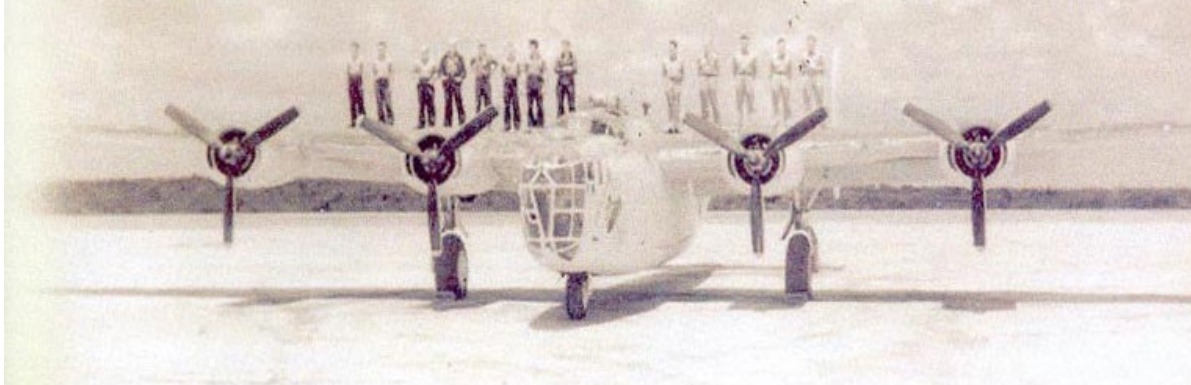


MEMÓRIAS DO

*Billie Goodell era pouco mais que um garoto quando foi enviado para o Brasil, em plena 2ª Guerra Mundial, e aqui conta com exclusividade, para **Frederico Nicolau**, como foram aqueles tempos de longas patrulhas no Atlântico Sul – e como participou do afundamento do primeiro U-Boot em águas brasileiras.*



ATLÂNTICO SUL



O Consolidated PBY Catalina sobrevôava o Atlântico Sul em mais uma das usualmente monótonas patrulhas. Estavam ao largo de Fortaleza (CE) e o dia era 6 de janeiro de 1943. Então, um dos tripulantes, Billie Goodell, avistou a esteira característica deixada pelo submarino quando na superfície e informou ao piloto, Ltjg. Ford, que direcionou a aeronave, o Catalina 83-P-2, para o ataque. Billie era "machinist mate 3rd class/flight engineer and gunner" (mecânico, 3^a classe/engenheiro de voo e artilheiro). Como tal, ocupava a metralhadora de .50 pol. na "bolha" transparente esquerda do Catalina e, quando o bimotor iniciou o mergulho para o ataque, o jovem Goodell concentrou o fogo frenético de sua metralhadora nas peças de artilharia antiaérea do submarino, impedindo-o assim de defender-se do ataque preciso das cargas de profundidade MkVII lançadas pelo ten. Ford. O submarível foi atingido em cheio e sucumbiu. Estava a 65 milhas de Jericoacoara. Era o fim do U-164, um Tipo IXC da 10^a Flotilha da Kriegsmarine (marinha de guer-

ra alemã), sob comando do cap.-de-cov. Otto Fechner. Dos poucos que conseguiram sair do submarino, apenas dois chegaram à costa e foram presos. Do restante da tripulação, 54 homens, todos pereceram.

Era o primeiro U-Boot afundado nas águas territoriais brasileiras.

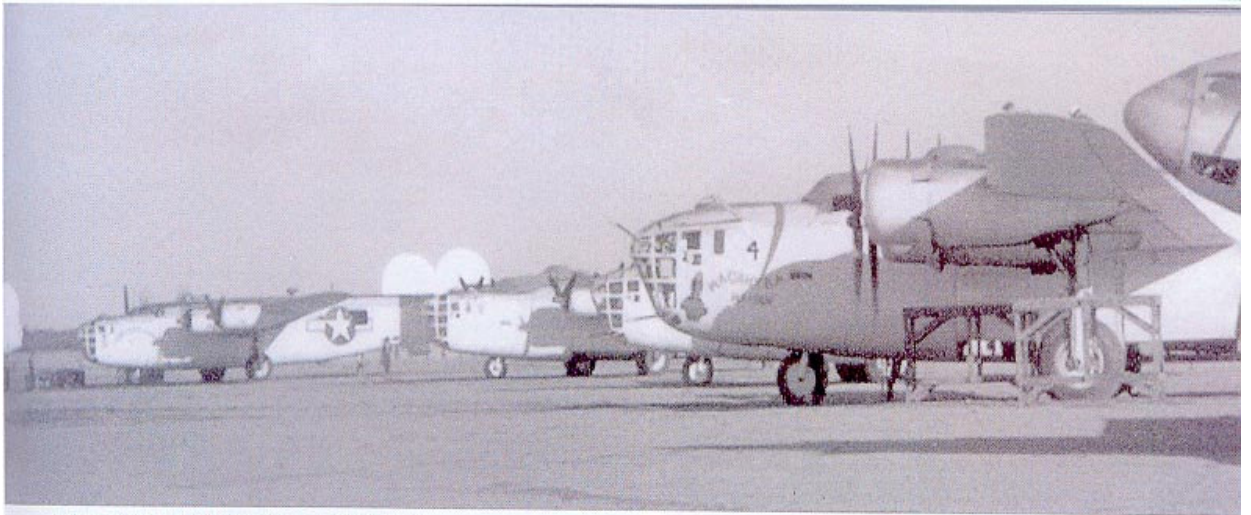
Aquele ataque foi, sem dúvida, o momento de glória do jovem Billie Goodell. Fora ele que avistara o submarino e fora ele, com seus tiros certos, que impedira que ele revidasse, inutilizando suas antiaéreas! Os colegas do esquadrão logo o apelidaram de "Eagle Eyes" ("Olhos de Águia") e ninguém menos que o próprio comandante da 4^a Frota, alm. Ingram, o condecorou com a DFC (Distinguished Flying Cross, Cruz de Voo Distinta!)

Esta, porém, não seria a única das aventuras de Goodell no Brasil...

Billie Goodell nascera no Alabama (EUA), filho de um marine (fuzileiro naval) que participara da intervenção norte-americana no Haiti, em 1917. Órfão de mãe aos 5 anos, apenas dois anos depois per-

deu também seu pai, passando a ser criado por tios, em Bessemer, Alabama, de onde só saiu aos 17 anos, quando em 21 de fevereiro de 1941 alistou-se na US Navy (marinha norte-americana). Sem que imaginasse, porém, a sua história estava prestes a tomar um rumo inesperado para ele. Um rumo voltado para o Sul.

O Brasil, declarado neutro desde 1939, tentou se manter afastado da guerra, mas dia a dia a guerra se aproximava, seja por incidentes envolvendo navios brasileiros, seja pela liderança política dos EUA no continente, que por força de tratados interamericanos após o ataque a Pearl Harbor levariam o Brasil a romper relações diplomáticas e comerciais com Alemanha, Japão e Itália em 28 de janeiro de 1942. Bem antes de 7 de dezembro de 1941 (data do ataque japonês a Pearl Harbor), entretanto, o Brasil já fazia parte dos planos americanos de patrulha do Atlântico Sul. Seus navios já usavam regularmente portos do Nordeste desde junho e, após Pearl Harbor, chegavam a Natal (RN) seis aviões-patrulheiros PBY Catalina do VP-52,



A linha de vôo dos Liberator do VB-107, em Natal.

ral, como nos conta Billie: "do Rio (de Janeiro) até Belém passei por toda a costa... Essas cidades da costa me deixam com saúde... Passei um tempo num monte delas...". Cobriam os 3.200km de rota entre a Bahia e o Cabo Orange, numa operação subordinada à CTF-44 e ao comandante da 4ª Frota, alm. Ingram. Toda esta região do Atlântico Sul era chamada de "The Southern Cross" ("Cruzeiro do Sul"), numa alusão à mais importante constelação dos céus do sul do continente americano. O VP-83 pertencia ao FAW-16 (Fleet Air Wing 16, Ala Aérea da Frota 16).

Porém, apesar disso, os submarinos do Eixo ainda dominavam os mares e nenhum foi afundado no Brasil em 1942, embora a 22 de maio um North American B-25B Mitchell (C/n 62.245) da Força Aérea Brasileira (FAB), do Agrupamento de Aviação de Adaptação, sediado em Fortaleza (CE), tenha atacado o submarino italiano Barbarigo, entre o Atol das Rocas e Fernando de Noronha. Embora o submarino tenha escapado, foi nosso primeiro ataque a um submarino do Eixo. E um sinal aos comandantes dos U-Boot de que os "tempos felizes" no litoral brasileiro estavam chegando ao fim.

Enfim, a 22 de agosto de 1942, o Brasil declara guerra ao Eixo.

O primeiro resultado da ação norte-americana, entretanto, só ocorreria bem mais tarde, em 6 de janeiro de 1943, com o afundamento do primeiro U-Boot em águas brasileiras – o U-164, vítima do Catalina 83-P-2, no qual Billie Goodell era um dos tripulantes.

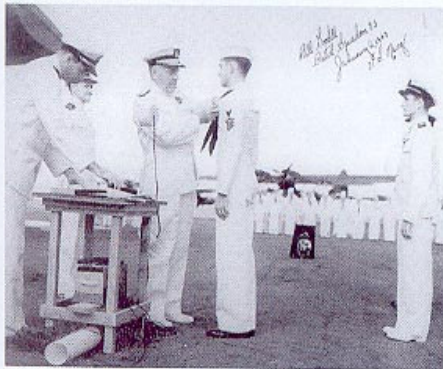
Condecorado pela ação, à parte isto, foi promovido a "aviation machinist mate first class" e ganhou o que há de mais importante para um soldado em combate no exterior — uma folga de 30 dias nos EUA, junto de seus tios em Bessemer (onde foi objeto de uma matéria no jornal local, que o retratou como herói).

Lembrando a ação contra o U-164, Goodell conta com humildade que jogaram os próprios botes salva-vidas para resgatar os sobreviventes do submarino. Foram lançados dois botes – o primeiro ficou longe e os alemães não conseguiram pegar, então lançaram o segundo, com sucesso; e também água e víveres. "Afinal eram só pessoas."

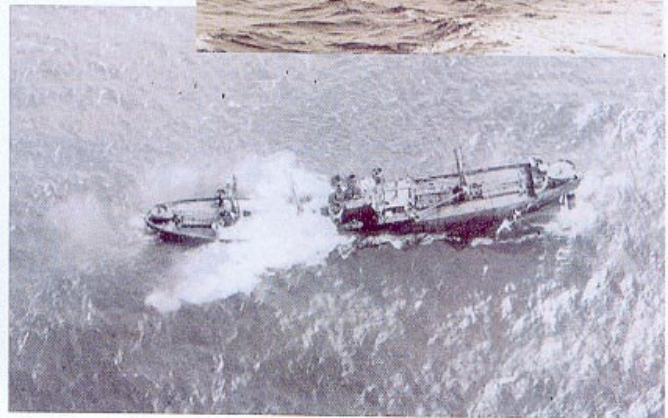
Naquela época os soldados não tinham permissão de contar onde estavam estacio-

nados. Ele tinha um amigo na sua cidade que tinha uma estação de rádio e, quando não tinha nada para fazer, ficava no rádio do amigo ouvindo as músicas a ele dedicadas. A primeira pergunta do amigo foi onde ele estava estacionado, no que respondeu que não poderia dizer, mas gostaria que o amigo tocasse para ele a música "Brazil". Seu amigo deu um grande sorriso e concordou. A música "Brazil", que era a favorita de Billie, é a nossa "Aquarela do Brasil", de Ari Barroso, que foi gravada nos EUA por big bands como a de Jimmy Dorsey.

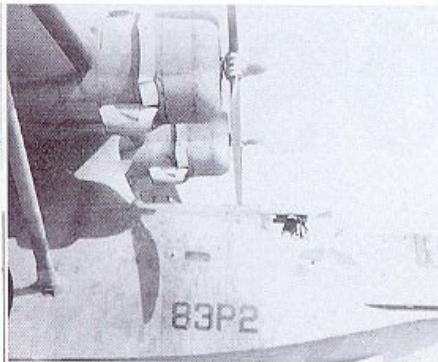
Um dos Liberator do VB-107 retorna a Natal, depois de mais uma longa patrulha sobre o mar, caçando os U-Boot.



Billie Goodell é condecorado com a Distinguished Flying Cross, pelo ataque ao U-164.



Vítima dos U-Boot no Atlântico Sul.



O Consolidated PBV Catalina 83-P-2, aeronave na qual Goodell era tripulante.



Os Catalina do então VP-83 em Natal.

esquadrão da US Navy. Em pouco tempo, a quantidade de homens e material se avolumou tanto que, o que a princípio era uma Task Force, se transformou em uma frota, a 4ª Frota (4th Fleet).

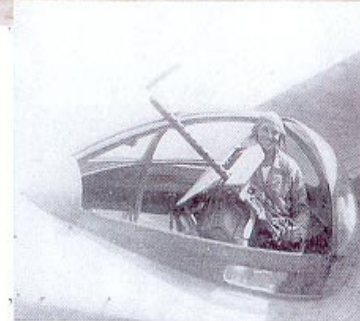
Após a cessão das bases aos norte-americanos, o Brasil, de relações rompidas com o Eixo, não foi mais visto por ele como neutro e sim como inimigo. Navios brasileiros começaram a ser afundados onde quer que estivessem, a princípio por submarinos italianos. Como todos os países da América Latina, o Brasil tinha forças armadas quase totalmente voltadas à manutenção da ordem interna ou, no máximo, para um conflito fronteiriço. Era claro que estávamos totalmente despreparados para o tipo de guerra total que o conflito mundial representava. Por outro lado, com sua posição altamente estratégica, dominando geograficamente o Atlântico Sul, o Brasil foi cortejado tanto pelo Eixo quanto pelos norte-americanos e, ao contrário do que se esperaria por seu alinhamento ideológico, o presidente Getúlio Vargas acabou se aliando aos norte-americanos.

Dentro do acordo feito, fazia parte a decisão de um comando único das forças aeronavais norte-americanas e brasileiras, a ser exercido pelos primeiros, nomeando-se como comandante de tais dispositivos militares o vice-alm. Ingram, da US Navy.

No dia 29 de setembro de 1942, o presidente Vargas passou a ele o comando operacional das três armas nacionais, que, apesar da responsabilidade implícita, foi aceita por Ingram.

E assim uma série de acontecimentos internacionais, políticos e econômicos, acabaram atingindo a vida do garoto do Alabama.

Billie era do VP-83, unidade aérea da US Navy criada em 1941, a princípio com a missão de retirar aviões da fábrica da Consolidated para pontos predeterminados e, mais tarde, com um efetivo de 12 Consolidated PBV Catalina novos, teve início o treinamento de patrulha. Enfim, em 1942, tendo por base Norfolk, na Virgínia (EUA); o VP-83 passou a atuar no patrulhamento das águas territoriais norte-americanas, que na época estavam literalmente infestadas de submarinos do Eixo. Entre os navios afundados por estes submersíveis nos EUA e Caribe, em 1942, estavam vários navios mercantes brasileiros. O ano de 1942 também presenciava uma atividade incessante de submarinos do Eixo bem mais ao sul nas Américas, no litoral do Brasil, fazendo vítimas brasileiras e estrangeiras, sem que as despreparadas e desequipadas forças nacionais pudessem fazer algo. Em função disso, unidades aéreas anti-submarino norte-americanas foram



Goodell na sua posição de artilheiro no Catalina 83-P-2, de onde alvejou o U-164.

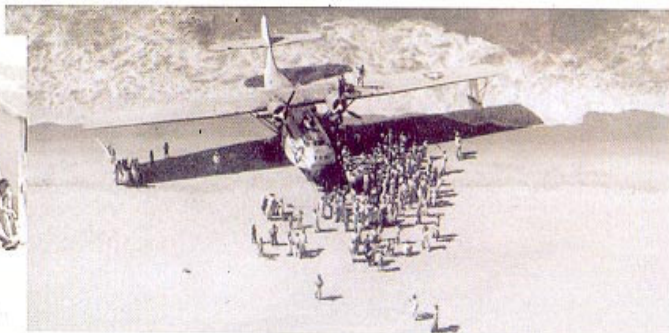
enviadas ao Brasil, e o VP-83 foi uma das primeiras.

A primeira divisão da unidade aqui chegou em 7 de abril de 1942, quando substituiu o VP-52, enquanto a segunda ficou realizando missões de busca e salvamento na Flórida e na Carolina do Sul, até que foi transferida para Natal (Parnamirim Field), chegando em 13 de junho. Billie veio no navio USS Abermarle, um tender de hidroaviões, com a primeira divisão; os aviões vieram voando com escalas até Natal. Um destes, o Catalina 83-P-12, foi a primeira perda da unidade no Brasil. O aparelho sofreu um acidente na aproximação final, em Natal, numa tempestade, e todos os tripulantes se perderam.

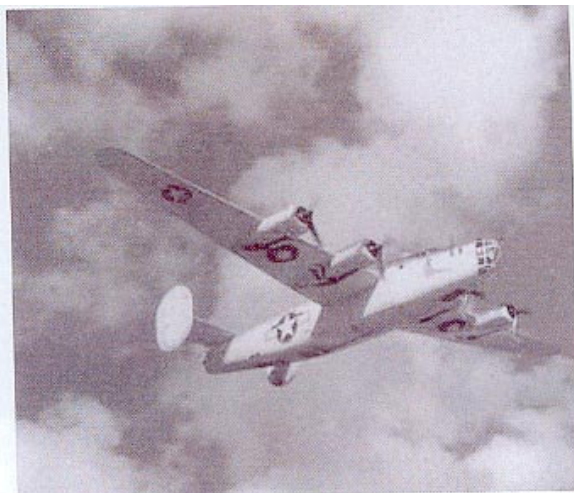
O esquadrão, com 11 aviões, começou as patrulhas sistemáticas do nosso lito-



Momento de descontração – Goodell e colegas jogam baseball sob o sol capixaba.



Apesar da pintura não-usual, este é um dos Catalina do VP-83. A aeronave teve problemas e amerrissou, chegando então à praia, onde foi cercada pela população local.



Bela foto do "Sea Beasts", retornando de uma patrulha.



A tripulação do "Sea Beasts".

Aqui no Brasil também conheceu o pessoal do VP-74, porque numa época foram com seus Catalina para a Rampa dos Hidroaviões no Rio Natal, onde mantiveram um destacamento para carregar torpedos nos aviões. Viviam em tendas e faziam suas próprias refeições. Os Martin PBM Mariner do VP-74 vinham para a Rampa várias vezes, mas não eram baseados lá. Quanto aos torpedos, muito raramente os usavam, eram quase sempre cargas de profundidade. No dia 13 de janeiro de 1943, eles (Catalina 83-P-10) conseguem afundar o U-507 (que registrara dez afundamentos no Brasil) e, em 15 de abril, afundam (Catalina 83-P-12 e 83-P-5) o submarino Archimede, o único submersível italiano afundado em águas brasileiras.

Mas, em 15 de maio de 1943, o VP-83 foi redesignado VB-107 e, muito mais

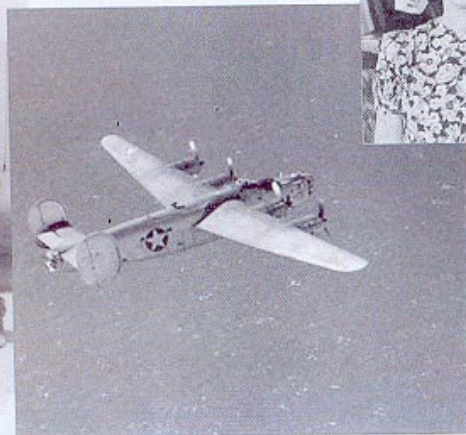
importante, a unidade foi chamada de volta aos EUA para ser reequipada, trocando seus veteranos bimotores Catalina pelos muito mais potentes e modernos quadrimotores Consolidated PB4Y Liberator. Já com estes novos aviões, a unidade estava de volta ao Brasil em junho, e, em julho, já estava novamente operacional. Mas sua primeira ação neste retorno deu-se em junho mesmo, no dia 21, quando colaboraram no afundamento do U-662 com os Catalina do VP-94, que atuavam à esquerda do seu setor. Ao sul de seu setor, havia os Lockheed PV-1 Ventura do VB-127 e, ao sul deste, até o sul do país, havia os PBM Mariner do VP-74.

Na nova constituição, o PB4Y de Goodell tinha um nose-art dos mais interessantes – "Gallopig Ghost of the Brazilian Coast". O desenho mostrava um esqueleto

montado numa bomba avistando um submarino. O nome foi dado em homenagem a um jogador de baseball. Os outros Liberator do VB-107 traziam também nomes interessantes: "Sea Beasts", "Southern Cross", "Subduer", "The Ghost of 83" e "Macahyba Maiden", entre outros. O historiador oficial da unidade, Richard Wilson, voava no "Macahyba Maiden", o Liberator 107-B-4. Macalba é uma cidade próxima a Natal, que era "off-limits" para os americanos (curiosamente, terra natal do pioneiro da aviação brasileira, Augusto Severo). No "Macahyba Maiden", Wilson era o radioperador e também o artilheiro da torreta dorsal.



A tripulação do Liberator "Gallopig Ghost of The Brazilian Coast". Goodell é o primeiro de pé, à esquerda, com jaqueta escura.



Bela foto de um dos Liberator do VB-107, em patrulha no litoral brasileiro.

Goodell fotografou várias de suas amigas brasileiras, como esta jovem de Natal.





Detalhe do nose art do Liberator de Goodell.

Foram dias difíceis. A princípio ficavam em barracas, até os alojamentos serem construídos. Nenhum conforto, muito calor, a distância de casa, patrulhas cansativas numa imensidão de mar, dia ou noite. Quando tinham um comboio para escoltar, ficavam de 10 a 12 horas voando sobre o comboio, até que outro avião os substituísse, então voavam para a cidade mais perto para reabastecer e dormir e, no dia seguinte, partiam para substituir o avião em patrulha e assim sucessivamente até que o comboio saísse de sua área operacional.

Nada mais tedioso que ficar meses olhando aquela imensidão d'água à procura do rastro branco de submarinos na superfície ou de manchas escuras de submarinos submersos. Quando não estavam voando, estavam trabalhando nos aviões ou treinando bombardeio em alvos simulados em terra ou submarinos aliados no mar, para se medir a precisão de ataques em vários ângulos e alturas. Numa parte despovoadá ao norte de Natal, perto da praia, eles cavaram na areia um padrão de um U-boat. Duas tripulações se revezavam nessa pista. Uma ia lá num caminhão com rádio e media a distância que a outra tripulação, num avião, jogava a bomba. Usavam uma bomba de chumbo de 9 lb. com um cartucho de carabina que deixava uma fumaça onde atingia. Tinham que medir e avisar ao avião onde eles atingiram.

A tripulação do Liberator "The Virgin Sturgeon".



Nesta foto do "Southern Cross", toda a solidão das longas patrulhas sobre o Atlântico Sul.



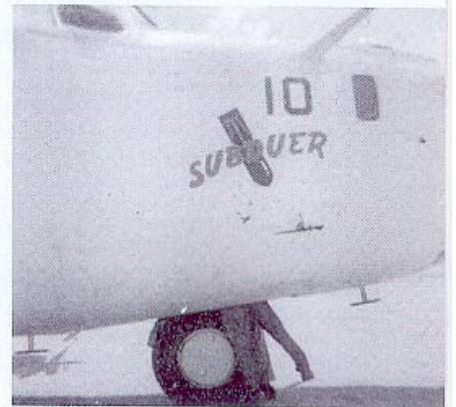
Detalhe do nariz do "Sea Beasts", que tinha nose arts diferentes de cada lado.

Em 30 de setembro de 1943, o GTF-44 criou um destacamento do VB-107 na ilha de Ascensão, e os aviões saíram de Natal sentido Ascensão e vice-versa, fazendo uma barreira que não deixava passar quase nada. Numa dessas saídas, o "Ghost" estava com um tripulante a mais, carregado de bombas e com carga completa de combustível, quando teve que abortar a decolagem estando já em voo, caindo violentamente na pista, receita para uma catástrofe. Por sorte, no entanto, não houve nem fogo nem explosão, ninguém se ferindo, apenas o avião tendo sofrido danos tão sérios que deu perda total, acabando sendo "canibalizado". Goodell e os outros tripulantes do "Ghost", porém, logo receberam um outro Liberator, PB4Y-1 novinho, último tipo, como substituição, que veio com a torre Erco Ball no nariz, com duas metralhadoras de .50 pol.

Amanhecia o dia 11 de agosto de 1943.

Um contato de radar foi feito a grande distância ao largo de Recife.

O PB4Y-1 Liberator "The Ghost Of 83", 107-B-1, que pertencia ao comandante do



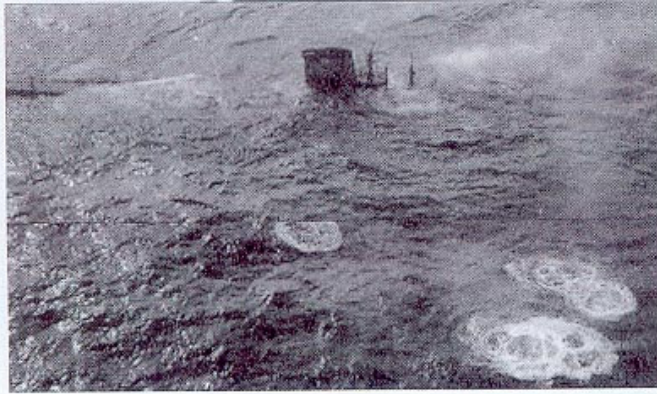
Detalhe do nose art do "Subduer".



Goodell exercitando-se com uma submetralhadora M1A1 Thompson, em Natal.

Detalhe do nose art do "Macahyba Maiden".





O U-604 sob ataque. Este U-Boot foi combatido por um PV-1 Ventura do VB-129 e pelo Liberator de Prueher, comandante do VB-107.



A popa do U-604, que acabou afundado pelos alemães depois dos sérios danos sofridos pelos ataques dos aviões aliados.

esquadrão, lt.-cmdt. Bert J. Prueher, foi abastecido com uma carga de combustível sem precedentes de 1.600 galões e decolou às 9h00 num vôo de resistência, enquanto um couraçado britânico também vetorava o alvo. Seu plano de vôo contemplava um curso de 800 milhas para leste, depois 200 milhas para noroeste e, então, Natal. O que Prueher encontrou foi o U-604, que tinha sido atingido em 30 de julho por um Ventura [avião não muito popular, apelidado de "The Flying Coffin", "caixão voador", pelo grande número de acidentes] do VB-129. O U-Boot acabara de transferir provisões e óleo para os U-185 e U-172, e a primeira passagem de Prueher deixou um morto e vários feridos no U-172, inutilizando suas armas antiaéreas. O U-172 submergiu e deixou o U-604 e U-185 na superfície. Na sua segunda passagem, porém, o Liberator foi atingido pela antiaérea do U-185 e caiu no mar, com a perda de todos a bordo. Imediatamente após a queda de Prueher, o U-185 recebeu a tripulação do U-604, que foi afundado pelos próprios alemães.

Três dias depois, os U-172 e U-185 se encontram no mar e 23 ex-tripulantes do

U-604 a bordo do U-185 passam para o U-172. Como em Natal não se sabia do destino de Prueher, aviões fizeram patrulha por 30 dias à procura de sobreviventes. Billie fez parte desse vôos. Só após a guerra acabar, analisando-se os registros alemães, pôde-se saber ao certo o que aconteceu, inclusive encontrando-se fotos da primeira passagem de Prueher, feitas pela tripulação do U-185.

O U-185 foi afundado dia 24 de agosto de 1943 por aviões do USS Core e o U-172 chegou à França em 7 de setembro, tendo sido afundado posteriormente em 13 de dezembro.

Entre uma missão e outra, Billie ia muito a Natal e, como ele também era fotógrafo, sempre revelava seus filmes na loja da Kodak que era dirigida pela brasileira Betty de Oliveira. Com o tempo, tornaram-se amigos e parte das fotos tiradas eram da família de Betty, incluindo o seu irmão (que era do Exército), sua sobrinha Míriam (que ela levava à loja) e outros. A família passou a convidá-lo à casa para jantar regularmente e também faziam passeios. Como Billie faz questão de frisar, àquela época todas as senhoritas eram acompa-

nhadas por alguém da família, assim nunca ficavam sozinhas com ele.

Goodell também ficou conhecido entre a comunidade norte-americana no Brasil. Um dia, na época do Natal, chegou pelo correio um pacote vindo de uma jovem americana da USO (United Services Organization), que morava no Rio de Janeiro. Seu nome era Billie Jean Beattie. Na primeira oportunidade que teve de ir ao Rio, foi conhecer a jovem, que era filha do presidente do National City Bank of New York no Rio. Foi convidado para jantar na chácara da família dela [que era do Texas], nos arredores da capital federal. O que uma medalha não faz...

Não teve tempo de fazer muito turismo no Rio de Janeiro, mas ficou no Luxor Hotel, na praia de Copacabana, e jantou no Cassino da Urca. Carmem Miranda estava se apresentando lá. Gostou muito da cidade.

Já na cidade de Natal, os aviadores tinham permissão de freqüentar dois bares, onde podiam tomar uns drinques e conversar com garotas. Um ficava de frente para o mar, chamado Wonder Bar, e o outro, mais acima, o Goodyear. Eles iam neste último, que tinha um pátio enorme. Uma das garotas dali era uma ruiva chamada Cymara Britto, que

sempre se sentava à sua mesa e bebia com eles. Eles pagavam as bebidas e elas ganhavam comissão sobre a conta; quanto mais bebiam, mais elas ganhavam. Um dia, ela chegou com uma caixa de bombons e Goodell alegrou-se - "oba, para mim?". Ela se sentou, abriu a caixa e disse: "sim, isso é para você se algum dia eu te ver bebendo com outra mulher". Dentro da caixa havia um revólver 38 carregado!

Mais perigosa que um U-boot...

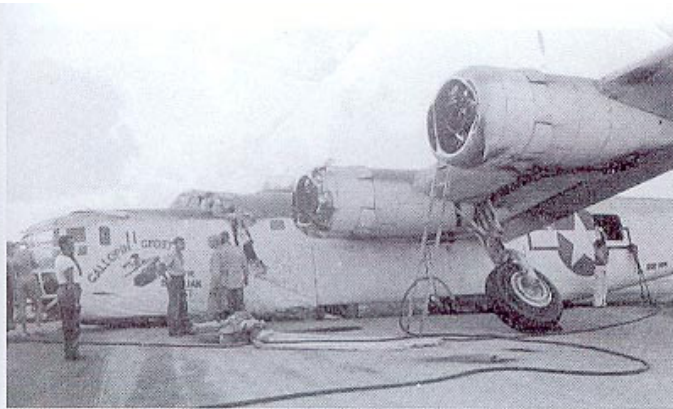
Após um mês aproximadamente, um de seus amigos



Sobrevivente de um U-Boot afundado no Atlântico Sul.



Um U-Boot sob ataque aéreo no Atlântico Sul.



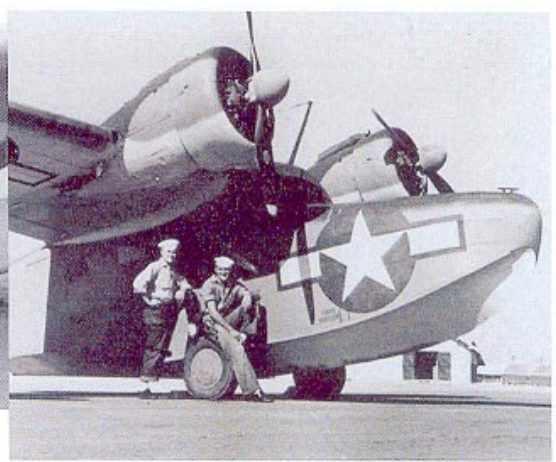
O "Gallopin Ghost of The Brazilian Coast" destruído no acidente na decolagem.

e ele resolveram voltar ao Goodyear e tomar alguns drinques. Logo começou a ouvir uns "psiu, psiu". Olhou, vendo de relance Cymara por detrás de um muro refletindo o sol com uma peixeira. Ele agarrou a garrafa e o quepe e falou ao amigo "vamos dar o fora daqui". Nunca mais voltou ao Goodyear...

Outra história pitoresca aconteceu no Wonder Bar. Um navio mercante foi afundado na costa de Natal. Ele estava no Galpão dos Torpedos quando viu uma baleeira a motor subindo o rio, trazendo os sobreviventes. O pessoal da Rampa pegou essa baleeira e a transformou em um barco recreacional para idas à praia. Numa noite, como o oficial no comando ia passar a noite no Wonder Bar, eles o pegariam com algumas das garotas e iriam fazer um piquenique no rio. No dia seguinte de manhã eles abasteceram o barco e foram ao Wonder Bar. O oficial, de roupas de baixo, pediu que lançassem a corda e a amarrou na varanda, dizendo que já desceria. Nisso as garotas apareceram ao redor do sobrado se dirigindo ao barco e foram ajudadas a subir quando para surpresa da tripulação ouviram uns apitos. Olharam para o pier e

ele estava cheio de marines gritando para eles pararem. O oficial saiu correndo na direção do barco e como esse estava amarrado à varanda, começaram a cortar a corda a machadadas, no desespero de fugir dos marines. Billie já estava com o motor no reverso e rumou para a outra margem. Esconderam as garotas no Galpão de Torpedos enquanto chamavam um táxi para levá-las de volta ao Wonder Bar. Eles tomaram um banho e foram andando até o bar, onde estavam seis marines. Como quem não tinha nada com isso, perguntaram aos marines o que estava acontecendo e eles disseram que um bando de marinheiros loucos escapou com um monte de garotas num barco e que os pegariam na volta nem que fosse a última coisa que fizessem...

Em 1º de outubro de 1944, a unidade seria novamente redesignada, desta vez como VPB-107, e assim atuaria até o final da guerra. Terminado o conflito, o VPB-107 se transformaria no VP-107 em 15 de maio de 1946 e, em VP-HL-7, pouco depois (em 15 de novembro). Enfim, em 1º de setem-

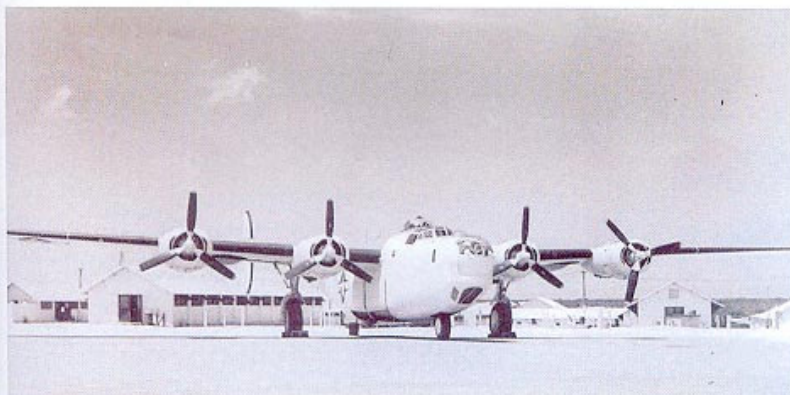


Natal reunia os mais diversos tipos de aeronaves. Aqui, Goodell e um amigo posam junto de um anfíbio Grumman JRF-5 Goose.

bro de 1948, foi transformado em VB-27, sua última designação. A unidade foi desativada em 11 de janeiro de 1950. Durante o conflito mundial, as ações do VP-83 e VB-107 foram reconhecidas como da mesma e única unidade e assim o esquadrão teve a distinção de ser aquele com mais vitórias registradas, de todas as unidades aéreas norte-americanas envolvidas na guerra anti-submarino no Atlântico – seis U-Boot afundados (U-164, U-507, U-598, U-177, U-863 e U-849), mais um submarino italiano (Archimede). Além disso, a unidade participou também dos afundamentos de dois outros U-Boot (U-604 e U-848) e de um "rompedor de bloqueio" (o Wesseland). Com tal folha de serviços, foi agraciada com a Presidential Unit Citation (Citação Presidencial da Unidade).

Lembra Billie, "demos o melhor de nós, perdemos um Catalina e quatro Liberator".

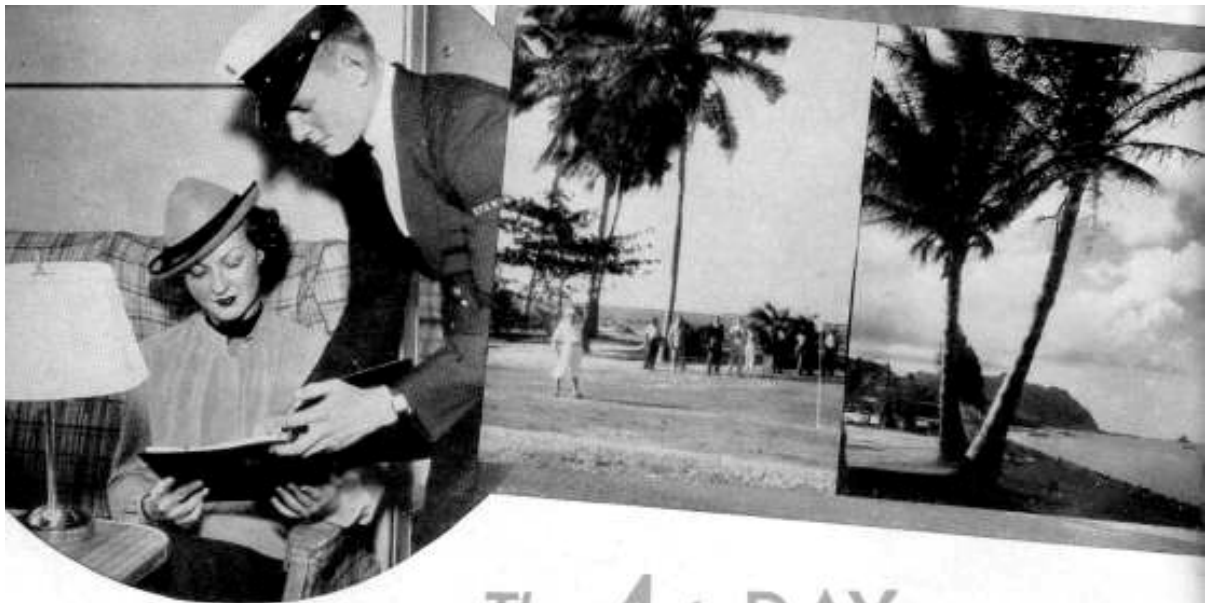
Billie Goodell deixou Natal em dezembro de 1944. Sua unidade, o VB-107, deixou o Brasil e foi para o Reino Unido em janeiro de 1945.



Um novo Liberator para Goodell. O PB4Y-1 que repôs o "Gallopin...". Note a nova torreta de armamento no nariz.



Uma foto recente de Billie Goodell, que hoje mora em Pleasant Grove, Alabama (EUA).



The 4th DAY

into a New Hemisphere

UNDER THE SOUTHERN CROSS

Winging smoothly on from Para into the Southern Hemisphere, the Clipper brings you the living scenic glory of the largest country in the Americas, of the third largest country in the world—gigantic Brazil. A quarter of a million square miles larger than the United States, it covers half of the entire southern continent. . . . Yet it is a land few travelers had reached until the airplane brought it as close to New York as is our own Pacific Coast by rail. ● Gliding along the endless coastline of this great land, one catches glimpses of an untouched world. Mysterious miles of jungle rivers, glistening coral beaches a hundred miles in length, tiny isolated villages, caravans of bullock-carts. Sea-ports, old before America was new, hamlets, cities. Mountains appear, the first since Trinidad. ● The Clipper lands in Sao Luiz, famed the world over for its laces. Here two centuries ago, the first coffee tree was planted in Brazil, now the world's greatest coffee country. Then

Natal, one of the most unusual of the world's busy cross-roads—terminal of the transatlantic air mail! . . . Who but the aerial traveler knows that the South Atlantic is but a lake, and Africa only hours away? ● Another two hours and the Flying Clipper Ship slips behind the breakwater at Recife, to end another day of wonder-filled voyaging. ● Still ahead are hours of daylight, a long evening and a beckoning night to explore this, "Venice of South America." ● From its primeval forests came 20,000 species of hard woods; from its fertile soil came California's first oranges, today come the world's principal supplies of cotton, of cocoa, of other essentials; from its inland streams come almost every kind of precious and semi-precious stone—and the priceless "black diamond," the most precious of all. For over 400 years Brazil has been a great treasure land, tremendous areas of it still unexplored, a fabulous source of natural wonders.

