

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

Cap Art DIEGO KURZ SCHWANTZ

A PREPARAÇÃO DA LOGÍSTICA ALIADA PARA A INVASÃO NO DIA D

Rio de Janeiro

2021

Cap Art DIEGO KURZ SCHWANTZ

Título: A PREPARAÇÃO DA LOGÍSTICA ALIADA PARA A INVASÃO NO DIA D

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais como requisito parcial para a obtenção do grau especialização em Ciências Militares.

**Orientador: Cap Art FELIPE
MAGALHÃES COELHO DA SILVA**

Rio de Janeiro

2021

Cap Art DIEGO KURZ SCHWANTZ

A PREPARAÇÃO DA LOGÍSTICA ALIADA PARA A INVASÃO NO DIA D

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais como requisito parcial para a obtenção do grau de especialização em Ciências Militares.

Aprovado em ____/____/____

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

GEDEEL MACHADO BRITO VALIM – Ten Cel
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército
Presidente

FELIPE MAGALHÃES COELHO DA SILVA – Cap
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército
Membro

BRUNO COELHO PEREIRA – Cap
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército
Membro

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Deus, por ter me dado a saúde necessária para poder estar me aperfeiçoando este ano.

Ao meu filho Henri, pelas horas de pesquisa e trabalho que não pude estar com ele.

E à minha esposa Francele, por ter me apoiado durante todo este percurso de trabalho e aprendizado.

RESUMO

A invasão Aliada do “Dia D”, na Segunda Guerra Mundial, foi uma operação grandiosa, que teve como maior dificuldade o fato de ter sido um ataque anfíbio, pois entre a Inglaterra, local onde se concentraram as forças Aliadas, e a França, que naquele momento se encontrava sob domínio Alemão, existia o Canal da Mancha, criando-se assim um grande obstáculo natural entre os oponentes. Assim, estudar como foi feito o planejamento e a preparação para que a invasão se tornasse possível, leva o futuro comandante a entender a forma de pensar dos grandes líderes militares do passado, e também a entender que tudo pode ser possível, na arte da guerra, com o empenho de todos os envolvidos. Para isso, o trabalho foca no esforço de guerra, onde as nações envolvidas evidaram tudo o possível para conquistarem seus objetivos, tanto na parte da invenção de meios para tornar a operação possível, pois o ataque foi realizado em local que os alemães não acreditavam ser possível, quanto na questão da concentração de pessoal e meios, de diversas nações, para que juntas, conseguissem derrubar Hitler de forma definitiva.

Palavras chaves: Dia D, ataque anfíbio, esforço de guerra, Segunda Guerra Mundial.

ABSTRACT

The Allied invasion of "D-Day" in World War II was a big operation, which had the added difficulty of having been an amphibious attack, since between England, where the Allied forces were concentrated, and France, which at that time was under German rule, there was the English Channel, creating this way, a great natural obstacle between opponents. Studying how planning and preparation was made so that the invasion became possible, leads the future commander to understand the way of thinking of the great military leaders of the past, and also to understand that anything can be possible with the commitment of all involved person. For this, the work focuses on the war effort, where the nations involved showed all possible efforts to achieve their objectives, both in the part of the invention of new things to make the operation possible, because the attack was carried out in a place that the Germans did not believe be possible, as in the question of the concentration of personnel and means, of different nations, so that together, they could bring down Hitler definitively.

Key words: D-Day, amphibious attack, war effort, World War II.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – BARCO HIGGINS.....	25
FIGURA 2 – PORTO MULBERRIE.....	26
FIGURA 3 – CARRO DE COMBATE FLUTUANTE - DUPLEX DRIVE.....	28
FIGURA 4 – O DESEMBARQUE NA NORMANDIA.....	34

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	09
1.1 PROBLEMA.....	11
1.1.1 Antecedentes do Problema.....	11
1.1.2 Formulação do Problema.....	11
1.2 OBJETIVOS.....	12
1.2.1 Objetivo Geral.....	12
1.2.2 Objetivos Específicos.....	12
1.3 QUESTÕES DE ESTUDO OU HIPÓTESE.....	13
1.4 METODOLOGIA.....	13
1.4.1 Objeto formal de estudo.....	13
1.4.2 Amostra.....	14
1.4.3 Delineamento da pesquisa.....	14
1.4.4 Procedimentos para revisão da literatura	14
1.4.5 Procedimentos Metodológicos.....	15
1.4.6 Instrumentos.....	15
1.4.7 Análise de dados.....	16
1.5 JUSTIFICATIVA.....	16
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	16
2.1 A DOCTRINA DA LOGÍSTICA.....	17
2.2 O ESFORÇO DE GUERRA ALIADO.....	21
2.3 A LOGÍSTICA DE EMBARQUE.....	29
2.4 O DESEMBARQUE.....	33
3. ANÁLISE E RESULTADOS.....	36
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS E SUGESTÕES.....	37
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	41

1. INTRODUÇÃO

A Segunda Guerra Mundial teve seus alicerces sedimentados, exatamente com o fim da Primeira Guerra Mundial, quando em 1919, foi assinado o Tratado de Versalhes, que impôs severas sanções à Alemanha, culpando-a por tudo que ocorreu durante o conflito. Para agravar a situação, em 1929, nos Estados Unidos da América, teve início uma grande crise econômica, que se espalhou para todo o mundo.

A Alemanha, que já estava com severos problemas econômicos, ficou ainda pior, fato que gerou desemprego e fome para quase toda sua população. Eis então que surgiu Adolf Hitler, que possuía idéias revolucionárias, e assim criou o Partido Nacional-Socialista dos Trabalhadores Alemães (o Partido Nazista), e que tinha como princípios, refutar o Tratado de Versalhes, e culpar o capitalismo, e mais objetivamente, os judeus, que ele julgava serem os culpados pela crise que o país passava.

Em 1933, assumiu o comando definitivo da Alemanha, com grande apoio popular. E com isso, aos poucos foi aumentando as suas Forças Armadas. Países como França e Inglaterra, que fiscalizavam mais de perto o cumprimento das diretrizes do Tratado de Versalhes, e que limitavam o tamanho das forças militares que o país poderia ter, viram que isto estava ocorrendo, no entanto, não fizeram nada, tendo em vista que sabiam que as sanções do tratado realmente eram pesadas, e também porque queriam evitar uma nova guerra.

Em 1939, já com um exército considerável, Hitler começou a expandir seus territórios, pois considerava que os “arianos”, povo de origem alemã, tinha direito a um “espaço vital”, para que pudessem crescer e se desenvolver de maneira apropriada, já que teriam como predestinação a liderança mundial, uma vez que eram “puros”.

Finalmente, quando a Alemanha invade a Polônia, em 1º de setembro de 1939, é que França e Inglaterra declaram guerra à Alemanha, porém, sem tomar a iniciativa nas ações. A França somente preparava posições defensivas na fronteira com a Alemanha, enquanto esta continuava em sua saga, conquistando a Dinamarca, Noruega, Luxemburgo, Holanda e Bélgica.

Hitler, tendo visto o desgaste e a ineficiência da guerra de trincheiras, durante a 1ª Guerra Mundial, desenvolveu uma nova forma de combater, a “Blitzkrieg”, que na tradução significa “guerra relâmpago”, onde se usava toda a força e a mobilidade dos aviões e dos carros de combate, avançando dessa forma, em uma velocidade impressionante sobre os inimigos.

Com isso, mesmo com a ajuda da Inglaterra, em 4 de junho de 1940, na batalha de Dunkirk, as forças terrestres francesas e inglesas, que conseguiram regredir até Calais, ponto mais ao norte da França, após ficarem encurralados, conseguiram fugir, por via marítima, para a Inglaterra, deixando assim toda a Europa nas mãos dos alemães.

A Alemanha ainda tentou prosseguir para a conquista da Inglaterra, no entanto, a tarefa se mostrou infrutífera, uma vez que após uma guerra aérea que durou cerca de 4 meses, no conflito conhecido como a Batalha da Grã Bretanha, a Alemanha finalmente foi derrotada, e assim parou seu avanço na frente ocidental, voltando sua atenção para sua campanha no oriente, mais especificamente para a União Soviética.

Após esse rápido avanço, e tendo em vista que a Alemanha conquistou praticamente a Europa inteira em pouco mais de apenas 1 ano, somente 4 anos depois, em 6 de junho de 1944, e com o apoio fundamental dos EUA, é que foi possível começar a retomada do continente.

Operação essa que ficou conhecida na história como o “Dia D”, e chamada de “Overlord”, foi a maior invasão anfíbia que se tem conhecimento. O ataque teria que ocorrer após a travessia do canal da Mancha, e do desembarque das tropas em praias altamente defendidas, tendo em vista o grande período que os alemães tiveram para preparar suas posições.

Neste interím, a proposta deste estudo, é verificar a importância da logística para que este ataque fosse possível e obtivesse êxito, tendo em vista a sua grande complexibilidade e da quantidade exorbitante de pessoal e material empregado. Tendo ainda como dificuldade extra um canal, de aproximadamente 70 km, entre a base de ataque na Inglaterra e o primeiro objetivo, que era a conquista das praias francesas.

1.1 PROBLEMA

1.1.1 Antecedentes do Problema

A Alemanha só parou seu avanço para o ocidente quando não conseguiu derrotar a Inglaterra na Batalha da Grã Bretanha. Neste fato, já se percebe a primeira dificuldade que ocorreria para a invasão Aliada no Dia D. Pois, muito embora o Canal da Mancha tenha parado Hitler, pela dificuldade imposta ao se realizar um ataque num território através da água, também seria o maior problema a ser resolvido no processo da reconquista da Europa.

O Canal da Mancha é um local com o mar extremamente revolto, fazendo com que para se realizar um ataque, fosse necessário escolher uma hora em que o clima estivesse o mais amigável o possível, ao mesmo tempo em que maré e a lua estivessem nas condições ideais.

Isso tudo por causa da grande logística necessária para se deslocar as tropas que realizariam o ataque. Apenas para o Dia D, segundo o historiador Max Hastings, os Aliados teriam mais de 150 mil homens realizando o desembarque. Fora isso, no entanto, ainda tinham que ser deslocados viaturas, carros de combate, combustível, armamentos leves e pesados, munição, equipamentos rádios, e muito mais, o que somente em material totalizou 2.500.000 de toneladas.

Com isso, seriam necessários muitos barcos e navios para realizarem o transporte. Porém, para o desembarque, não seria possível utilizar portos, tendo em vista que eram os locais mais bem protegidos pelos Alemães.

1.1.2 Formulação do Problema

Tendo essa situação em voga, formulou-se o seguinte problema de pesquisa: Qual a importância do planejamento metódico do comandante para que sua tropa não fique sem os suprimentos necessários para se alcançar o objetivo, e como foi possível realizar o transporte e o desembarque de todo o material necessário para o “Dia D”, tendo em vista o aproveitamento do êxito e a surpresa do ataque, sem que tivessem que parar por acabarem os materiais básicos para o prosseguimento da missão?

1.2 OBJETIVOS

Para nortear o estudo serão definidos um objetivo geral e quatro objetivos específicos, para que assim, se consiga chegar de forma objetiva ao entendimento do problema proposto.

1.2.1 Objetivo Geral

Entender a importância da preparação logística Aliada para o planejamento e execução da Operação do Dia D.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Enumerar a quantidade de pessoal e material empregados no “Dia D”;
- Entender como foi possível realizar a fabricação dos materiais de emprego militar necessários para o emprego no “Dia D”;
- Estudar a forma que os Aliados desenvolveram para conseguir realizar o suprimento das tropas que estavam sendo empregadas na invasão do “Dia D”; e
- Entender a forma de pensar de um comandante, no que tange a logística, em grandes conflitos.

1.3 QUESTÕES DE ESTUDO

- a) qual a quantidade de pessoal e material foi necessário para que se obtivesse sucesso na invasão do “Dia D”?
- b) como fazer para adquirir os materiais de emprego militar necessários para a invasão nas quantidades necessárias?
- c) como desembarcar todo o pessoal e material em uma operação anfíbia sob forte ataque inimigo?
- d) qual a importância do planejamento logístico de um comandante para obter sucesso em uma operação de guerra de grandes proporções?

1.4 METODOLOGIA

1.4.1 Objeto formal de estudo

O estudo será realizado com o foco na Operação do Dia D, 6 de junho de 1944 (variável independente), no entanto, também será analisada a preparação para este dia, pois foi uma operação de tamanho inimaginável até então (variável dependente). Como esta Operação teve os EUA à frente, pode-se dizer que ela teve início no dia 7 de dezembro de 1941, o dia em que o Japão realizou o ataque em Pearl Harbor, e fez com os americanos entrassem definitivamente na guerra. Entender como os Aliados transformaram toda a sua economia, suas fábricas, seus parques industriais e a tecnologia para a invenção ou melhoramento dos materiais bélicos que existiam são de fundamental importância. Enquanto isso, em um segundo momento será analisado a forma com que esse material foi reunido na Inglaterra, e quais foram os planos realizados para que as tropas tivessem todo o apoio necessário para o dia da invasão e para os dias seguintes da operação. Até a queda definitiva de Hitler, em 30 de abril de 1945.

1.4.2 Amostra

A análise será realizada com foco nas Forças Aliadas, mais precisamente nos EUA, que juntamente com a Inglaterra, estavam à frente dos esforços principais dessa aliança, dos planos e das operações que estavam ocorrendo na parte ocidental da Europa, local onde ocorreu a invasão do Dia D.

1.4.3 Delineamento da pesquisa

A pesquisa será realizada com base na análise da bibliografia existente sob o assunto (pesquisa descritiva), tomando por referência autores e historiadores renomados, para que assim, após a análise dos conteúdos, seja possível verificar a importância (pesquisa explicativa) do planejamento da logística para a Operação realizada no Dia D, o que se mostrará uma forma indutiva de aquisição do conhecimento.

1.4.4 Procedimentos para revisão da literatura

Serão estudados livros, manuais, sites, filmes, documentários e vídeos de historiadores e autoridades sobre o assunto, e após análise e quando pertinentes, serão tomados como referência para o texto do trabalho, sendo assim guias para a conclusão do trabalho.

1.4.5 Procedimentos Metodológicos

Com o intuito de realizar o trabalho com o máximo de informações possíveis, serão analisados todos os tipos de fontes do conhecimento disponíveis.

No princípio, será realizado um pequeno estudo a cerca da doutrina militar que a logística exige das tropas em operações ofensivas, com o objetivo de orientar e embasar o estudo que será realizado.

Em seguida, serão analisadas obras literárias de autoridades no assunto. Pois somente após a compreensão do momento histórico, das capacidades e das

necessidades das tropas envolvidas, é que será possível alcançar o objetivo do trabalho.

Depois destas primeiras análises, a intenção será procurar por fatos e curiosidades a cerca do planejamento das ações logísticas no dia D. Pois de antemão, tendo em vista a grandiosidade da operação, percebe-se que os planejadores da ação tiveram que ter idéias muito criativas e até certo ponto megalomaniacas para suprir as demandas apresentadas naquele momento.

Por fim, após a análise dos conhecimentos adquiridos, será realizada a conclusão do estudo, que tem como foco a importância da logística para a invasão do Dia D, e assim colher os ensinamentos que um comandante deve ter na hora de planejar uma operação militar.

1.4.6 instrumentos

Tendo em vista a quantidade de conteúdo existente sobre o assunto, a pesquisa do trabalho será realizada a partir da análise dos mais diversos conteúdos existentes. Se a Segunda Guerra Mundial foi um dos momentos de maior importância para a humanidade nos últimos anos, o “Dia D”, foi o dia mais importante. Com isso, a quantidade de conteúdo sobre o assunto é realmente muito vasta. Logo, é totalmente possível realizar um estudo pormenorizado sobre a importância da logística para esta operação, com o conteúdo já existente nos mais diversos meios.

1.4.7 Análise dos Dados

Após a apresentação dos conteúdos pertinentes à pesquisa, será realizada a compilação dos dados, através de uma análise pormenorizada de sua importância para se alcançar os objetivos do estudo.

1.5 JUSTIFICATIVA

Desde as batalhas muito antigas, os comandantes militares que demonstraram preocupação com a logística, obtiveram também muito mais êxitos em suas campanhas do que aqueles que não lhe davam a devida atenção. E no “Dia D”, o dia mais importante da Segunda Guerra Mundial, a logística foi de tão fundamental importância para o sucesso da operação, que até hoje, no dia 6 de junho, o dia do “Dia D”, se comemora internacionalmente o dia da logística.

Somente estudando o passado que se torna possível se preparar para o futuro. E estudar os problemas logísticos no “Dia D” e as soluções encontradas é que tornarão a preparação para batalhas no futuro possível. Aprender assim, não só com o que deu certo, mas principalmente com o que deu errado, e entender os motivos de não terem sido obtidos os resultados previstos geram conhecimentos de suma importância para a preparação do futuro líder militar.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para se alcançar o objetivo proposto de forma analítica, o trabalho será dividido em capítulos numa crescente do conhecimento à cerca do assunto, para assim, no final do estudo aqui proposto, as questões mais importantes serem respondidas usando apenas a literatura existente como guia.

Em um primeiro momento serão analisados os princípios que regem a logística atualmente, usando como fonte de consulta, principalmente os manuais já existentes na doutrina militar vigente no Brasil.

Em seguida, será realizada uma breve contextualização histórica, com o objetivo de orientar e explicar o momento em que o mundo e as Forças Aliadas se encontravam, para assim, ficar ainda mais claro o tamanho do esforço de guerra realizado, com o foco neste momento, nos Estados Unidos, tendo em vista que foram quem realmente desestabilizaram o jogo do poder e da força bélica para o lado dos Aliados. Fato este que já demonstra o tamanho da importância do preparo logístico para se entrar em uma guerra de proporções mundiais.

Na terceira e quarta parte deste capítulo é que realmente o Dia D entrará em foco. Será neste momento que se alcançará a maioria dos objetivos propostos, com a análise de todos os esforços empregados para que esta batalha, e consequentemente a guerra, fosse vencida pela superioridade da capacidade logística das Forças Aliadas.

2.1 A DOCTRINA DA LOGÍSTICA

A logística, por definição, representa a entrega de materiais, na hora, na quantidade e no local certo. Função esta, amplamente utilizada atualmente no dia-a-dia pela sociedade civil. No entanto, nos primórdios dos tempos, era basicamente uma atividade militar, tendo em vista os grandes deslocamentos, de grandes efetivos, para as batalhas, fazendo com que comandantes militares conhecessem sua grande importância, desde os primórdios das civilizações.

Tanto que Alexandre, o Grande, já dizia “meus logísticos são um grupo mal

humorado... Eles sabem que se minha campanha falhar, eles serão os primeiros a serem executados”. E inclusive o Gen Eisenhower, Comandante Supremo das Forças Aliadas na Segunda Guerra Mundial disse “você não terá dificuldades em provar que batalhas, campanhas, e mesmo guerras, foram vencidas ou perdidas primariamente por causa da logística”.

Assim sendo, para a melhor compreensão das atividades logísticas realizadas no “Dia D”, será realizada a análise de algumas definições importantes.

Para começar, as operações das forças armadas são divididas primordialmente em dois tipos: as ofensivas e as defensivas. Muito embora, muitas características para ambos os tipos sejam similares, o foco deste estudo será nas operações ofensivas, com destaque para as operações ofensivas anfíbias, tendo em vista que foi exatamente o tipo de ataque realizado no “Dia D”.

Segundo o manual de campanha EB70-MC-10.216, A Logística nas Operações, as operações logísticas nas operações ofensivas possuem as seguintes características:

As operações deste tipo caracterizam-se pela grande demanda de apoio logístico, requerendo a antecipação de necessidades nos locais mais prováveis de ocorrência de atividades e o estabelecimento de níveis de serviços diferenciados e prioritários às organizações que participam do esforço principal e/ou da ação decisiva. Normalmente, a necessidade de cerrar o apoio é um imperativo, visando a reduzir o tempo de resposta às demandas e, conseqüentemente, aumentar o poder de combate e a prontidão operativa da tropa. (BRASIL, 2019, p.5-3)

Com isso, já se verifica a dificuldade que a logística impõe neste tipo de operação, no entanto, o “Dia D”, foi uma operação ofensiva do tipo anfíbia, pois entre a Inglaterra e a França, locais do embarque e do desembarque das tropas respectivamente, havia o Canal da Mancha, fator este que dificulta ainda mais o suprimento e o ressuprimento das tropas.

No manual EB70-MC-10.216, A Logística nas Operações, ficam elencadas ainda, as peculiaridades das operações anfíbias, as quais os comandantes devem atentar:

- a) reunião ordenada e posterior embarque do pessoal e carregamento do material da Força de Desembarque nos navios designados;

- b) estabelecimento e manutenção de um sistema de apoio logístico confiável e adequado na área de desembarque;
- c) limitação dos meios flutuantes;
- d) utilização de depósitos flutuantes;
- e) utilização de aeronaves; e
- f) necessidade de organização de apoio logístico para apoio às operações subsequentes. (BRASIL, 2019, p.6-14)

Desta forma, começam a ser verificados os primeiros problemas que o General Eisenhower teve que solucionar para tornar o desembarque na Normandia possível. Somando-se ainda o fato de que os alemães tiveram aproximadamente 4 anos para preparar as posições defensivas naquelas praias, pois Hitler sabia que em algum momento os Aliados tentariam a invasão em algum lugar daquela região. No “Dia D” em específico, dentre essas peculiaridades encontradas nas operações anfíbias, a que certamente mais exigiu planejamento, foi a reunião ordenada e posterior embarque do pessoal e carregamento do material da Força de Desembarque nos navios designados. Pois esta invasão contou com os maiores efetivos já vistos neste tipo de operação, pois contava com milhares de militares de diversas nações, como Estados Unidos, França, Inglaterra, Canada, e de diversos outros países que se uniram no objetivo de enfrentar o nazismo. Verificou-se assim, até este momento, o tipo de operação realizada e as peculiaridades que estas impuseram. Existem ainda, no entanto, alguns preceitos importantes na logística militar que são fundamentais para o planejamento das operações, dentre os quais os “princípios”, que ficam enumerados no manual EB70-MC-10.238, Logística Militar Terrestre, da seguinte maneira:

A Doutrina Militar Terrestre estabelece os princípios a serem observados pela Logística Militar Terrestre... os seguintes preceitos: **Antecipação, Integração, Resiliência, Responsividade e Visibilidade.** (BRASIL, 2018, p.2-1)

Ou seja, são princípios simples que norteiam as respostas às necessidades logísticas de uma tropa, no entanto, caso algum deles não seja atendido, pode levar a falta de suprimentos para os homens que estão na linha de frente do combate, impedindo assim o avanço numa ofensiva, ou ainda abrir uma brecha temporal, para um possível contra-ataque inimigo.

Dentre esses princípios pode-se destacar a importância da antecipação e da integração com maior vulto dentro do planejamento do “Dia D”. Antecipação pelo fato de que os comandantes se prepararam para vários tipos de cenários que poderiam encontrar, e mesmo que se alguns não dessem certo, como não deram, ainda seria possível permanecer no combate. E a integração, tendo em vista que foram empregados todos os meios disponíveis na época, para que a execução dessa invasão histórica se tornasse possível.

A Logística ainda é dividida em diversas funções, que quando bem cumpridas, cada uma com suas características específicas, ajudam de sobremaneira o esforço do combate. Essas funções logísticas segundo o manual EB70-MC-10.238, Logística

Militar Terrestre, ficam assim definidas:

Função Logística é definida como a reunião, sob uma única designação, de um conjunto de atividades logísticas afins, correlatas ou de mesma natureza. Divide-se em suprimento, manutenção, transporte, engenharia, recursos humanos, saúde e salvamento. (BRASIL, 2018, p.3-1)

Todas as funções logísticas são de fundamental importância, no entanto, para balizar o estudo que será realizado neste trabalho serão analisados pormenorizadamente as funções suprimento e transporte, tendo em vista a grande importância destas na invasão do “Dia D”.

A função logística suprimento, engloba as atividades de levantamento de necessidades, obtenção e distribuição do pessoal e do material necessário às operações. Ou seja, tem relação com tudo que é necessário para o combate, a forma de aquisição e até a entrega das necessidades da tropa nos locais e nas horas certas.

No caso da Operação “Overlord”, codinome do “Dia D”, o mais importante neste caso, foi a obtenção dos materiais necessários, uma vez que muito do que foi utilizado não existia na época, e quando existia, era necessário que se aumentasse a sua produção de maneira avassaladora para se alcançar as quantidades necessárias de suprimentos para as tropas empregadas.

Já a função logística transporte, trata exclusivamente do deslocamento do pessoal e do material. É constituído pelos modais aquaviário, aéreo, terrestre e dutoviário. No caso de operações grandes e complexas, a intermodalidade é a única forma de se alcançar os objetivos propostos. No caso da operação aliada no “Dia D”, todos estes modais foram empregados, demonstrando a grande capacidade de planejamento e integração necessários para o seu planejamento.

Ou seja, a operação do “Dia D”, foi uma ofensiva, do tipo anfíbia. Onde as principais funções logísticas envolvidas foram a de suprimento e a de transporte. E no planejamento, tiveram que receber a devida atenção, os princípios da logística militar, com ênfase para a antecipação e a integração. Tudo para que essa operação alcançasse o sucesso esperado, e será com a ajuda dessas definições que será realizado o estudo aqui proposto.

Assim sendo, fica claro a necessidade da “logística na medida certa”, jargão da logística, que representa muito bem a sua importância, pois deve sempre propiciar à força: liberdade de ação, amplitude do alcance operativo e capacidade de durar na ação. Objetivos estes que por alguns momentos não foram alcançados pelas tropas Aliadas durante a invasão, causando sérios problemas no avanço das operações, mas que no final deu certo, tendo em vista a grande importância dada para a logística Aliada pelos chefes militares no planejamento do “Dia D”.

2.2 O ESFORÇO DE GUERRA ALIADO

No início da II Guerra Mundial, a Alemanha possuía um poder bélico muito grande, pois muito embora, após o fim da I Guerra Mundial, tenha sofrido várias sanções que restringiram seu poder militar, através do Tratado de Versalhes, com o passar dos anos, foi aumentando seus efetivos e armamentos aos poucos, tendo em vista que Hitler, e o Partido Nazista, já possuíam as pretensões de ocupar o “espaço vital”, que eles julgavam que os alemães faziam jus.

França e Inglaterra que eram os países mais próximos que fiscalizavam o poderio militar Alemão, sabiam que os alemães estavam se reerguendo, mas como internamente também achavam que as sanções eram muito pesadas, e ainda por receio de que se agissem poderiam acabar causando outra guerra, não fizeram nada.

Os alemães, no entanto, surpreenderam mais uma vez, pois não só foram em busca de novos territórios, como também mudaram totalmente sua forma de lutar. Tanto que a França, já sabendo que uma nova guerra seria inevitável, começou a reforçar a “Linha Maginot”, que era uma linha de defesa que foi construída separando a França, da Itália e da Alemanha, sem partir para o ataque, esperando que fosse outra guerra de trincheiras, como havia sido a guerra anterior.

No entanto, Hitler não queria uma guerra demorada, pois sabia o gasto de um longo conflito, e que isso seria muito prejudicial para a Alemanha, que já estava vivendo uma grande crise econômica. Com isso, vieram com uma nova tática de guerra, a “Blitzkrieg”, ou “Guerra Relâmpago”, na tradução do alemão.

Neste tipo de tática, a Alemanha fazia um ataque maciço aéreo, seguido do avanço de blindados, e por fim que vinha com a sua infantaria. Criando assim uma brecha nas linhas inimigas, acabando com todo o planejamento da defesa. Foi assim que em pouco mais de um mês, a Alemanha derrotou a França, surpreendendo a todos. Depois disso, se voltou para a Inglaterra, para a Batalha da Grã-Bretanha, onde muito embora os ingleses tivessem conseguido segurar o avanço alemão, ficou claro a dificuldade imposta pelo Canal da Mancha, que obrigaria o atacante a realizar um ataque anfíbio no território do oponente.

Tudo isso deixou os Aliados sem as forças necessárias para conseguir derrotar os países do “Eixo”. Situação essa que só mudou em 7 de dezembro de 1941, quando o Japão, que já estava prevendo um ataque dos Estado Unidos, tendo em vista algum tipo de retaliação pelos territórios que os nipônicos estavam conquistando no Pacífico. Resolveram, com isso, fazer um ataque preventivo contra os americanos, que até este momento estavam fora da guerra, episódio este conhecido como “Pearl Harbor”.

Os EUA não queriam entrar na guerra, pois sua população não queria mandar seus jovens lutar uma batalha do outro lado do Oceano Atlântico, consideravam assim, que não tinham nada a ver com a situação. O então presidente Franklin Roosevelt tinha a noção do perigo que era o avanço Alemão, no entanto, não queria perder seu apoio político.

Assim, quando o Japão realizou o ataque em Pearl Harbor, que era o território com uma base militar americana mais ao oriente, e que mais lhes causava preocupação, fez com que a opinião pública americana mudasse completamente. Pois neste ataque surpresa, aparentemente sem motivos, tendo em vista que os EUA nem estavam na guerra, que matou mais de 2 mil americanos, e destruiu e danificou

grande parte da frota naval americana, fez com que o apoio da população fosse uníssono.

Foi assim que o Japão fez com os EUA, que tinha muito potencial, mas que por não possuírem pretensões de entrar na guerra, acabassem entrando, e ainda com o apoio fervoroso da sua população, pois todos queriam ajudar de alguma forma. Não só homens que tinham idade suficiente, eram voluntários aos milhares para ir para o “front” de batalha, como também aqueles que não podiam ir, queriam ajudar de alguma forma no esforço de guerra americano, esforço ao qual o próprio Dwight Eisenhower chamou de “a fúria de uma democracia provocada”.

No livro, O Dia D, Stephen E. Ambrose, retrata muito bem esse esforço de guerra americano:

Precisamente para esta finalidade, Marshal havia transformado o Exército dos Estados Unidos, de um efetivo de 170.000 homens em 1940 para um exército, três anos depois, de 7,2 milhões (2,3 milhões na Força Aérea do Exército). Era mais equipada e com mais mobilidade, com maior poder de fogo do que qualquer exército em terra. Este feito foi um dos maiores na história da República. (AMBROSE, 1977, p.44)

A presença Americana na guerra inverteu a balança de forças para o lado dos Aliados. Pois até então, a Alemanha tinha muito mais poder que seus inimigos. A França já havia sido derrotada. A Inglaterra tinha força no ar e no mar, mas deixava a desejar na terra. E a União Soviética, tinha, no geral, armamentos e equipamentos muito atrasados.

Quando da entrada dos EUA na guerra, no entanto, eles ainda não eram uma potência militar, pois com o efetivo de 170.000 homens, estariam apenas na 16^o posição mundial em relação ao tamanho do seu exército. Assim como sua produção militar era muito aquém da necessária.

“No começo de 1939, a indústria americana ainda estava bem atrasada. A produção fabril era menos que a metade do que ela podia desenvolver. O desemprego estava acima de 20%. Cinco anos depois o desemprego era de 1% enquanto a capacidade fabril havia dobrado, em seguida dobrou novamente e ainda uma terceira vez.” (AMBROSE, 1997. p. 64)

Com isso, além de entrar na guerra com força total, os EUA ainda conseguiram fornecer os equipamentos necessários para que os outros Aliados aumentassem ainda mais suas capacidades. Pois o aumento da capacidade industrial ocorreu de forma nunca vista antes, assim como fica claro na passagem a seguir:

“Em 1939, os EUA, produziram 800 aviões militares. Quando o presidente Roosevelt exigiu a produção de 4.000 aviões por mês, as pessoas pensavam que ele estava louco. Mas em 1942, os Estados Unidos estavam produzindo os 4.000 mensais, e no final de 1943 já eram 8.000 por mês. Havia semelhante e inacreditáveis saltos para a frente na produção de carros de combate, navios, embarcações de desembarque, rifles e outras armas.” (AMBROSE, 1997. P. 64)

Fora o fato de se ter aumentado a capacidade industrial para se produzir como nunca se havia produzido antes, ainda havia a questão do desenvolvimento de materiais novos, que foram de fundamental importância para o desembarque na Normandia. Como este se trata apenas de um estudo logístico, será realizada uma breve análise da importância de alguns destes materiais, como os barcos “Higgins”, os portos “Mulberries”, os “Pântegos de Hobart” e os oleodutos subaquáticos lançados no Canal da Mancha. Pois todos estes, foram equipamentos criados exclusivamente para tornar possível a invasão do dia D.

Os barcos “Higgins” e os portos “Mulberries” foram definitivamente de fundamental importância para que o planejamento realizado por Eisenhower, de desembarcar nas praias da Normandia se tornasse possível. Isso porque os alemães tinham certeza que os Aliados necessitariam de um porto de grande porte para desembarcar suas tropas e equipamentos, uma vez que seria impossível de se realizar isso em uma praia qualquer.

O que piorava a situação para os Aliados, é que todas as praias do norte da França, principalmente as mais próximas da Inglaterra estavam altamente protegidas, tendo em vista serem os locais mais prováveis do ataque. Com isso, elas possuíam todos os tipos de defesas, como minas aquáticas e todos os tipos de obstáculos pelo caminho, o que tornaria o desembarque ainda mais perigoso e difícil.

Foi por isso que os barcos “Higgins” foram tão importantes para o “Dia D” especificamente. Higgins era um empresário, e já possuía muita experiência na construção de barcos. Quando foi procurado pelos militares para propor uma solução para todos os problemas que seriam encontrados no desembarque, rapidamente ele chegou ao projeto do barco “Higgins”.

O barco “Higgins”, também conhecido como LCVP, era uma embarcação de transporte pessoal para o desembarque. Era praticamente um grande retângulo de 11 metros de comprimento por 3,4 metros de largura. Possuía a capacidade de carregar um pelotão de infantaria, mais ou menos 34 homens, em pé. Não possuía praticamente blindagem nenhuma, no entanto, por ser muito leve, conseguia levar os homens até a praia sem bater nas minas aquáticas, nem nos obstáculos lançados no fundo da água pelos alemães.



Figura 1: Barco Higgins

Fonte: <https://tecnoblog.net/meiobit/421795/duas-coisas-flutuantes-essenciais-para-o-dia-d>, acesso em 21/05/2021.

Era uma embarcação extremamente rústica, que causava muito enjôo em seus tripulantes, e que não tinha praticamente capacidade nenhuma de manobra, tendo em vista seu formato retangular. No entanto, a sua frente era uma rampa de aço, que podia ser totalmente abaixada quando chegasse na praia, o que facilitava e agilizava ainda mais o desembarque das tropas, que já eram deixadas praticamente na areia da praia.

Foi por isso que o próprio Eisenhower afirmou “Se Higgins não tivesse projetado e construído aqueles LCVP, nunca conseguiríamos desembarcar numa praia aberta. Toda a estratégia de guerra teria sido diferente”. (AMBROSE, 1997. P. 50)

Sua importância ainda, fica muito bem definida no livro, Logística para a Invasão, SENNA CAMPOS:

A fé do Mar Rommel nas minas, obstáculos e organizações concretadas e a idéia em concentrar a resistência na linha costeira, sem dispor de uma defesa em profundidade, e supondo que qualquer tentativa de invasão poderia e deveria ser sustada nas próprias praias, apresentou, às tropas de invasão, uma posição carente de profundidade e de reservas móveis. Ao serem as suas linhas rompidas e estabelecidas cabeças de praia, perderam as forças alemães a iniciativa das ações para nunca mais recuperá-las. (CAMPOS, 1965, p.89)

Com isso, percebe-se a grande importância que os barcos Higgins tiveram nessa ofensiva, uma vez que os alemães nunca esperariam um ataque realizado dessa forma, pois até então, não existiam embarcações com essas características, que tornaram o desembarque possível, de maneira tão eficiente.

Já os portos “Mulberries”, foram dois grandes portos artificiais móveis contruídos para facilitar o desembarque de pessoal, mas principalmente de material nas praias da Normandia. Eles eram portos pré-fabricados que foram transportados através do

Canal da Mancha. Também foi uma invenção muito engenhosa que tornou a operação do “Dia D” possível.



Figura 2: Porto Mulberrie

Fonte: <https://2gmblog.blogspot.com/2008/05/puertos-artificales-mulberries.html>, acesso em 21/05/2021

Existiam vários problemas para se transportar uma instalação desse tipo através do mar revolto, e instalá-lo na praia. Para isso ele foi feito de forma que a faixa de rodagem fosse capaz de deslizar para cima e para baixo juntamente com a maré. E ainda, foram desenvolvidos quebra-mares de forma artificial também, juntando caixões de concreto e navios velhos afundados, para tornar a instalação destes portos artificiais possível.

No livro “O Dia D”, Stephen E. Ambrose, ainda conta que os portos duraram pouquíssimo tempo após instalados, tendo em vista que logo enfrentaram uma grande tempestade, tendo um sido completamente destruído, e o outro ficado extremante danificado. No entanto, segundo disse um dos oficiais Aliados, Russell Weigley: “Sem a perspectiva de que os Mulberries pudessem permitir que as praias funcionassem como portos, Churchill e seu governo teriam provavelmente desistido da Overlord.” (Russell Weigley, Eisenhower’s Liutenants: The Campaigns of France and Germany, 1944-45. Bloomington: Indiana Univesitary Press, 1981, p. 103).

A importância desses portos reside no fato de que eram necessários muitas toneladas de suprimentos para que uma invasão nas proporções do “Dia D” fosse possível, para isso os alemães tinham convicção de que os Aliados precisariam tomar algum dos grandes portos europeus para iniciar a invasão, logo, os portos eram locais altamente bem defendidos.

Foi com essa intenção que os Aliados projetaram e desenvolveram mais essa estrutura, que por mais que não tenha sido tão utilizada, deu a convicção para os comandantes continuarem nos seus planejamentos. A importância dos Mulberries fica ainda muito bem descrita nesse trecho do livro, Logística para a Invasão, SENNA CAMPOS:

A filosofia alemã de “negar aos aliados o uso dos portos, por forma que não pudessem apoiar os seus exércitos”, foi posta por terra

quando subestimou a necessidade daqueles, ignorando a existência de projetos de instalação de portos artificiais, como subestimou a capacidade dos aliados para utilizar praias abertas, no suprimento das tropas. (Daí a defesa obstinada, até o último homem e o último cartucho, dos portos de Cherburgo e Brest, e dos demais portos bretões e do Canal, desde Bordéus até Antuérpia. Caíram em erro, desviando efetivos relativamente numerosos para a defesa dos portos da Normandia, na suposição de que os aliados não pudessem desenvolver as suas operações sem aqueles portos. (CAMPOS, 1965, p.91)

Sem dúvidas, tanto os barcos de Higgins, quanto os portos “Mulberries”, foram invenções fundamentais para tornar o desembarque na Normandia possível, uma vez que deram novas capacidades aos Aliados, podendo assim surpreender a defesa alemã, que não considerava possível um ataque de grandes proporções naquele local.

A surpresa foi realmente muito grande para os alemães, pois além de não existir portos próximos aos locais dos desembarques, ainda haviam as questões climáticas e de maré, assim, mais uma vez os Aliados agiram de forma inesperada, conforme registrado por SENNA CAMPOS:

Imaginaram os alemães que só com lua nova e maré alta houvesse possibilidade de abordagem das praias e, ainda, próximo de um bom porto, evitando os arrecifes e as perigosas águas de pouca profundidade. No entanto, as operações foram realizadas com lua cheia e maré baixa, longe dos portos principais, em lugares, as vezes, de encostas abruptas, com escolhos e correntes fortes, julgadas intransponíveis por barcos de desembarque. (CAMPOS, 1965, p.53)

Porém, não foram somente essas invenções do esforço de guerra que contribuíram com o “Dia D”. Outra que fez a diferença, foram os “Pândegos de Hobart”. Percy Hobart, era um general, que recebeu a missão de encontrar alguma forma de fornecer apoio blindado para as tropas durante a invasão da França. Para isso, sob sua supervisão foram desenvolvidos carros de combate flutuantes, os Duplex Drive, ou “direção dupla”, na tradução. Eles possuíam uma tela de lona à prova de água, cheia de ar em torno de todo o casco, para proteger da água mar, e assim que alcançavam a costa, a tela era facilmente retirada.

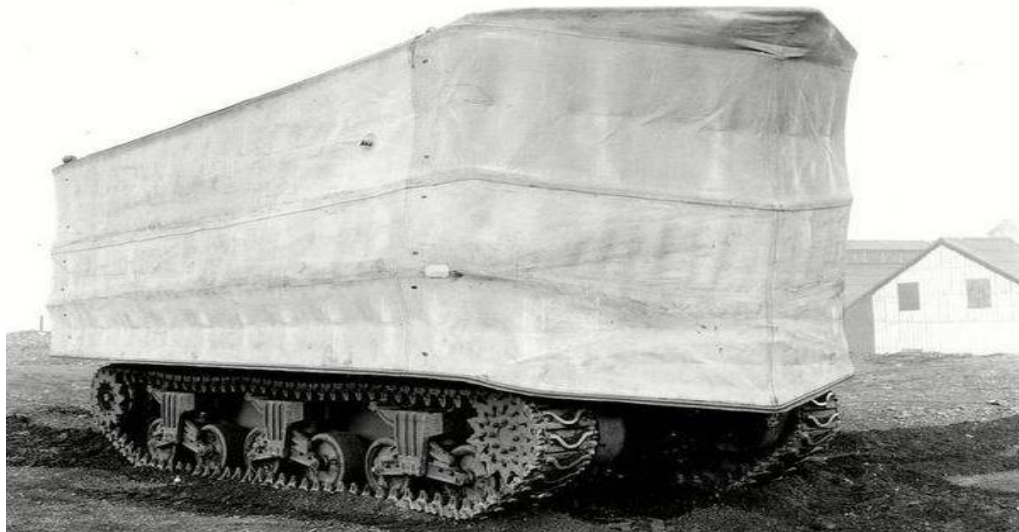


Figura 3: Carro de Combate Flutuante - Duplex Drive
 Fonte: https://www.ww2incolor.com/us-armor/ww2_32.html, acesso em 21/05/2021

O general Hobert coordenou ainda o desenvolvimento dos “Crabs”, ou “carangueijos”, na tradução, que possuía correntes de aço na sua parte dianteira, que quando giravam, açoitavam o solo e explodiam as minas ali presentes. E ainda havia outra invenção, que carregava uma ponte de vigas de 12 metros, tornando possível a travessia de fossos anti-carros.

E por fim, ainda vale citar os oleodutos subaquáticos que foram construídos, atravessando o Canal da Mancha, outra proeza tecnológica para a época, tendo em vista que o consumo de combustível era realmente muito alta, e a velocidade dos deslocamentos eram fundamentais para que a surpresa inicial do ataque surtisse efeito, se economizando muito em transporte de carga e agilizando os reabastecimentos das viaturas em território francês.

Com isso, verifica-se que o esforço de guerra Aliado teve proporções gigantescas. Os Estados Unidos acabaram se tornando a maior potência militar mundial, tanto por causa do aumento dos seus efetivos, quanto pela transformação da sua indústria bélica. Ainda houve o fato das criações específicas que surpreenderam os alemães, tornando possível o ataque em um lugar, que a princípio, era inacessível para um desembarque de grandes proporções.

2.3 A LOGÍSTICA DE EMBARQUE

O embarque das tropas Aliadas para o “Dia D”, foi outro grande desafio para o planejamento dos comandantes, pois para que tudo desse certo, seria necessário que tanto os militares, quanto seus suprimentos, armamentos, munições, viaturas e tudo o mais que é necessário em um combate, estivessem do outro lado do Canal da Mancha na hora certa e no local certo.

Para se ter uma idéia dos números dessa operação, extremamente grandiosa, que foi o maior ataque anfíbio da história, serão utilizados alguns dados retirados do livro, Logística para a Invasão, SENNA CAMPOS (1965, p 30).

Para o dia da invasão, estavam concentrados na Inglaterra 1.527.000 homens norte-americanos e 2.500.000 toneladas de materiais. E ainda haviam militares ingleses, franceses, canadenses e de diversas outras nações.

As forças terrestres, que tinham como missão a consolidação das cabeças de praia na Normandia eram constituídas de 23 Divisões de Infantaria, 10 Divisões Blindadas e 4 Divisões Aero-transportadas.

As forças aéreas, que prestariam apoio as operações terrestres, empregou 2.434 caças, 700 bombardeiros e mais milhares de aviões das forças aero-estratégicas americanas e inglesas.

As forças navais eram constituídas por 6 couraçados, 22 cruzadores, 93 contra-torpedeiros, aproximadamente 5.000 embarcações para transporte de tropa, material e suprimento, além de 4.000 barcos de desembarque, 2.000 navios mercantes e milhares de embarcações menores que também possuíam a finalidade de transporte.

A concentração de todo esse pessoal e material na Inglaterra foi também outra operação grandiosa, tendo em vista as quantidades absurdas de tudo que envolvia as necessidades logísticas desse dia. Tanto que aproximadamente 33% de todo o efetivo que se encontravam na preparação para o embarque, eram tropas de serviços, não diretamente ligadas às armas.

Nesse interím estavam inclusos, pessoal de intendência, saúde, engenharia, comunicação, guerra química, polícia militar, entre outros, constituindo assim, mais de 500.000 homens para auxiliar as tropas combatentes.

Primeiramente, para a concentração inicial na Inglaterra, os militares americanos e canadenses, tiveram que atravessar o oceano Atlântico, o que por si só já foi extremamente dispendioso, tendo em vista que segundo SENNA CAMPOS (1965, p.15), seriam necessários ser transportados cerca de 1.671.000 homens, somente por mar. Na época, se utilizou muito os transatlânticos Queen Mary e Queen Elizabeth, e a maior carga que foi possível transportar em uma só viagem, foi a de uma Divisão de Infantaria, ou seja, 15.028 homens, sendo assim possível verificar a grande quantidade de viagens que foram necessárias para transportar somente o pessoal nesta fase inicial da operação.

Ao chegar na Inglaterra todo esse pessoal precisava comer e ter um lugar onde ficar. Para isso, foram contruídos 3.000 propriedades e estacionamentos, em 1.108 povoados e vilas da Inglaterra, tendo sido contruídos até junho de 1944, 150.000 edifícios e 50 acampamentos.

Já a concentração final das tropas no litoral sul inglês foi outro grande problema, tendo em vista principalmente que a operação não tinha data certa para ocorrer, uma vez que dependia de diversos fatores para ser deflagrada, tendo ficado reunidos desde a primeira semana de maio de 1944, aguardando as ordens. E para manter todas essas tropas reunidas, foi necessário outro grande esforço logístico, conforme retratado:

Eles vieram por terra, por trem, de ônibus, de caminhão ou a pé, homens e equipamentos da Irlanda do Norte, das Midlands e de Gales. Formavam às centenas em companhias e batalhões, aos milhares em regimentos, para marchar por estreitas estradas inglesas, na direção do sul. Quando chegaram às suas áreas de reunião, alinharam-se por divisões, corpos e exércitos em centenas de milhares – no total quase dois milhões de homens, aproximadamente meio milhão de veículos. Foram precisos 54.000 homens para fornecer os serviços necessários para a força, incluindo

mais de 4.500 cozinheiro do exército recentemente treinados.
(AMBROSE, 1997, p.179)

Ou seja, eram realmente quantidades muito grandes de pessoal e material. E no planejamento da invasão, muitas dessas tropas seriam empregadas praticamente ao mesmo tempo, ou com intervalos de tempo muito pequenos, e que se caso não estivessem lá para cumprir o que deviam, provavelmente a operação não teria alcançado sucesso.

Foi por isso que todos eles treinaram exaustivamente os embarques nos navios, tanto para saber o que cada um deveria levar, quanto onde deveriam embarcar. Próximo dos momentos finais da preparação eles já faziam tudo de forma automática, conforme relato do livro Dia D:

A familiaridade com o processo de carregamento ajudou muito a aliviar a tensão. Os homens da AEF tinham passado pelos exercícios muitas vezes. Pelo começo de junho de 1944, o fluxo contínuo de montagem, disposição, embarque e desembarque tinham-se tornado monótono e rotineiro. Muitas das pessoas envolvidas no processo comentaram posteriormente que poderiam tê-lo feito durante o sono; outras disseram que, até quando o anúncio definitivo foi transmitido pelo alto-falante do navio, eles quase acreditaram que era apenas outro exercício. Estas eram exatamente as atitudes que seus comandantes queriam deles. (AMBROSE, 1997, p.200)

Isso revela outro fator fundamental no planejamento de grandes operações, onde tudo se torna muito cansativo e demorado. Como as tropas já não tinham mais o que fazer, uma vez que já estavam na concentração final para o embaque, e também não podiam ficar parados, para não ficar pensando por tudo que passariam dentro de poucos dias, o treinamento repetitivo os levou a um alto grau de adestramento, não se deixando tomar pelo nervosismo e pela pressa na hora que a missão real começasse.

Todos os detalhes precisavam ser minimamente pensados para que toda a operação desse certo. E a preparação não estava ocorrendo só do lado dos Aliados, pois tão importante quanto a própria logística estar funcionando perfeitamente, era que a alemã estivesse um caos no momento do começo da invasão.

Por isso, outro fator muito importante que auxiliou a operação do “dia D”, foram as operações preparatórias contra os alemães, pois assim como a logística era fundamental para os Aliados, também o era para o Eixo. Foi por esse motivo que por praticamente um ano, desde julho de 1943, eram realizadas surtidas aéreas nos territórios franceses, que por hora estavam sob domínio alemão, para minar a capacidade destes de apoio e ressuprimento.

SENNÁ CAMPOS, descreveu muito bem os objetivos essenciais dos ataques aéreos, conforme declaração do Marechal do ar Mallory:

- primeiro: realizar uma superioridade tal que permitisse estabelecer o domínio aéreo dos aliados, na zona onde a batalha deveria travar-se;
- segundo: diminuir a capacidade de produção do Reich por tal forma que, no momento oportuno, as suas forças não pudessem dispor do material e do equipamento indispensáveis para conduzir uma ação prolongada;

- terceiro: destruir, tão completamente quanto possível, o sistema de transportes do inimigo, de forma que ele não pudesse fazer chegar as reservas de que precisasse, ao campo de batalha, a partir do momento em que esta se iniciasse;
- quarto: destruir o sistema de rádio localização, de maneira que o primeiro efeito de surpresa, a realizar-se com o desembarque, fosse completamente alcançado. (CAMPOS, 1965, p.42)

Ou seja, ao mesmo tempo em que os Aliados estavam se preparando para ter as capacidades logísticas necessárias à ofensiva, eles também estavam destruindo essas mesmas capacidades do inimigo, com ataques aéreos. E como possuíam superioridade aérea, foi possível atralpalhar sobremaneira os esforços de guerra alemães.

Tanto que depois da guerra, o Chefe do Estado-Maior de Rommel (um dos principais comandantes alemães), Hans Speidel, disse: “A destruição de rodovias estava tornando o suprimento regular impossível já em meados de maio de 1944. A falta de combustível parou todo o movimento. As pontes do Sena abaixo de Paris e as pontes do Loire abaixo de Orleans foram destruídas por ataques aéreos antes de 6 de junho de 1944”. (AMBROSE, 1997. p.115).

2.4 O DESEMBARQUE

Todo o esforço realizado até o dia 6 de junho de 1944, foi preparando os mínimos detalhes para que tudo desse certo na ofensiva para a retomada da Europa, e a consequente derrota alemã.

O final da Batalha de Dunquerque, em 4 de junho de 1940, marcou a expulsão Aliada do território continental europeu, quando os resquícios das tropas francesas e inglesas foram escurraçadas de volta para a Inglaterra.

A partir desse dia começaram os preparativos alemães de defesa, que tinham certeza de que em algum momento os Aliados tentariam recuperar os territórios perdidos.

Em 7 de dezembro de 1941, data do ataque japonês à Pearl Harbor, os Aliados receberam um aliado poderoso, os EUA, que tendo tido seu orgulho ferido, começaram um esforço de guerra de proporções inimagináveis, tendo em vista que estava travando sua luta na parte oriental do planeta contra os japoneses, ao mesmo tempo que prestava um apoio fundamental na parte ocidental do combate também.

Após muitos planejamentos, chegou-se à Operação “Overlord”, que seria a Operação do “Dia D”. O planejamento foi grandioso em todos os seus detalhes, e nestes estudos foram focados apenas os mais importantes feitos da parte logística deste empreendimento, que culminou com o desembarque da Normandia.

Conforme Eisenhower disse um pouco antes do seu início: “Esta operação não está sendo planejada com quaisquer outras alternativas. Esta operação tem por plano uma vitória, e é assim que ela vai ser. Vamos indo para lá, estamos jogando tudo o que temos nela, e dela faremos um sucesso.”

Essas palavras resumiam muito bem o sentimento da época. Foi por isso que realmente estavam utilizando tudo e todos que podiam para dar fim a tirânia imposta por Hitler. E foi essencial que fosse assim, pois como todo militar sabe, não tem

planejamento que resista ao primeiro tiro do combate. Na logística, ocorre da mesma forma.

O desembarque foi previsto em 5 praias diferentes da Normandia, que receberam codinomes, e ficaram divididos da seguinte forma: A 4ª Divisão de Infantaria dos Estados Unidos, ficaria com Utah, a 29ª e a 1ª Divisões de Infantaria dos Estados Unidos, com Omaha, a 3ª Divisão Britânica, com Sword, a 3ª Divisão Canadense, com Juno, e a 50ª Divisão Britânica, com Gold.

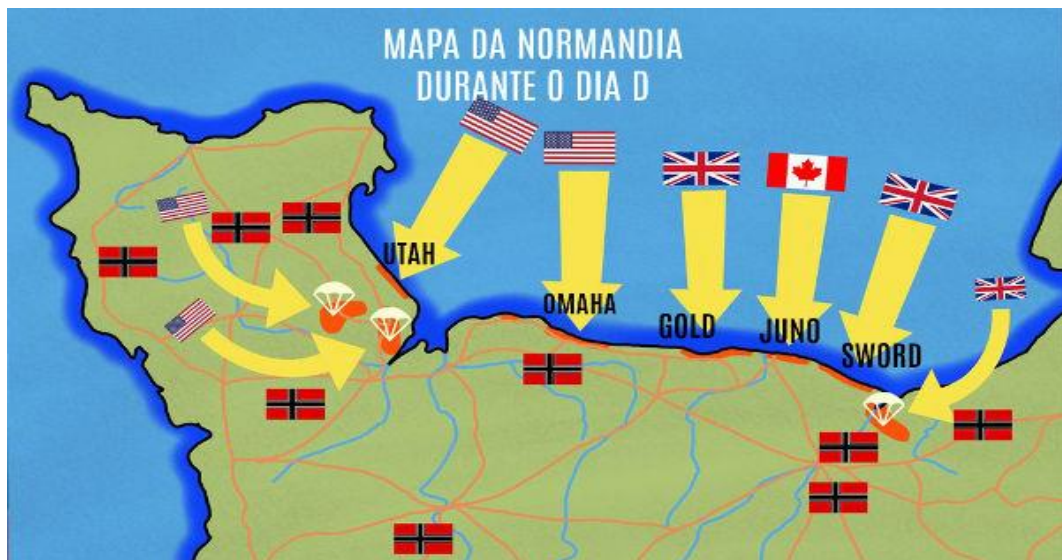


Figura 4: O Desembarque na Normandia

Fonte: <https://brasilecola.uol.com.br/guerras/dia-d.htm>, acesso em 21/05/2021

Em uma ofensiva, o ideal é que o atacante tenha a proporção de três homens para cada um que esteja defendendo, tendo em vista que este está em uma posição muito mais vantajosa, com vários fatores a seu favor, enquanto o atacante deve esperar várias surpresas no seu avanço, e foi exatamente o que ocorreu nos desembarques do “Dia D”.

Mesmo a operação tendo sido planejada nos mínimos detalhes, assim que ela começou muitas coisas deram errado, conforme enumera SENNA CAMPOS:

[...] o tempo conspirou contra os Aliados. Pouco havia ocorrido de acordo com o programado para a invasão:

- os planos das forças aéreas, para bombardear as praias, foram alterados na última hora, por não haver teto adequado, pois os bombardeiros tiveram que agir à grande altura, utilizando instrumentos, sem ver os objetivos; e, com isso, as bombas caíram em lugares impróprios;
- os 96 carros de combate anfíbios, transportados no primeiro momento, não atingiram a sua finalidade, pois 27 afundaram, 35 só puderam ser desembarcados com atraso e, apenas, os 34 restantes chegaram ao seu destino;
- o vento noroeste aumentou a velocidade da corrente, ocasionando vultosas perdas de material e retardando o desembarque da artilharia e de elementos mecanizados;

- o desembarque, em lugares que não davam pé, obrigou alguns homens a nadar para atingir terra, enquanto outros morriam afogados;
- as tropas de engenharia tiveram dificultada sua ação em terra, pelo atraso de seu desembarque e pela perda de muitos de seus veículos e equipamentos, por efeito do mar e do fogo da defesa;
- as tropas desembarcadas, em alguns setores, foram impedidas de avançar pelo fogo intenso do inimigo e, com isso, as praias, com uma largura média de 40 metros, foram se abarrotando de veículos, em número cada vez maior, muitos deles destruídos pela ação do mar, que os lançava sobre os escolhos. (CAMPOS, 1965, p.59)

Ainda assim, apesar de todos esses problemas, o “Dia D” obteve êxito, pois muito embora muito do que foi planejado não tenha dado certo, os Aliados tinham se empenhado nos mínimos detalhes, e mesmo que algumas coisas não tenham saído conforme o planejado, o que funcionou foi mais que suficiente para suplantar as deficiências encontradas.

Foi então que no final do “Dia D”, o Primeiro-Ministro Churchill havia feito o anúncio que todo o mundo estava esperando, conforme relata SENNA CAMPOS:

O Primeiro-Ministro Churchill, no fim da tarde do grande dia, relatando o feito do V Exército, anunciou o desembarque com êxito: “Tenho a nunciar à Câmara que durante a noite passada e as primeiras horas desta madrugada, realizou-se uma série de desembarques no continente europeu. Os desembarques tiveram lugar no litoral da França. Uma armada constituída por mais de 4.000 navios, além de milhares de pequenas embarcações, atravessou o Canal. Simultaneamente, desceram à retaguarda do inimigo importantes contingentes de forças aerotransportadas. Neste momento, continuam os desembarques em vários pontos das praias. O fogo das baterias costeiras inimigas foi, em grande parte dominado. Os obstáculos, que ele havia semeado no mar, foram igualmente removidos”... “Não foi descurodo nenhum pormenor, tanto em relação ao material e ao equipamento, como em relação ao suprimento das forças desembarcadas”. (CAMPOS, 1965, p.58)

E foi assim que começou a derrocada alemã na parte ocidental da Europa, ao mesmo tempo em que a União Soviética também estava avançando nos territórios conquistados pela Alemanha no oriente, tudo devidamente planejado para que os alemães não tivessem nenhuma chance de resistir às ofensivas.

3. ANÁLISE E RESULTADOS

A Segunda Guerra Mundial é uma das guerras mais estudadas pelos historiadores, tanto pela sua grandiosidade, quanto pelas atrocidades nela verificadas. Com isso, hoje existem diversos livros, filmes, séries e documentários que falam sobre o assunto. Até porque foi a batalha que moldou o mundo como ele se apresenta hoje,

tanto com relação ao capitalismo, quanto a dominância global dos Estados Unidos, como potência econômica e militar.

Isso foi resultado do grande esforço de guerra realizado pelos Aliados para se prepararem para o enfrentamento contra a Alemanha. Como foi verificado, praticamente toda a indústria dos países envolvidos foram modificadas para atender as necessidades desta batalha. O ponto culminante desta preparação foi o próprio “Dia D”, com a concentração massiva de todo pessoal, material e invenções disponíveis, para tornar o desembarque na Normandia possível.

A importância do preparo logístico foi verificada primeiramente no embarque das tropas, ainda na Inglaterra. Pois ali, se encontrava tudo o necessário para a realização dos planos de Eisenhower, Comandante Supremo das Forças Aliadas. Tanto na quantidade de homens, com os exércitos principais dos Estados Unidos, Inglaterra, França e Canadá, mas que também contavam com reforços de várias outras nações do mundo. Quanto nos materiais necessários, não só bélicos, mas também de intendência e de transportes.

A preparação dos territórios sob domínio alemão antes mesmo do desembarque, também foi um fator fundamental para o sucesso da operação, pois como possuíam superioridade aérea, os bombardeios aliados eram constantes, não só atrapalhando os nazistas, na destruição das vias de transportes, mas também das próprias fábricas que produziam os insumos necessários para a guerra.

Foi assim que o êxito dessa missão foi possível. Contando com o preparo minucioso do apoio logístico para que não faltasse nada ao soldado que estava na frente do combate, na hora e no local certo, atendendo ao ditado principal da intendência “a logística na medida certa”. Ao mesmo tempo que se tentava acabar com essa mesma capacidade do inimigo.

Durante o desembarque, que certamente não foi fácil, pois milhares de vidas foram perdidas naquele dia, aproximadamente 7.500 americanos pelo menos, que tinham os maiores efetivos empregados, foi uma perda relativamente baixa, pois caso toda a preparação supracitada não tivesse sido realizada, esta operação provavelmente nem teria obtido o grande êxito que alcançou.

Assim, verifica-se que quando possível, tendo tempo para a realização do planejamento e preparação antes de um ataque decisivo, o comandante militar deve evitar todos os esforços na preparação das suas tropas, tanto na questão de adestramento militar, quanto na preparação logística dos meios, para assim se ter aumentada as chances da vitória.

É claro que o inimigo também aproveitará o tempo disponível para preparar suas defesas. Assim, pensar de forma inusitada, se torna de grande importância. Foi assim que os Aliados, através das invenções, como os portos Mulberries e os barcos Higgins, tornaram possível o ataque nas praias da Normandia, local onde os alemães não acreditavam ser possível, tendo em vista a grande quantidade de tropas e materiais necessários para uma invasão desse tipo, ao mesmo tempo que o local não dispunha de nenhum porto de vulto.

Ou seja, são muitos detalhes que precisam ser verificados antes da realização de uma grande operação. E sob a liderança de Eisenhower, o “Dia D”, nos trás grandes ensinamentos de uma operação bem planejada e bem executada, pois assim, mesmo quando os problemas surgem, uma vez que o inimigo também possui chefes militares planejando operações contrárias às nossas, torna-se possível contorná-las, e assim, alcançar a vitória.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS E SUGESTÕES

Existiram muitas variáveis na execução do “Dia D”, e a preparação logística da tropa para o cenário planejado pelos comandantes Aliados foi fundamental. O planejamento realizado foi extremamente minucioso, com todos sabendo onde deveriam estar, o que deveriam fazer e quando deveriam fazer. No entanto, mesmo com todos os detalhes analisados e verificados várias vezes e por várias pessoas, muitos deles deram errado, pois do outro lado, o inimigo, não só não pretende seguir o planejamento, como também irá tentar atrapalhar ao máximo os esforços realizados.

Isso pôde se verificar de forma contundente no desembarque da Normandia em diversos setores, mas principalmente na logística. Com certeza foi necessário um esforço descomunal para conseguir concentrar em um mesmo lugar, quase duas milhões de pessoas a mais que o local está acostumado a suportar, juntando diversos países e culturas lado a lado, com um propósito em comum.

E além de dar todo o suporte necessário para estes homens, dia após dia, por meses, e até mesmo anos, desde as refeições na hora e na quantidade certas, água o suficiente, tanto para consumo, quanto para higiene, e até mesmo a disponibilidade de latrinas e de alojamentos para todo esse efetivo empregado no “Dia D”, teve que ser devidamente planejado e disponibilizado de maneira apropriada.

Sem contar ainda que eram pessoas afastadas de seus lares, nervosas por causa do combate iminente e que precisavam realizar treinamentos físicos e militares extenuantes, para estarem nas mínimas condições necessárias quando o combate começasse.

Era inclusive com isso que Eisenhower e os outros comandantes Aliados precisavam pensar e encontrar formas de resolver, para que todos esses problemas fossem contornados, para assim, se tornar possível as condições mínimas para o sucesso da operação.

Surgiram diversos problemas ao longo do percurso, porém conforme demonstrado nesta operação, o comandante militar precisa se adaptar rapidamente, e sempre deve ter as necessidades básicas dos seus subordinados atendidos em primeiro lugar.

Outro fator de suma importância, e que foi verificado durante este estudo, é que tudo deve ser considerado possível, desde que, é claro, se tenham os meios e o tempo necessário para ser realizado. E as vezes aquilo que parece impossível, se torna possível, e dessa forma, facilita muito as operações, tendo em vista que o inimigo nunca poderia estar preparado para o que ele mesmo consideraria uma probabilidade muito baixa de ocorrer.

Como exemplo, era considerado extremamente improvável que o ataque dos Aliados se desse em algum lugar que não tivesse algum porto de grande capacidade. Logo, todos os portos mais próximos da Inglaterra eram extremamente bem defendidos pelos alemães. Ou seja, realizar uma operação em um lugar desses seria extremamente difícil de se alcançar êxito.

No entanto, a Europa possuía milhares de quilômetros de praia, que por mais que estivessem sendo defendidas, era impossível se realizar uma defesa forte o suficiente para segurar um ataque concentrado. Isso tudo era muito fácil de ser verificado, mas também haviam os problemas ligados a esse desembarque numa praia despreparada para tal.

Outro fator importante que se tinha que levar em consideração era a distância da base principal, que neste caso, era a Inglaterra. Ou seja, o ataque até poderia ter sido realizado na parte sul da Europa, no entanto, o planejamento teria que ter sido muito diferente, tendo em vista principalmente a dificuldade de se transportar milhares de pessoas e de toneladas de materiais por distâncias tão grandes.

Foi assim que o ataque naquele local em específico foi decidido. A partir deste momento, era necessário resolver o problema do desembarque em uma praia, sem um porto, de todo o pessoal e material necessário para a operação.

Como vimos, as principais soluções criadas, foram os barcos “Higgins” e os portos artificiais “Mulberries”. Ambos tinham vários problemas, como os barcos “Higgins”, que só transportavam os militares em pé, deixando-os extremamente enjoados no deslocamento dos navios até as praias, fazendo com que eles chegassem extremamente nauseados nos inícios dos conflitos, mas o seu objetivo principal era levar os homens até as praias, passando por cima dos obstáculos, das minas e não ficando atolados na areia, e eles tornaram isso possível.

Já os portos “Mulberries”, muito embora tenham causado grandes dificuldades para a realização do seu projeto e para seu deslocamento através do Canal da Mancha, se mostraram de pouquíssima serventia, pois logo após a primeira tempestade, um já foi completamente destruído, e o outro ficou severamente danificado, no entanto, isso não foi problema suficiente para impedir o prosseguimento das operações, que encontraram outras formas de continuar levando os suprimentos para as praias, mesmo que de forma mais lenta.

Ou seja, a preparação da maneira mais minuciosa possível, até o momento do embarque das tropas para o início do deslocamento para o ataque, precisava ser superior a tudo que iria dar errado durante e após o desembarque, pois a partir deste momento, existiria a variável “inimigo”, que não poderia ser controlado e obrigaria o comandante a se adaptar repetidamente para fazer frente aos novos desafios.

Para isso, foi verificado que todo o esforço de guerra anterior ao “Dia D”, foi de suma importância, não só na concentração do pessoal na Inglaterra, mas também na questão de toda a reformulação das indústrias dos países envolvidos, para que todo o material e armamento necessário para a operação estivesse disponível na hora do embarque, e que continuasse estando durante toda a guerra.

Diego Kurz Schwantz
Capitão de Artilharia

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GILBERT, Martin. **A Segunda Guerra Mundial: os 2174 dias que mudaram o mundo**. 1. ed. Casa da Palavra, 2014. 976 p.

CAMPOS, Aguinaldo José Senna. **Logística para a invasão**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1965. 195 p.

MASSON, Philippe. **A Segunda Guerra Mundial: História e Estratégias**. 1. ed. Editora Contexto, 2010. 638 p.

DORETTO, Daniel de Souza. **HISTÓRIA MILITAR: A LOGÍSTICA ALIADA PARA A INVASÃO NO DIA D**. 2018. Trabalho Acadêmico (lato sensu) – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, ESAO, Rio de Janeiro, 2018.

FLINT, Colin. **THE D-DAY**. Disponível em: <<http://www.theconversation.com/d-day-succeeded-thanks-to-an-ingenious-design-called-mulberry-harbours-116933>>. Acesso em: 14 Fev 2021.

RYAN, CORNELIUS. **O MAIS LONGO DOS DIAS**. Edição de bolso. L&PM, 2004. 384 p.

AMBROSE, Stephen E. **O dia D: 6 de junho de 1944**. 13. ed. Bertrand Brasil, 2002. 756p.

STAFFORD, David. **Dez dias para o Dia D: Cidadãos e soldados na véspera da invasão**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004. 328p.

THOMPSON, R. W. **O Dia D: ponta de lança da invasão**. Edição brasileira, 1973 Editora Renes, 1973.

HASTINGS, Max. **Operação Overlord: O Dia D e a Batalha da Normandia 1944**. Alfragide: Casa das Letras, 1984. 459 p. Tradução: Isabel Veríssimo. Disponível em: <<https://ler-online.saraiva.com.br/saraiva/#/>>. Acesso em: 15 Fev 2021.

Brasil. Exército. Ministério da Defesa. **A Logísticas nas Operações**. EB70-MC-10.216. 1ª ed. Brasília, DF, 2019.

Brasil. Exército. Ministério da Defesa. **Logística Militar Terrestre**. EB70-MC-10.238. 1ª ed. Brasília, DF, 2018.

Brasil. Exército. Ministério da Defesa. **Doutrina de Logística Militar**. MD42-M-02. 3ª ed. Brasília, DF, 2016.