANDO AS AMÉRICAS

O FUTURO das Américas está sendo edificado numa base de entendimento alcançado em encontros pessoais entre os estadistas do Hemisfério. A rapidez dos modernos meios de transporte e as cordiais relações entre as Repúblicas Americanas têm facilitado frequentes palestras sobre questões práticas e de conviniência geral.

Um dos partidários mais proeminentes desses encontros amigáveis tem sido o Vice-Presidente Henry A. Wallace, dos Estados Unidos. No decurso de cinco semanas realizou ele uma excursão a sete outras Repúblicas Americanas. A sua partida, de avião, dos Estados Unidos verificou-se no dia 17 de Março, e quando se deu o seu regresso a 24 de Abril, o Vice-Presidente tinha visitado a Costa Rica, o Panamá, o Chile, a Bolívia, o Perú, o Equador e a Colômbia. E' sua intenção visitar, em futuro próximo, as demais nações do Hemisfério.

Tal como outros ilustres estadistas que têm viajado pelas Américas, o Sr. Wallace teve ensêjo de colher impressões pessoais das atividades destes tempos de guerra e dos problemas dos países visitados. Através do contato direto com os respectivos chefes de Estado e líderes do comércio, da indústria e do trabalho foi-lhe possível colher um conhecimento mais exato das diversas questões em ex-

me. O vice-presidente americano pode observar as grandes realizações que estão se operando nas outras Américas, não somente no terreno da agricultura, pelo qual êle tanto se interessa, como em numerosas outras atividades que encontrarão agora um decisivo impulso com a rede de comunicações rodoviárias que estão em acabamento.

Seu entusiasmo pela execução dos programas de várias natureza adotados pelos demais governos americanos, para assentar em bases estáveis a economia de seus respectivos países, provém, sobretudo do exemplo que o Hemisfério Ocidental está dando, colocando-se na vanguarda do mundo em matéria de revalorização das capacidades.

Ao resumir tudo que vira e ouviu durante a sua viagem, assim se expressou o Sr. Wallace:

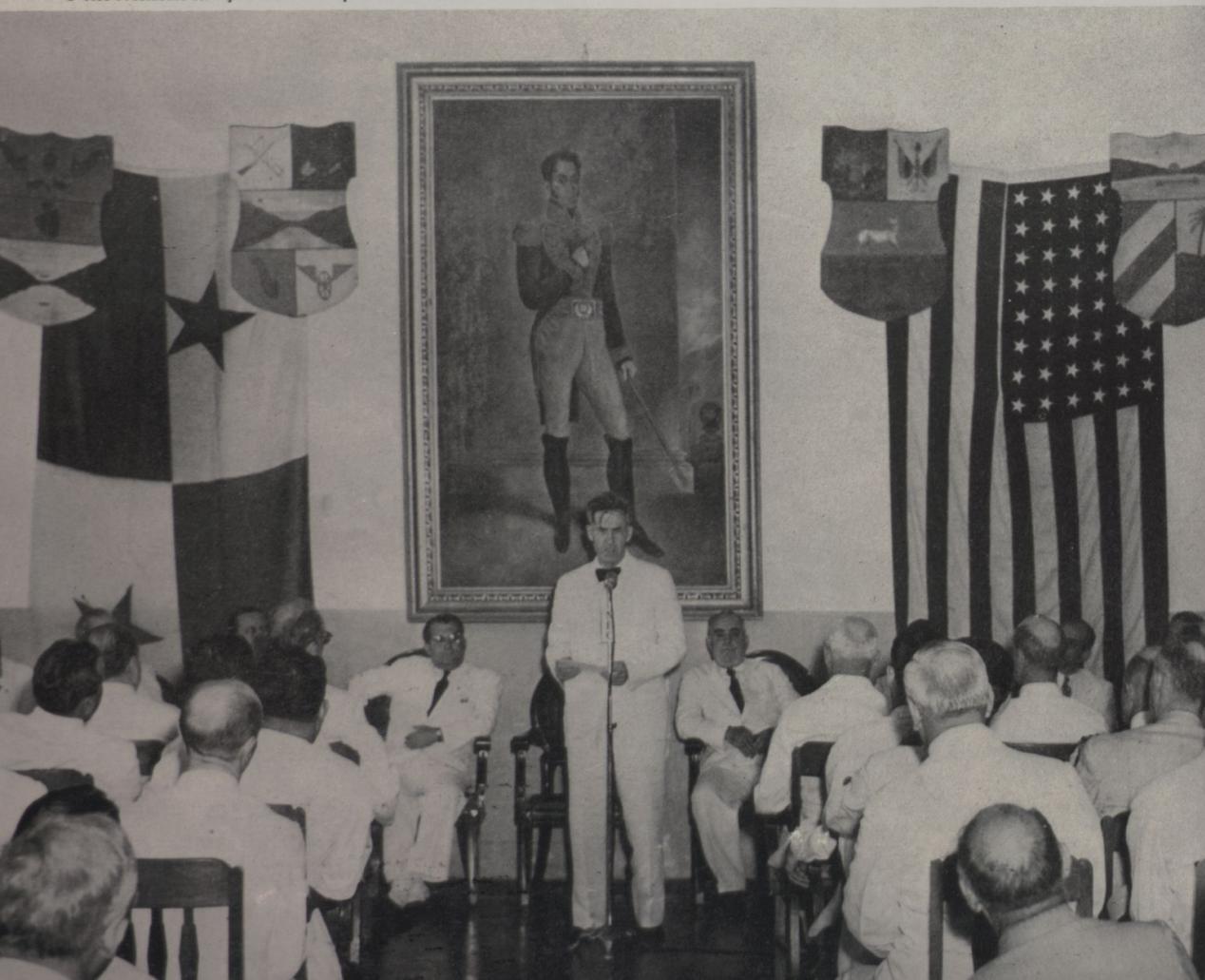
"Encontrei no povo de todos êsses países um firme desejo de cooperar em tôda a medida do possível para a derrota do nazi-fascismo. Seja pela produção de materiais estratégicos ou seja pela sua valiosa contribuição para a defesa do Hemisfério, todos não têm se recusado a fazer sacrifícios e passar privações. Para todos êsses povos, o Panamericanismo tem uma significação tão evidente como um pacto, não somente quanto à cooperação necessária à vitória, como quanto à organização, em paz

e harmonia, de um mundo verdadeiramente justo e cristão, baseado na liberdade que todos prezamos. Quando soar a vitória, uma outra oportunidade se oferecerá para os povos do Hemisfério Ocidental. Será então que os nossos ideais de democracia, de paz, de tolerância e de bons vizinhos poderão ser um exemplo, uma inspiração aos povos de além-mar. Temos fé em que, algum dia, êsses ideais se tornarão as estrelas guidoras das nações no mundo inteiro. Só então poderemos estar certos de que êstes sacrifícios de hoje não foram feitos em vão. Hoje, dizemos com orgulho e humildade que somos americanos, sabendo que, no fundo dos nossos corações, americanismo, na sua significação mais profunda, quer dizer liberdade, bem-estar e fraternidade para com todos os povos que, no mundo inteiro, vivem na simplicidade."

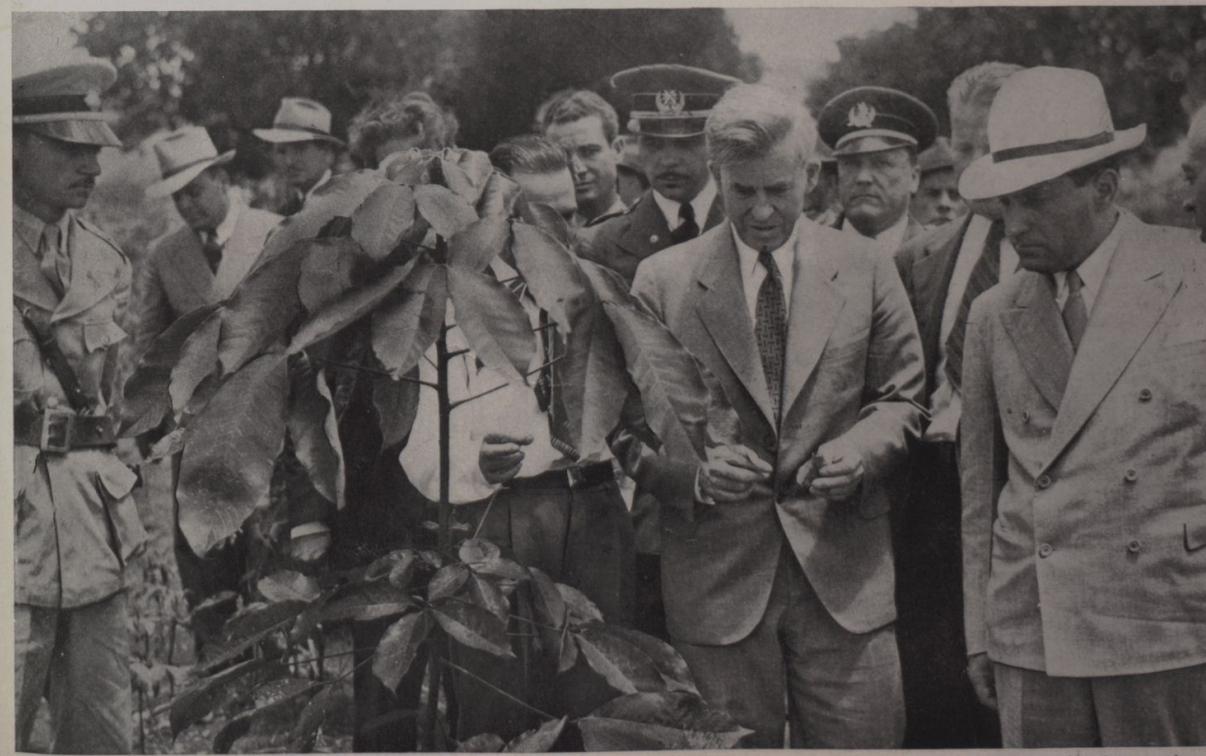
Em Costa Rica, o Sr. Wallace foi recebido pelo Presidente Rafael Angel Calderón Guardia. Fazendo o trajeto, de automóvel, até Turrialba, o vice-presidente lançou a primeira pedra do edifício que será a sede do Instituto Interamericano de Ciências Agrárias, o qual constitui um exemplo de "Panamericanismo efetivo", conforme observou o Sr. Wallace. Em discurso proferido perante o Congresso costa-riquense, disse o vice-presidente norte-americano:

"Depois desta guerra haverá uma tremenda capacidade produtiva de mercadorias e de serviços. Essa capacidade deverá ser usada apropriadamente de maneira a satisfazer as necessidades do maior nú-

O Vice-Presidente Henry A. Wallace ao proferir um discurso na Universidade de La Salle, no Panamá, onde se reuniu o primeiro Congresso Panamericano, em 1926



Numa oração ao público, da sacada do Clube Militar, em Santiago do Chile. Atrás do Vice-Presidente Henry Wallace está o Presidente chileno, Juan A. Rios



Com o Presidente Rafael Angel Calderón Guardia, da Costa Rica, o Vice-Presidente dos EE.UU. examina um mostruário do Instituto Agrário Interamericano

VISITANDO AS AMÉRICAS (Continuação)



Ao centro vêm-se o Vice-Presidente Wallace em companhia do Presidente Arroyo del Río, apreciando finos exemplares de gado premiado na exposição de pecuária realizada numa fazenda de criação do Equador



O Presidente Alfonso Lopez, da Colômbia, e o Vice-Presidente Wallace colhem informações, num armazém de Bogotá, a respeito dos métodos de distribuição. Em baixo (da direita para a esquerda): Bernardo Morawsky, técnico-agrícola, do Perú, o Vice-Presidente Wallace e o professor T. B. Bordacci, diretor do Departamento de Genética das Plantas, do Perú, examinam exemplares de milho peruano, produto de cruzamento



O Vice-Presidente Henry Wallace em palestra íntima com o Presidente Ricardo Adolfo de la Guardia, da República do Panamá



O Presidente Enrique Peñaranda, da Bolívia, por ocasião do seu discurso de boas-vindas ao Vice-Presidente Wallace, dos E.E.U.U.



O Presidente Juan Antonio Ríos, do Chile (à direita), e o Vice-Presidente Henry Wallace, dos E.E.U.U., durante uma palestra íntima.

Em La Paz, na Bolívia: o povo aclama o Presidente Peñaranda e o Vice-Presidente Wallace, a caminho do palácio presidencial



Em Quito, no Equador, o Vice-Presidente Wallace é recebido pelo respectivo Presidente Carlos Alberto Arroyo del Río



Em Lima, o Presidente Manuel Prado, do Perú, dá as boas-vindas, no aeródromo da capital da república, ao Vice-Presidente Wallace



O amigoso encontro entre o Presidente Alfonso Lopez, da Colômbia, e o Vice-Presidente dos Estados Unidos, Henry A. Wallace



Durante uma festa perto de Boquete, no interior do Panamá, o vice-presidente norte-americano faz amizade com um grupo representativo da população rural da república panamenha, durante a sua recente visita



O Vice-Presidente Wallace, e ex-Secretário da Agricultura, não esconde o seu interesse pelos métodos agrários. Aqui o vemos observando um mostruário, durante a sua visita à República da Colômbia. Em baixo: Depois de assistir a inauguração de um certamen agrícola, em Santiago do Chile, o Sr. Wallace trava conhecimento com os Huascos, naturais da região chilena famosa pela sua música e suas danças típicas



**(Continuação)**

mero possível de consumidores. Tal capacidade de produção não deve ser considerada como um mal. Na verdade, ela é uma grande bênção para a humanidade. Só assim será possível conseguir um paz democrática e cristã."

Num banquete, em San José, o Presidente Calderón enalteceu o espírito interamericano do seu ilustre visitante. Tanto em Costa Rica como no Panamá, o Sr. Wallace teve ocasião de observar, com extraordinário interesse, o desenvolvimento que está tendo as suas respectivas lavouras. Juntamente com o Presidente do Panamá, Dr. Ricardo Adolfo de la Guardia, ele visitou uma feira agrícola, na cidade de David. Ai, o discurso que ele proferiu teve por tema "a produção agrária como um fator decisivo no destino da liberdade do mundo."

Depois de seguir, por via aérea, paralelamente à cordilheira dos Andes, o Sr. Wallace chegou ao Chile no dia 26 de Março. O Presidente Juan Antonio Ríos classificou o acontecimento como sendo da "maior importância na história das relações inter-americanas." No dia seguinte, o Sr. Wallace visitou o Congresso chileno e, em discurso, predisse que esta guerra seria seguida de "uma paz firmada na justiça social." No domingo seguinte, milhares de pessoas enchiam o Estado Nacional para ouvir outro discurso do estadista americano.

Em Pelequen e em Lota, o Sr. Wallace, em palestra com os jornalistas e com os trabalhadores mineiros acentuou a necessidade de um controle dos monopólios internacionais, depois da guerra.

Em Valparaíso, visitou a base e os estabelecimentos navais. Em Santiago foi distinguido com um banquete oferecido pelo Presidente Ríos, durante o qual o primeiro magistrado da nação chilena anunciou a sua próxima excursão a várias nações do Hemisfério, inclusive os Estados Unidos, a convite do Presidente Roosevelt.

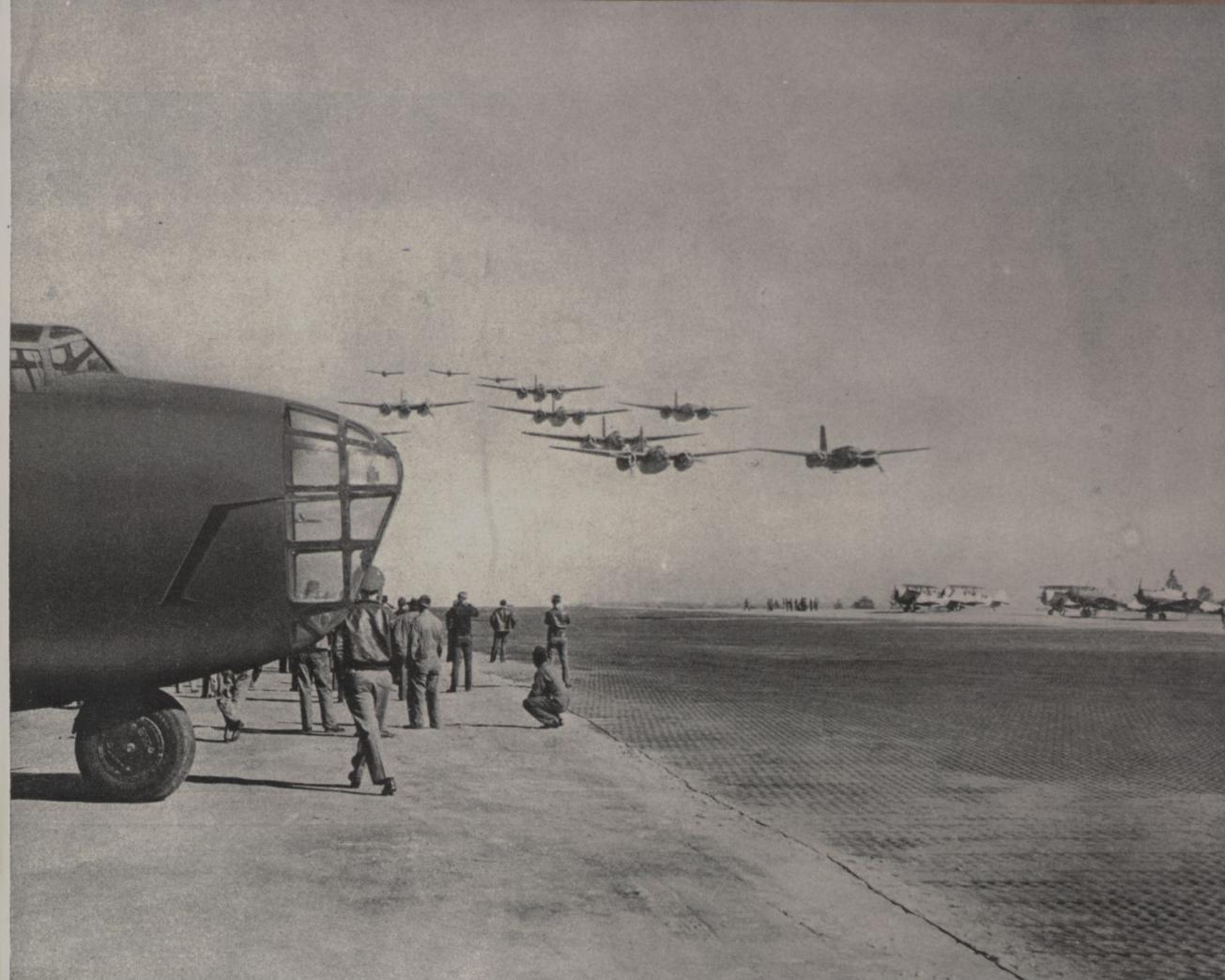
Ao terminar a visita do Vice-Presidente Wallace ao Chile, o presidente chileno declarou à imprensa que o povo de sua pátria tinha participado com expressiva espontaneidade naquela recepção, porque reconhecia na causa que o Sr. Wallace, representava, a causa da justiça e da soberania dos povos.



Na República do Equador, o Vice-Presidente Wallace, dos Estados Unidos deposita uma corôa no pedestal da estátua comemorativa do encontro entre San Martín e Simón Bolívar, os dois grandes heróis da história continental



O Vice-Presidente Wallace e o Presidente Arroyo del Río, do Equador, durante uma festa campestre realizada na pitoresca região montanhosa equatoriana



Aeródromos que podem ser usados sob tôdas as condições de tempo são instalados em dois dias, por meio de seções de pistas portáteis, de aço, que, reunidas, facilitam a decolagem ou a aterrissagem dos aviões. Essas pistas suportam o peso de qualquer avião, até mesmo dos grandes bombardeiros. O seu uso está sendo bastante generalizado

## AERÓDROMOS DESMONTÁVEIS

AS forças aéreas dos Estados Unidos estão equipadas para instalar aeródromos em qualquer campo aberto ou praia, dentro de 48 horas. O principal elemento desses aeródromos é uma pista desmontável, de aço, composta de seções que podem ser facilmente transportadas por avião, por embarcação pequena ou por auto-caminhão para qualquer ponto estratégico conveniente.

Montadas e ligadas, essas partes formam uma pista que pode ser usada por todos os tipos de aeroplanos, até mesmo as pesadas "Fortalezas Voadoras." No caso de ser a pista danificada pelo efeito de granadas ou em consequência de um raide inimigo, o concêrto é uma simples questão de substituir por novas seções as que ficarem avariadas.

O pronto estabelecimento de aeródromos próximos aos postos avançados do inimigo tem sido de grande valor tático nas campanhas contra os alemães e os japoneses. Serve para encurtar ainda mais as distâncias já encurtadas pela aviação.



A guarnição de terra desenrola uma das seções da rede de aço sobre a lama, num dos aeródromos na Tunísia. O entrelaçado da rede permite o crescimento do capim através dos orifícios, servindo de camuflagem



Um comboio aproxima-se de um porto britânico, sob a vigilância de pequenos dirigíveis contra a possibilidade de qualquer ataque dos submarinos alemães



Aviões de patrulha, levantam a vô, dos cruzadores ou dos navios porta-aviões, para aumentar a proteção aérea aos comboios em tráfego no Atlântico-norte

## O ARSENAL ENTREGA

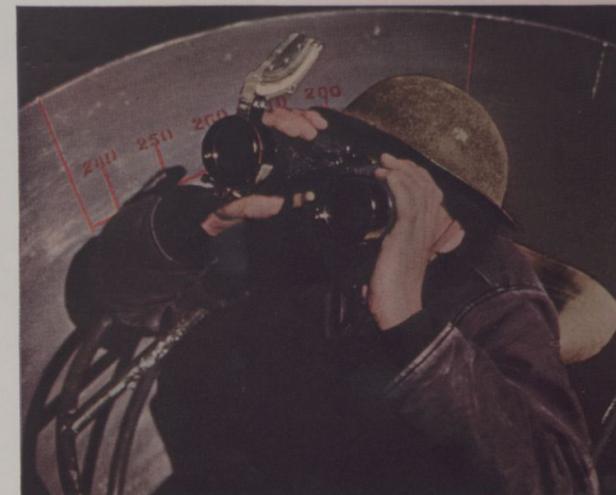
Por todos os meios de transportes e por todas as vias possíveis, armas e abastecimentos dos Estados Unidos estão seguindo para as nações que lutam contra o Eixo em todas as partes do mundo — próximas e distantes, numa eloquente demonstração da incapacidade de Hitler de bloquear o mundo inteiro com os seus submarinos. A ocupação da África, pelos aliados, já tinha evidenciado a impraticabilidade do ataque submarino em massa contra um numeroso conjunto de transportes devidamente escoltados por unidades de esquadra e protegidos pela arma aérea. Agora, com o domínio das Nações Unidas na África, declina o campo de ação dos corsários.

Aviões de carga levantam o vô das matas do nordeste da Índia, para passar por sobre os píncaros do Himaláia e seguir com rumo à China sitiada.

Trens construídos nos Estados Unidos seguem velozes através de cortes, túneis e planaltos da velha Persia, com destino ao Cáucaso russo.

Caixões flutuantes contendo mercadorias acondicionadas em envólucos de papel encerado são lançadas ao mar, de bordo de navios que se conservam ao largo, enquanto pequenas embarcações fazem a sua coleta, no mar Branco, quando as docas nos portos russos da região ártica estão sobrecarregadas com o serviço de descarga dos grandes comboios.

E sempre com crescente regularidade, a despeito dos submarinos nazistas, os comboios que transportam abastecimentos continuam a chegar aos portos britânicos, que, primeiro, serviram para rechaçar a invasão alemã e agora



Dia e noite os vigias perscrutam os horizontes em constante observação, para frustrar a ação de qualquer avião inimigo que possa surgir como um ponto insignificante à distância

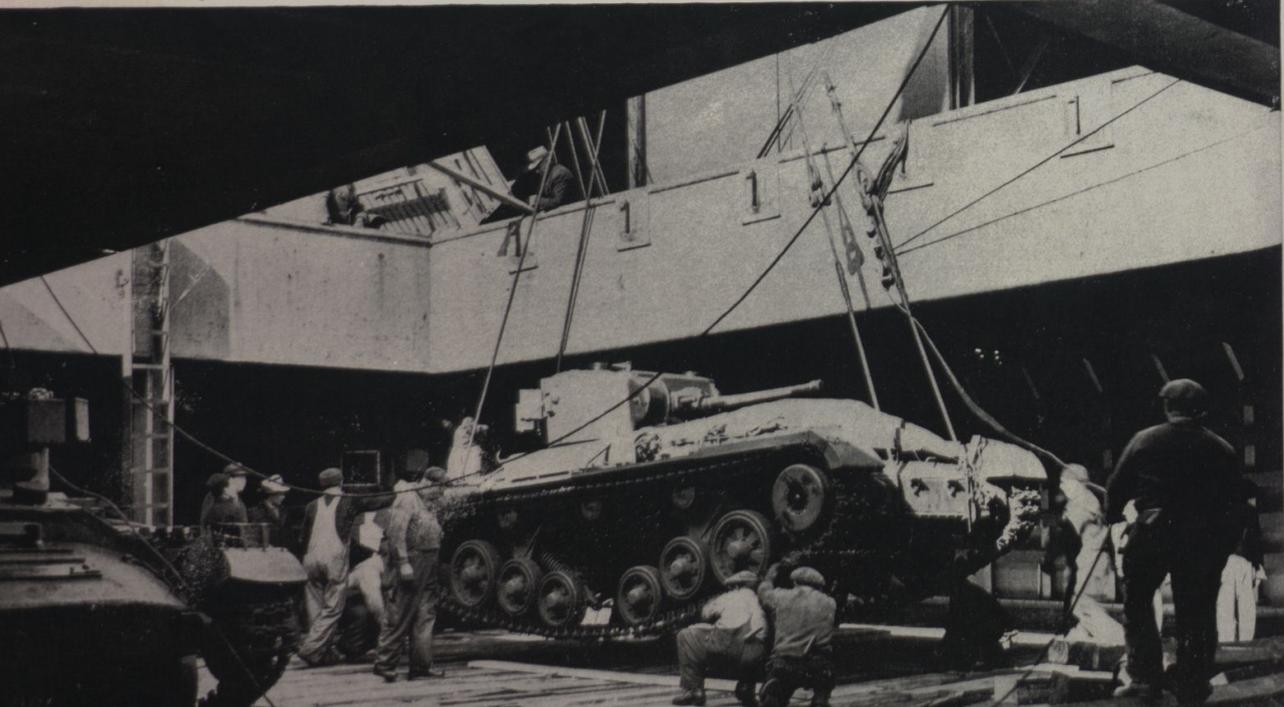
Canhões dispostos em ângulo reto estão sempre na iminência de entrar em ação a bordo dos navios de guerra, contra o ataque de aviões inimigos a um comboio





As vias férreas estão em serviço constante de carga para os pontos de embarque de material. Nesta gravura vê-se um depósito de água, dotado de dez rodas, ao ser guindado para bordo

Formidáveis tanques estão seguindo em crescente quantidade para tôdas as frentes de batalha. Aqui está um, de 30 toneladas, ao ser guindado para bordo



**(Continuação)**

estão se prestando para bases, na grande ofensiva contra a Europa. O movimento de mercadorias de guerra, procedentes dos Estados Unidos, começou em quantidade insignificante quando a maioria das fábricas de armamentos no país ainda estava por ser construída. A princípio, era numa base de "pagar e levar", e as mercadorias seguiam diretamente para a Inglaterra ou para a França em navios dessas nações ou de outras. Foi durante o inverno em que os alemães tentaram arrazar a Inglaterra pelo ar que foram aplicados os princípios dos acordos de empréstimos e arrendamentos. Mercadorias de guerra eram "emprestadas", em vez de serem vendidas, às nações em guerra contra Hitler. Quando o Eixo atacou os Estados Unidos, tais acordos passaram a se expandir enormemente. Sob acordos recíprocos, os Estados Unidos começaram também a receber o concurso dos seus aliados para as suas próprias forças enviadas para ultramar.

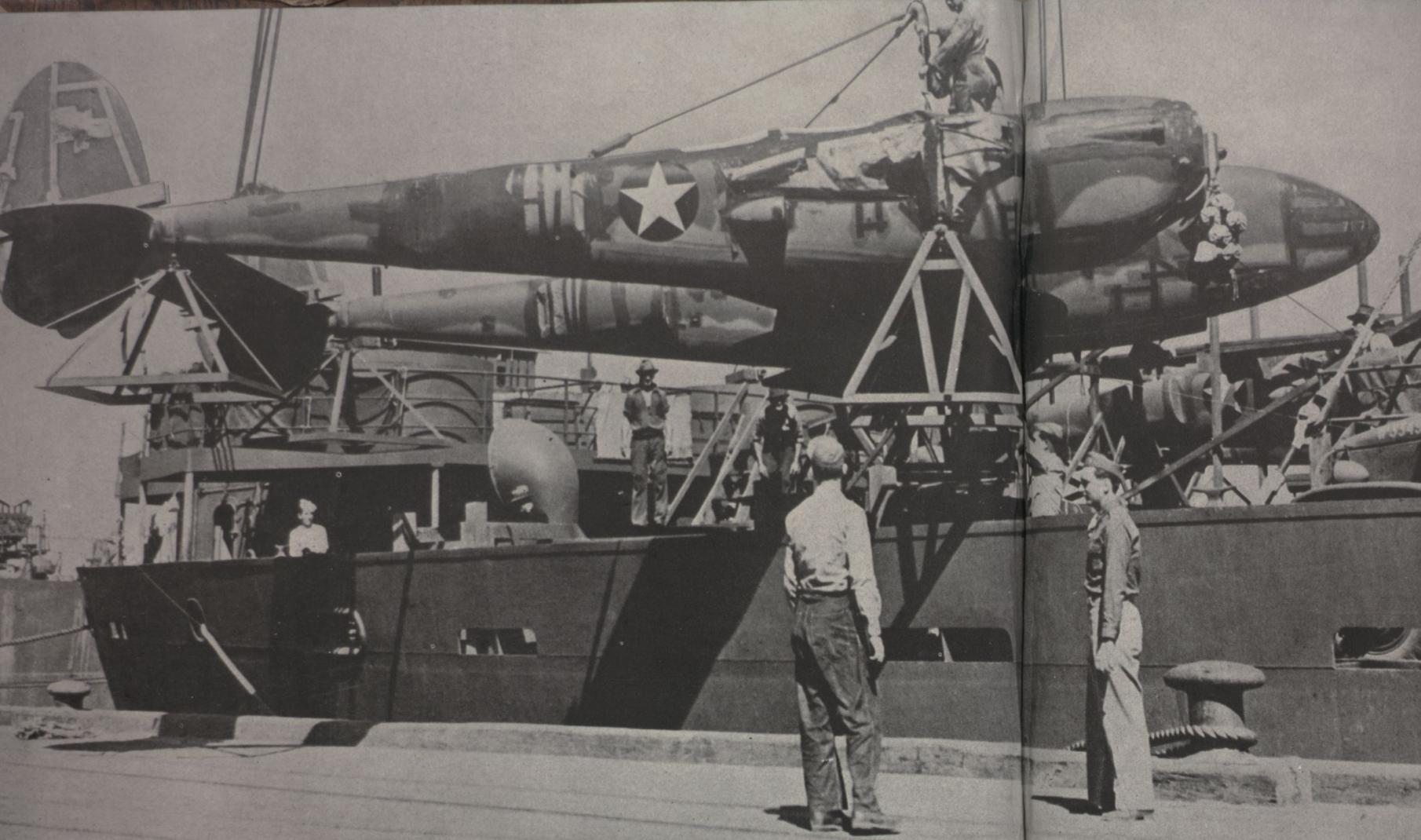
Em princípio deste ano, trinta por cento dos navios cargueiros dos Estados Unidos estavam fazendo o transporte de materiais destinados às nações aliadas, de conformidade com os acordos de empréstimos e arrendamentos. Quarenta e um por cento estavam abastecendo as forças norte-americanas no estrangeiro e três por cento achavam-se ao serviço da marinha de guerra. Restavam, pois, apenas dezesseis por cento dos navios cargueiros dos Estados Unidos para satisfazer às necessidades da população civil.

Aviões de bombardeio, em muitos casos, fazem o vôo diretamente para os países aliados, mas, em sua maior parte, as mercadorias de guerra — alimentos, roupas, sapatos, munição, armas, tanques e aviões de combate — são transportados por navios, por vias tempestuosas através do Atlântico e do Pacífico. Uma das rotas segue direito para a Inglaterra e contorna a península Escandinávia, com rumo ao porto de Murmansk, na região, ártica da Rússia. Outra segue pelo sul do Atlântico e contorna o continente africano, em direção ao Egito, ao Oriente-Médio, o Iran e a Índia. No Pacífico, as longas rotas se estendem para a Austrália, no sudeste, e para a Sibéria, ao norte. É uma rede de comunicações mundiais.

Essas são as vias marítimas em que se intensifica, dia a dia, a batalha contra os submarinos. Alguns navios, de tôdas as bandeiras, são afundados. Frequentemente, mercadorias dos empréstimos e arrendamentos vão para o fundo juntamente com os heróicos marinheiros que arriscam a vida para entregá-las a porto seguro. Mas quasi todos os cargueiros chegam ao seu destino — alguns depois de vencer trágicos momentos no mar. Um "navio fantasma", holandês, que havia sido dado como vítima de um torpedo, surgiu recentemente num porto, com a sua carga. Seu comandante, depois de passar uma noite a bordo de uma baleeira, viu o seu navio ainda flutuando e foi para bordo, com uma reduzida tripulação. Uma vez a bordo, tomou as providências que a emergência requeria e prosseguiu viagem. Depois de livrar-se de vários submarinos, a carga composta de

O embarque, num dos portos dos Estados Unidos, de uma locomotiva de 81 toneladas destinada ao serviço na zona de guerra em ultramar





Um avião de combate "Lightning"—pavor dos aviões "Zexos" japoneses, é guindado do seu transporte. Equipados com um depósito sobressalente de combustível, os aviões desse tipo estão fazendo a travessia para a África, directamente



Pneumáticos para os combatentes: a guerra absorve milhares desse produto essencial

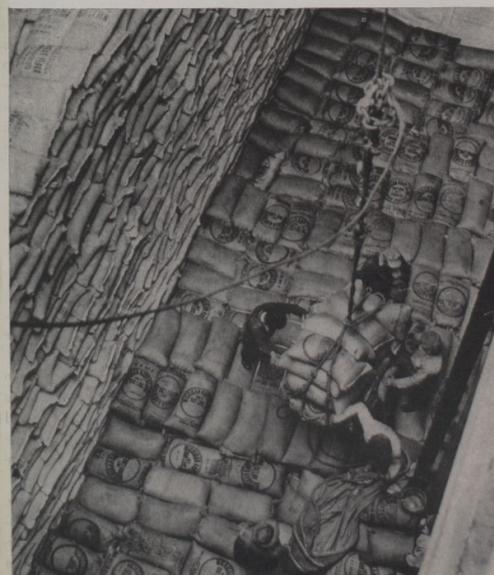


Os compressores de ar são um dos centenas de maquinismos indispensáveis às forças combatentes. Aqui se vê um compressor ao ser embarcado, juntamente com os caminhões-transportes

mercadorias de empréstimos e arrendamentos enfrenta outras dificuldades "no fim da linha" — na Índia, no Iran e no Ártico. A queda da Birmânia cerrou a única estrada que permitia o abastecimento procedente do exterior, destinado à China. Entre os chineses e as fontes de recursos de que eles necessitavam permaneciam os colossais montes Himaláia, a barreira que, por séculos sem conta, tem conservado os chineses e os indús como dois povos completamente distintos. Aviões cargueiros dos Estados Unidos e da Inglaterra tiveram que ser fornecidos para a tarefa, tendo sido construído, num dos pontos do interior do nordeste da China, um dos aeródromos mais bem equipados do mundo. Agora, a aviação está conquistando os obstáculos do Himaláia e levando aos chineses os materiais de guerra que seus exércitos necessitam. Outros abastecimentos para a China estão sendo armazenados na Índia, afim de serem transportados por via terrestre, assim que for reaberta a estrada de Burma.

Nas áridas regiões do norte do Iran está estabelecida uma via de abastecimentos para o Cáucaso russo e para a área do mar Cáspio, de onde seguem rio acima, pelo Volga. Docas foram construídas no golfo Pérsico e locomotivas procedentes dos Estados Unidos estão fazendo o tráfego pela Pérsia. Recentemente, fez o trajeto, de mil quilômetros através de território persa, o primeiro trem "100% americano", locomotivas e vagões, transportando mercadorias americanas. Outros trens estão sendo organizados.

Nos portos de Murmansk, de Archangel e outros do Mar Branco, as dificuldades causadas pela superlotação das docas, devido à chegada de combóios, fizeram com que se adotasse o sistema de acondicionar as mercadorias em papel encerado e encaixotá-las da maneira mais estanque possível em caixões flutuantes. Estes são lançados ao mar para serem recolhidos, ao largo, por outras embarcações menores.



Farinha de trigo e feijão constituem um elemento de primeira necessidade nas frentes de batalha. Aqui estão sendo embarcados em grande quantidade



As ambulâncias da Cruz Vermelha são tão necessárias quanto os tanques e os veículos da artilharia motorizada nas linhas de fogo. Todo espaço a bordo é utilizado, com carga de todas as dimensões



Os montes Himaláia vistos de um avião-transporte norte-americano. Esse é um aspecto característico da rota aérea que está agora ligando a Índia à China

## POR CIMA DO HIMALÁIA

OS aviões transportes dos Estados Unidos, com suas asas cobertas de gelo, estão arranhando os picos dos montes Himaláia, na sua faina de transportar materiais de empréstimos e arrendamentos para os exércitos da China.

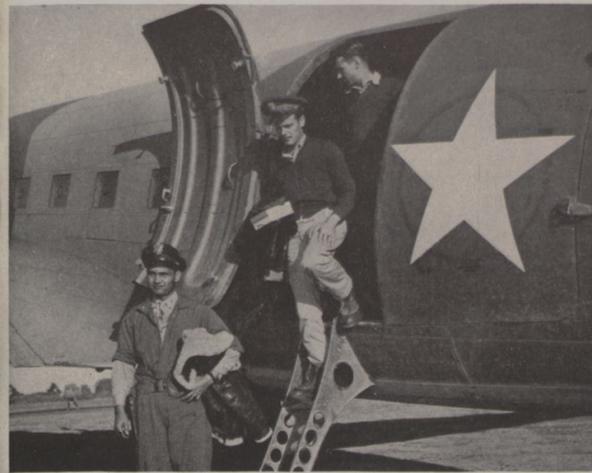
Passando por cortes da montanha, situados a 5.600 metros de altitude, nas sombras dos picos que atingem a 6.500 metros, êses aeroplanos estão substituindo os auto-caminhões cujo trátego ficou impedido pelos japoneses quando êles se apoderaram certos pontos principais da estrada de Burma. Os transportes aéreos estão mantendo o abastecimento vital de materiais destinados a Chungking, até que as Nações Unidas possam expulsar os japoneses de

Burma. E as mercadorias estão sendo transportadas sob as mais difíceis condições de vôo, únicas em todo o mundo. São mais arriscadas do que as que se realizam sôbre a cordilheira dos Andes.

Nas grandes altitudes, o gelo se acumula rapidamente nos aviões e a névoa impedem a visibilidade. Um dos aviões, ao regressar da China para a Índia, recentemente, teve que enfrentar más condições atmosféricas excepcionais. Sob o peso da espessa camada de gelo, o aparelho foi perdendo altitude constantemente. O gelo que era rebatido pela hélice castigava a fuselagem. Para reduzir o peso do avião, o piloto ordenou que dois dos tripulantes saltassem. E enquanto que o aparelho conseguia prosseguir

com segurança para a sua base, os dois homens saltavam com seus para-quédas nas encostas do Himaláia. Por ali ficaram, a esmo, durante 23 dias, alimentando-se de limões silvestres e de raízes, até que foram dar num vilarejo, onde foram salvos.

Os aviões que fazem o serviço na linha entre a Índia e a China são abastecidos e reparados em bases que têm sido construídas em grande número nas regiões mais primitivas da Índia. Aí se verifica a estranha mescla do oriente com o ocidente, do antigo com o moderno. Em oficinas dotadas de todos os recursos da mecânica, soldados norte-americanos, em seus "overalls" vêem-se lado a lado com mussulmanos, barbados e de turbantes, e com hindús de cabeça raspada e longas vestes brancas. Esses homens primitivos em seus costumes estão aprendendo a ser mecânicos e revelam grande habilidade para o ofício — qualidade herdada de seus antepassados, famosos como habilísimos artifices.



A tripulação de um transporte aéreo, ao regressar de um vôo por cima dos picos do Himaláia. Os dois pilotos são os tenentes Ronald Fruda e Laurence Putnam, americanos



Numa das bases de conservação de aeroplanos na Índia. As tripulações dos cargueiros aéreos fazem suas refeições em casas como esta, construídas de material regional



O sargento Lapainkii e os soldados Colden e Groncy, do exército americano fazem a soldagem de uma peça de avião numa das oficinas mecânicas ao ar livre, na Índia



Trabalhadores chineses na faina de construção das pistas de uma das bases aéreas situadas no território chinês livre e que está agora servindo à aviação dos aliados

Um dos transportes aéreos faz a sua descarga no seu ponto de destino—uma base aérea na China. Esses são abastecimentos destinados ao exército chinês





O monumento dedicado a Thomas Jefferson, o grande apóstolo da democracia americana, cujo bicentenário do seu nascimento se comemora este ano nos Estados Unidos. Jefferson, que também era arquiteto, considerava essa estrutura do tipo "panteão" o "perfeito modelo" para um edifício público. Ele foi o autor da Declaração de Independência

# O BICENTENÁRIO DE JEFFERSON

OS Estados Unidos comemoram este ano o segundo centenário de Thomas Jefferson, autor da Declaração de Independência e um dos fundadores da democracia norte-americana.

Em Washington, o acontecimento foi assinalado com a inauguração de um monumento erigido à memória do grande estadista: um expressivo templo de mármore branco, que encerra a estátua de Jefferson. E', juntamente com os monumentos dedicados a George Washington e a Abraham Lincoln, a concretização, em mármore, da veneração pública pelo celebrado "arquiteto da união americana." Nas paredes do monumento estão gravados alguns dos famosos excertos de Jefferson: "Jurei sobre o altar de Deus a não dar trégua a qualquer forma de tirania contra o pensamento humano."

E da própria Declaração de Independência: "Estas verdades falam por si mesmas: todos os homens são criados iguais e todos são dotados, pelo seu criador, de certos direitos inalienáveis, dentre os quais se acham o direito à vida, à liberdade e à satisfação do próprio bem-estar. E' para assegurar esses direitos que os governos são instituídos entre os homens. Declaramos, pois, pública e solemnemente, que estas colônias devem ser, de fato e de direito, Estados livres e independentes, e que em abono desta declaração, e com plena confiança na proteção da Divina Providência, empenhamos mutuamente a nossa vida, os nossos bens e a nossa sagrada honra."

Jefferson contava apenas 33 anos de idade e era um dos membros mais moços de uma das comissões do Congresso Continental, quando redigiu a famosa Declaração de Independência. Os membros mais idosos e mais proeminentes da comissão — Benjamin Franklin e John Adams, o escolheram para o mistér de redigi-la porque admiravam em Jefferson não somente a sua profunda cultura, como a sua comprovada franqueza e seu extremado zelo pela liberdade, sua e dos outros. O momento era dos mais agudos. Havia já um ano e tanto que

um exército de voluntários se batia em árdua luta contra as tropas britânicas. Estas tinham sido forçadas a evacuar a cidade de Boston, mas uma nova expedição, composta de 30.000 homens, fazia o seu desembarque em Nova York. George Washington, então general comandante-em-chefe das forças americanas, dispunha apenas de 9.000 homens para enfrentá-los. A esse tempo, ainda não se tinha verificado o rompi-

mento formal com o governo da corôa. A Declaração de Independência, aprovada pelo Congresso Continental, em 4 de Julho de 1776, e que proclamava o rompimento de tôdas as relações de dependência entre os "Estados Unidos" e a Gran Bretanha, inflamou o espírito de reação dos cidadãos americanos. A guerra foi longa e penosa, mas depois de cinco anos de luta, a nôvel nação conseguia alcançar a sua gloriosa vitória final e firmar um exemplo notável de forma de governo democrático para as gerações futuras do mundo inteiro. Jefferson foi o terceiro presidente dos Estados Unidos. Nasceu em 13 de Abril de 1743, sendo o primeiro filho de uma família de abastados agricultores de Virgínia. Aos 14 anos de idade, êle ficou órfão de pai e herdou uma grande plantação e uma renda de 2.000 dólares por ano.

Desde moço que Jefferson deixava transparecer os traços característicos da sua privilegiada personalidade, em que se destacavam raros dotes de inteligência e de talento.

Magro e de elevada estatura — mais de metro e meio — de complexão sanguínea, face angulosa, olhar penetrante e nariz aquilino, êle denotava uma extraordinária energia e superior força de vontade.

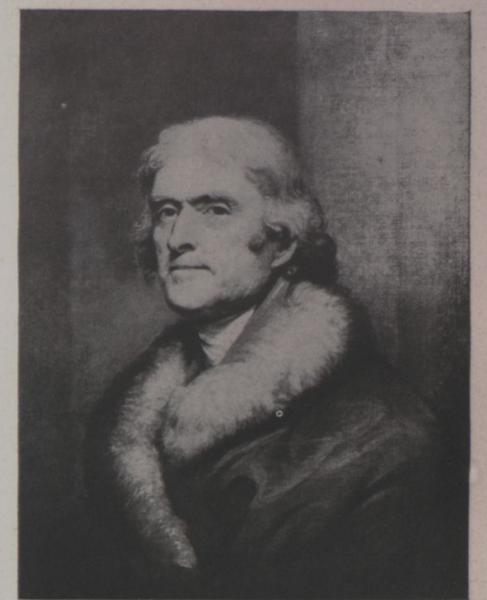
Com a sua fortuna e seu prestígio social, Jefferson poderi ter cedido às conveniências de uma vida abastada no ambiente colonial de Virgínia, sem maiores responsabilidades.

Seu temperamento, porém, era refratário ao prosaísmo de uma tal existência. Jefferson pulsava de entusiasmo pelas grandes conquistas do saber e procurava empregar seu tempo estudando e cultivando o espírito em tôdas as seáras do conhecimento humano.

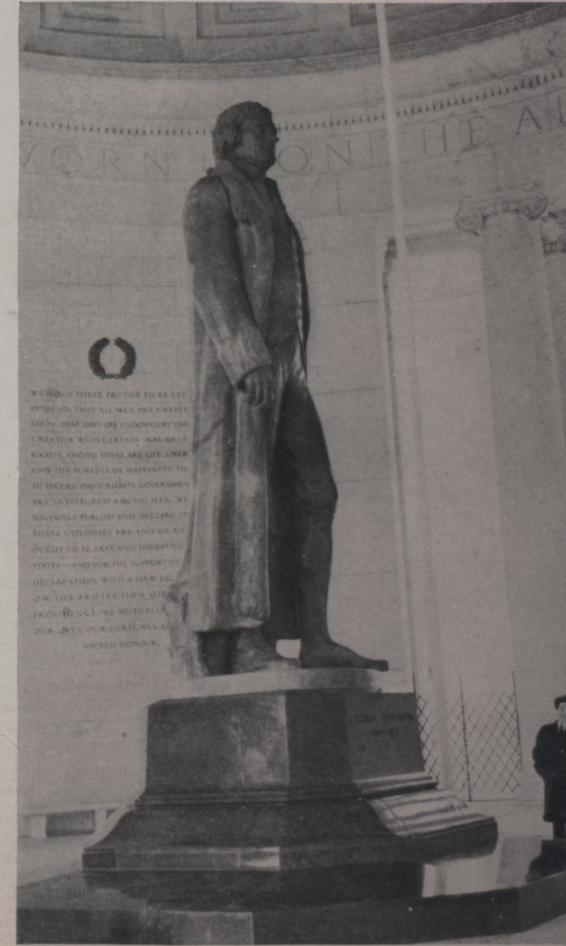
Joven ainda, revelou êle grande determinação para satisfazer o interesse que lhe despertava a posse de uma variada cultura. Desde a música, as línguas e os estudos que constituíam conhecimentos enciclopédicos, todos mereceram a sua constante e paciente dedicação. Não admira, pois, que passasse êle três horas ao violino, instrumento da sua pre-

dileção. Aprofundou-se no estudo do grego e do latim, do francês, do espanhol e do italiano. Quando êle tinha onze anos, seu pai já lhe proporcionava grande variedade de livros e, ainda estudante, já dispunha de uma biblioteca de quatrocentos volumes e um considerável conhecimento das obras de notáveis filósofos e economistas.

Dois grandes eruditos que então se distinguíam nas colônias tiveram sobre êle notável influên-



Um retrato de Jefferson, pintado em Washington, em 1805, durante a sua segunda presidência da República, no auge da sua glória



A estátua heróica de Jefferson, de 19 pés de altura, situada no centro do seu monumento, inaugurado recentemente em Washington



O Presidente Roosevelt durante a inauguração do monumento em memória de Thomas Jefferson

**O BICENTENÁRIO DE JEFFERSON (Continuação)**

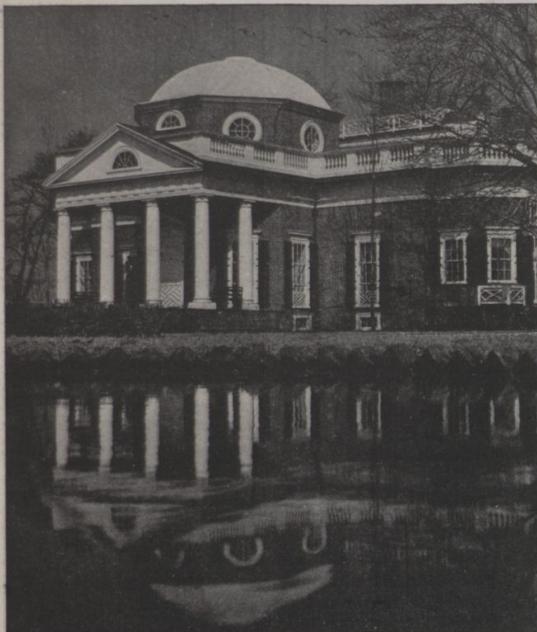
cia. Aos 17 anos, Jefferson matriculou-se no famoso *William and Mary College*, de Williamsburg, que era então a capital de Virginia. O número de alunos não excedia a cem e o diretor do estabelecimento era o Dr. William Small, escocês e amigo de cientistas de nomeada, James Watt, Erasmus Darwin e tantos outros. Depois de fazer um curso de dois anos, Jefferson, através de uma recomendação do Dr. Small, foi praticar no escritório de advocacia de George Wythe, distinto causídico e intelectual de Williamsburg. Ao completar cinco anos de prática, obteve licença para exercer a profissão nos auditórios de Virginia. O jovem advogado não tinha dotes oratórios, mas como causídico, conseguiu ser bem sucedido. Durante oito anos, teve mais de 400 causas. Ao mesmo tempo ele aumentava as suas propriedades rurais, de 500 para 2.000 hectares, dedicava-se ao estudo de arquitetura e matemática superior e aprofundava seus conhecimentos de música. Em 1769, aos 26 anos de idade, foi eleito para a legislatura colonial. O primeiro problema que o preocupou foi o da escravatura.

No norte, a maioria das colônias estava em mãos de pequenos lavradores que, em geral, não possuíam mais de sessenta hectares de terra. Mas Jefferson, era do sul, da zona do algodão, onde os grandes proprietários de plantações dispunham do trabalho dos escravos. Jefferson herdou quasi cem escravos, mas nunca vendeu ou comprou nenhum e foi sempre contrário à escravidão. O seu primeiro projeto de lei apresentado ao poder legislativo de Virginia foi no sentido de permitir a libertação do escravo sempre que o seu respectivo senhor manifestasse esse desejo. Não houve a maioria necessária para aprovar o projeto, mas Jefferson voltou à carga com outras medidas e, finalmente, conseguiu que fosse aprovada a lei que proibia a importação de escravos em Virginia. Mais tarde, depois da independência das colônias, quando Jefferson já era uma figura de destaque nacional, obteve a adoção de outra lei que proibia a escravatura na região ao norte do rio Ohio. Isso significava que o tráfico de escravos estava abolido na maior parte do país. O fato serviu para preparar o terreno para a emancipação final de todos os escravos, por um outro grande presidente. Abraham Lincoln, em 1863.

"A amor à justiça e o amor à pátria imploram com o mesmo fervor pela causa desses seres humanos," declarou Jefferson. "E, para nós, uma culpa moral, ter sido tão longo esse apêlo. Contudo, a hora da emancipação se aproxima, com o correr do tempo. E' uma página da história que ainda não foi virada." Jefferson propôs também uma lei que visava abrir escolas públicas, custeadas por meio de impostos. Conquanto isso também não fosse conseguido completamente senão depois da sua morte, ele pode ver um grande aumento no número de escolas. Foi ele o fundador da Universidade de Virginia e o arquiteto que erigiu os edifícios e desenhou todos os seus recintos. Foi um grande partidário da criação de bibliotecas públicas do tipo que atualmente existem em todas as cidades e vilas nos Estados Unidos — sempre concorridas.

Educai e informai a massa do povo," escreveu ele. "Esse é o único meio seguro para a preservação da nossa liberdade."

Jefferson foi o autor da lei sobre a liberdade religiosa, de Virginia, e, por toda a sua vida, ele considerou esse como um dos seus grandes feitos. Conquanto fosse membro da Igreja de Virginia, a Anglicana, auxiliada pelo Estado, Jefferson sempre se bateu pela separação da Igreja do Estado, sendo de opinião que todos deviam ter garantida a sua absoluta liberdade de consciência. Esses princípios transformaram-se em lei do Estado de Virginia e são agora adotados em os Estados da União. Quanto à sua fé religiosa, declarou Jefferson:



Monticello—o lar que Thomas Jefferson desenhou e construiu, situado numa bela colina perto de Charlottesville, em Virginia. E' agora uma relíquia nacional

"Sou um cristão no sentido que Cristo queria que todos fossem — sinceramente adepto à sua doutrina, de preferência a todas as outras."

Jefferson era membro da Legislatura Colonial de Virginia, quando foi a mesma dissolvida pelo governador britânico, em 1774, pelo fato de ter aprovado duas resoluções históricas: uma, protestando contra a taxaão das colônias pelo parlamento britânico, no qual elas não tinham representação; outra, contrária a remoção de alguns dos colonos para serem submetidos a julgamento na Inglaterra. A Legislatura passou então a reunir-se na *Raleigh Tavern*, famoso ponto de reunião em Williamsburg. Aí deliberaram solicitar das outras colônias que mandassem delegados, para se constituir um corpo representativo que seria denominado Congresso Continental. O Congresso foi formado e ficou encarregado da legislação conjunta das colônias, ao mesmo tempo que as relações destas com os ingleses iam de mal a peor, tomando mesmo o aspecto de hostilidades que precipitaram a revolução. Thomas Jefferson foi eleito governador de Virgi-

nia durante o período da Guerra da Independência e assumiu o cargo quando os recursos financeiros da colônia estavam quasi esgotados. Dois anos mais tarde, em 1781, as tropas inglesas ocuparam Richmond, que já era a capital de Virginia, e mandaram prender Jefferson, na sua própria residência, em Monticello. O governador conseguiu escapar a cavalo, quando os seus perseguidores quasi lhe tolhiam o passo, e foi reunir-se à sua família, no interior, nas montanhas.

Depois da guerra em que as colônias alcançaram a sua independência, Jefferson foi, em 1782, enviado à França, como Ministro dos Estados Unidos. Em Paris ele presenciou o começo da Revolução Francesa e a queda da Bastilha. Depois de regressar aos Estados Unidos, serviu como Secretário de Estado e, em seguida, como Vice-Presidente. Em 1800 foi eleito Presidente e em 1804 foi reeleito — tendo servido o cargo durante dois quadriênios consecutivos.

Durante dezesseis anos mais, muitos dos líderes do governo dos Estados Unidos foram seus amigos pessoais e sempre o consultaram em assuntos administrativos. O ex-presidente era um firme defensor do princípio da autonomia dos governos locais — estaduais e municipais, porque estavam mais intimamente ligados aos interesses do povo. Graças aos seus esforços, muitas funções governamentais passaram a ser da alçada dos Estados em vez de constituírem atribuições do governo federal. O seu ato de maior significação na presidência da república foi a aquisição do Território da Luisiana, o rico vale do Mississippi comprado à França, dobrando-se assim a superfície dos Estados Unidos a um custo calculado em oito centavos por hectare, aproximadamente. Jefferson foi também um ardoroso promotor da cordialidade interamericana, e era versado não somente no idioma espanhol como também na literatura espanhola, e reconhecia a necessidade de se familiarizarem os americanos com a cultura dos seus vizinhos. "Ainda espero ver a confraternização cordial de todas as Nações Americanas constituindo uma política puramente continental americana," escreveu ele. Da sua simplicidade, há esta afirmação pessoal:

"Se nos é possível ter a consciência absoluta de alguma coisa, eu a tenho do meu sentimento de não reconhecer diferença alguma ao me dirigir ao mais elevado ou ao mais humilde dos seres humanos."

O grande personagem da história americana viveu ainda dezesseis anos depois de ter sido primeiro magistrado da nação. Sua esposa faleceu dez anos apenas depois do casamento, e ele como pai extremo, teve o infortúnio de perder quatro de seus seis filhos. Mas não permitiu que essas tragédias pessoais lhe diminuíssem o seu interesse pela pátria, pelo povo e pela sua própria cultura, cada vez mais profunda e respeitada por todos quantos com ele conviviam e trocavam idéias.

Jefferson faleceu no dia 4 de Julho de 1826, a data em que se celebrava a adoção da sua Declaração de Independência, redigida 50 anos antes — dia em que o povo dos Estados Unidos comemora o surgir de sua pátria como uma nação livre e soberana.



Procedência das fotografias para este número: Capas—The. Ray, E. A., YANK, Army Weekly, PA, The. Seiler, MA, Páginas interiores: 2, PA, Int., PA; 3, Acme; 4, Acme, Harris & Ewing; 5, PA, BIG; 6, Acme, CAI; 7, PA, Acme, Int.; 8, Acme; 9, Acme, Int.; 10-11, Ivan Dmitri; 12, Int., SEA; 13, SEA, Acme, SEA, Acme; 14, PA, PA, Acme; 15, PA, Pix; 16, Blackstone Studios, Three Lions; 17, A, Greenfield; 18, Three Lions, A, Greenfield; 19, E, Hibbs, A, Greenfield, Three Lions, E, Hibbs; 20, Pix, Int., BIH; 21, Three Lions, Int., FLEU; 22, BINU; 23, Int.; 24, MA; 25, CAI; 26, 27, 28, CAI; 29, AEA; 30, 31, The. Seiler, MA; 32, 33, N. Y. Daily News; 34, Int., N. Y. Daily News; 35, N. Y. Daily News; 36, BIG, Acme; 37, Int., Acme, European; 38, Horvath; 39, CAI, Int., PA; 40, Essen-stadt-Pix. Chave das abreviações: PA, Press Ass'n; Int., International; CAI, Coordenador de Assuntos Interamericanos; SEA, Sinaleiros do Exército Americano; MA, Marinha Americana; BIH, Bureau de Informações da Holanda; FLEU, Francêses Livres dos EE. UU; BINU, Bureau de Informações das Nações Unidas, AEA, Aviação do Exército Americano; BIO, Bureau de Informações de Guerra.