

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

Cap Art THEYLON SOUSA VIANA

A LOGÍSTICA ALIADA NA INVASÃO DO DIA D

Rio de Janeiro

2021

Cap Art THEYLON SOUSA VIANA

A LOGÍSTICA ALIADA NA INVASÃO DO 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 VALOTE

Rio de Janeiro

2021

Cap Art THEYLON SOUSA VIANA

A LOGÍSTICA ALIADA NA INVASÃO DO 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.

Aprovado em ____/____/____

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

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

BRUNO VINICIUS SILVA VITAL – Cap
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército
Membro

DANIEL MARCHENA VALOTE – Cap
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército
Membro

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a Deus pelo dom da vida, pela força e saúde fundamentais para superar todos os obstáculos desta caminhada.

Agradeço a toda a minha família, em especial à minha esposa Mariana, os meus pais Clayton e Francisca e minha irmã Keyla, que mesmo na distância me apoiaram, compreendendo muitas vezes minha ausência em momentos especiais e importantes.

À minha amada esposa Mariana, minha maior incentivadora nessa jornada sempre me dando forças para seguir em frente, bem como aos meus filhos Ana Luísa e Mateus, por compreender meus momentos de ausência devido às atividades do Curso da ESAO e elaboração deste trabalho.

Ao meu instrutor e orientador Daniel Marchena Valote, pela oportunidade, paciência, incentivo, apoio na elaboração deste trabalho e por todos os ensinamentos ao longo dessa jornada.

Aos meus colegas de Curso e do dia a dia na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, a Casa do Capitão, com quem convivi intensamente durante os últimos meses, pelo companheirismo e pela troca de experiências que me permitiram crescer como pessoa e como profissional.

RESUMO

A Logística correlaciona-se intimamente à evolução das guerras e das necessidades provenientes destas. A 2ª Guerra Mundial iniciou-se em 1939 e foi o conflito bélico de maior dimensão ocorrido na História, na qual a invasão da Normandia destacou-se como um dos principais episódios ocorridos na Guerra. Entretanto, sabemos que assim como em todas as batalhas e guerras ocorridas no passado, nesta não seria diferente quanto aos problemas logísticos que poderiam decidir em favor ou contra as tropas aliadas para o fim a que se pretendiam. Este trabalho visa analisar a perspectiva histórica da invasão, os dias que precederam a tomada de decisão e o processo de abastecimento das tropas, evidenciando discernir como o uso da logística influiu no desempenho entre vitoriosos e derrotados, bem como citar e discutir alguns dos problemas logísticos ocorridos, caracterizando assim, a carência de planejamento logístico em alguns cenários, que pudessem comprometer decisivamente os trabalhos das tropas da linha de frente e o desfecho como um todo. Observa-se, portanto, que a presença ou ausência de um sistema logístico apropriado é uma das principais circunstâncias criadora de vantagens e/ou desvantagens para um exército em guerra, esse que pode sofrer com falta de abastecimento de suprimentos ou com problemas na disponibilidade de equipamentos nas batalhas. A operação Overlord, invasão da Normandia, considerada a batalha de maior magnitude logística dos últimos tempos e a maior invasão marítima da história, foi o desfecho de uma sequência de outras operações logísticas que, juntas, capacitaram e possibilitaram os Aliados a abrir a frente de combate ocidental no continente europeu, conter e eliminar o avanço nazista na Europa.

Palavras-chave: Logística. Planejamento. Normandia.

ABSTRACT

Logistics is closely correlated with the evolution of wars and the needs arising from them. World War II began in 1939 and was the largest military conflict in history, in which the invasion of Normandy stood out as one of the main episodes in the war. However, we know that, as in all battles and wars that took place in the past, this one would be no different in terms of the logistical problems that could be decided in favor or against the allied troops for the purpose for which they were intended. This work aims to analyze the historical perspective of the invasion, the days that preceded the decision making and the process of supplying the troops, showing how the use of logistics influenced the performance between victors and losers, as well as mentioning and discussing some of the logistical problems occurred, thus characterizing the lack of logistical planning in some scenarios, which could decisively compromise the work of the front-line troops and the outcome as a whole. It is observed, therefore, that the presence or absence of an appropriate logistical system is one of the main circumstances that create advantages and/or disadvantages for an army at war, which may suffer from a lack of supply or with problems in the availability of equipment in battles. Operation Overlord, Invasion of Normandy, considered the greatest logistical battle in recent times and the largest maritime invasion in history, was the outcome of a sequence of other logistical operations that together enabled and enabled the Allies to open the front of Western combat on the European continent, contain and eliminate the Nazi advance in Europe.

Keywords: Logistics. Planning. Normandy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Muralha do Atlântico.....	15
Figura 2 - Desembarque de meios na Normandia.....	18
Figura 3 - Conquista da Normandia.....	18
Figura 4 - Ataque às praias.....	19
Figura 5 - Transporte de tropas e suprimentos.....	20
Figura 6 - Transporte de suprimentos.....	21
Figura 7 - Barco Higgins.....	25
Figura 8 - Portos transportáveis.....	26
Figura 9 - Bombardeiro e lançador de tropas C-47 Dakota.....	27
Figura 10 - Planadores Horsa utilizados no Dia D.....	28
Figura 11 - Operações de despistamento no Dia D.....	29
Figura 12 - Paraquedistas falsos "Huperts" utilizados no Dia D.....	31

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	9
1.1	Problema.....	9
1.2	Objetivo.....	10
1.2.1	Objetivo Geral.....	10
1.2.2	Objetivos Específicos.....	11
1.3	Questões de Estudo.....	11
1.4	Metodologia.....	11
1.5	Justificativa.....	13
2	REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1	Panorama europeu à época do avanço das potências do eixo.....	14
2.2	As pretensões estratégicas dos alemães naquele período.....	14
2.3	Operação BOLERO.....	16
2.3.1	Operação OVERLORD.....	17
2.3.1.1	Problemas logísticos da Operação OVERLORD.....	22
2.3.1.2	Operação NETUNO.....	24
2.3.1.3	Operação POINTBLANK.....	27
2.3.1.4	Operação FORTITUDE.....	29
3	ANÁLISE E RESULTADOS	31
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
	REFERÊNCIAS	36

1. INTRODUÇÃO

A Segunda Grande Guerra ou Segunda Guerra Mundial iniciou-se no ano de 1939, quando a Alemanha Nazista comandada por Adolf Hitler, pretendia junto aos países que formavam o Eixo, Itália, Japão e Alemanha, continuar a expandir seu território, recuperando parte das terras perdidas durante a Primeira Grande Guerra. (DORETTO, 2018).

A invasão da Normandia, ocorrida em 6 de junho de 1944, no noroeste da França, considerada uma das batalhas de maior magnitude logística dos últimos tempos, além de ter sido a maior invasão marítima da história, envolvendo um contingente de aproximadamente três milhões de soldados, ocorreu em um período crucial dentro das perspectivas que os processos das conjunturas geopolíticas e sociais da época foram por assim dizer: determinantes para o fato. Uma vez que essa operação foi fundamental para a execução de um dos mais importantes pontos de partida para o fim do conflito, além de ser executado sob o âmbito de fundamentos ideológicos que se entrelaçavam nas relações e alianças internacionais mais peculiares possíveis com intuito de deter a “máquina de guerra alemã”.

Neste período, a logística mostrou-se indispensável durante os eventos militares, estes que evidenciaram sua complexidade em todo o período de guerra (CAMPOS, 1965).

A partir do momento em que os militares começaram a perceber o poder estratégico que o sistema logístico possuía, deu-se mais atenção ao serviço de apoio que as equipes prestavam no sentido de prover a assistência necessária para as tropas em geral. Consequentemente, despertou-se o interesse em estudos nesta área, que foi evoluindo após os resultados observados no final da Segunda Guerra Mundial, figurando como sendo um marco histórico para a Logística moderna, pois a partir daí surgiram novas sistemáticas e inovações logísticas, como o conceito de logística empresarial e a cadeia de suprimentos, sendo então exploradas e difundidas mundialmente.

1.1 Problema

Diante de um cenário hostil onde a paz para as próximas gerações dependia de um esforço aliado contra uma tirania ideológica que se fazia reinar no “velho continente”, assolando países e populações, crescia de importância as tratativas políticas e

diplomáticas visando um entendimento pacífico, entretanto não surtiram efeito contra o nazismo. A solução encontrada para esta questão seria o enfrentamento bélico. Desta feita, restou a questão: como a logística aliada empregada na invasão da Normandia pode ter contribuído para o fim da 2ª Guerra Mundial?

Em razão das sanções impostas à Alemanha por intermédio do Tratado de Varsóvia, por ocasião do final da 1ª Guerra Mundial, a Alemanha via-se numa situação de humilhação e, passou a, por meio do populismo e carisma de Adolf Hitler, incitar o “revanchismo” à população, levando-a a crer que novos tempos estariam por vir, onde, desta vez, a Alemanha seria a protagonista no cenário global.

Em conjunto com as demais forças do Eixo: Itália e Japão, os alemães davam início ao plano de conquistar territórios e propagar seus ideais nazistas ao futuro da humanidade. Pouco tempo depois, os Estados Unidos estariam entrando na guerra ao lado dos países aliados: Inglaterra e França, após sofrer ataques dos japoneses na ilha de Pearl Harbor.

Com a invasão à Normandia, daria início à campanha dos aliados no continente europeu rumo a Berlim, havendo data para ocorrer, mas a data do final da Guerra seria uma incógnita, na qual fatores externos e internos iriam ditar as regras, por meio de suas evoluções. Um dos fatores que seria de fundamental importância para o êxito seria a logística. Uma vez bem planejada, a execução seria mais tranquila e, seguramente, faria a diferença entre a vitória e o fracasso.

Diante do que fora apresentado, formulou-se o seguinte problema de pesquisa: de que forma a logística aliada empregada na invasão da Normandia pode ter contribuído para o fim da 2ª Guerra Mundial?

1.2 Objetivo

1.2.1 Objetivo Geral

O presente trabalho científico pretendeu descrever os antecedentes históricos na logística Aliada, fundamentais para o êxito da invasão na Normandia e, posteriormente, para o final da Guerra.

1.2.2 Objetivos Específicos

Com o intuito de viabilizar a consecução do objetivo geral do estudo, foram formulados objetivos específicos, de forma a encadear logicamente o raciocínio descritivo apresentado neste estudo, os quais foram transcritos abaixo:

- a) Descrever o panorama europeu à época do avanço das Potências do Eixo;
- b) Descrever as pretensões estratégicas dos alemães naquele período;
- c) Descrever a respeito das Operações Logísticas ocorridas pré-invasão da Normandia;
- d) Descrever sobre as ações conjuntas da inteligência Aliada quanto ao planejamento e execução de medidas que visavam confundir as Forças do Eixo na região da Normandia;
- e) Descrever os aspectos da operação Overlord para o êxito das operações Aliadas no contexto da 2ª Guerra Mundial;
- f) Descrever como a logística militar aliada contribuiu para a logística atual em um contexto globalizado.

1.3 Questões de Estudo

Fundamental entender os aspectos da logística aliada como meio de superioridade frente ao inimigo, haja vista tamanha atenção que foi demandada a este fim, uma vez que, provavelmente, não teríamos os mesmos resultados alcançados ao final do conflito se não tivesse sido desta forma. À medida que os aliados progrediam rumo ao interior do continente, o apoio logístico seguia na vanguarda, mesmo com todas as dificuldades que se apresentavam, tal como condições meteorológicas e sanitárias.

1.4 Metodologia

Para alcançar o objetivo proposto, esta pesquisa contemplou estudo de fontes bibliográficas e argumentações de artigos publicados.

Quanto a forma de abordagem do problema, buscou-se utilizar os conceitos de pesquisa qualitativa, tendo em vista opiniões publicadas e revisões bibliográficas.

Para que se pudesse alcançar o objetivo geral, foi empregada a revisão de literatura, fruto de muitos textos publicados sobre o assunto.

O estudo foi ambientado na leitura de textos e artigos sobre o emprego da Logística Aliada na Normandia.

Os processos escolhidos para acrescentar a revisão literária foram os qualitativos, observações feitas oriundas de conhecimento próprio e outros textos e artigos relacionados.

Limitação do tempo histórico nos anos entre 1939 e 1944, período compreendido entre o início da 2ª Guerra Mundial e o desembarque na Normandia, propriamente dito. Essa delimitação baseou-se na necessidade de entendimento da conjuntura política mundial e do desenvolvimento do conflito.

O método de abordagem empregado foi o chamado indutivo-dedutivo completando o ciclo: observação do problema, dedução, hipóteses e casos individuais, vindos da indução, do raciocínio e da experimentação posta nos artigos e estudos publicados sobre o tema.

Para a construção dos argumentos presentes no estudo em questão, foram feitas investigações pautadas na revisão da documentação e da literatura existente constante das referências, principalmente em artigos de sites eletrônicos e em livros sobre o tema, a qual pretendeu descrever os principais fatores positivos que a logística representou para o êxito aliado no conflito, bem como também os fatores que servirão como oportunidades de melhorias.

Tal pesquisa teve como fontes de dados as diversas doutrinas, livros, artigos científicos e página eletrônicas que tratam sobre o tema em questão. Para o caso de pesquisa na rede, foram utilizadas palavras-chaves para auxiliar na pesquisa, tais como: logística aliada, 2ª Guerra Mundial e invasão à Normandia.

Os critérios de inclusão foram: trabalhos acadêmicos e artigos relacionados ao tema, documentos e livros publicados em sites da internet acerca do tema que apresentem histórico de procedência informacional. Os critérios para exclusão foram: publicações de assuntos históricos não correspondentes com o tema, fontes não oficiais e/ou publicadas em locais de procedência com baixo grau de credibilidade.

Os principais instrumentos de estudo da pesquisa bibliográfica são documentos, artigos e sites especializados acerca do tema em questão, observando-se a confiabilidade de suas fontes.

1.5 Justificativa

Com o planeta cada vez mais globalizado e dinâmico, no que se refere à troca de informações e quanto ao comércio e serviços prestados, faz-se necessário, e de grande importância, que possamos resgatar os antecedentes históricos que norteariam o que hoje conhecemos por “logística moderna”;

A logística, nos seus mais variados ramos e tendências, é um dos principais vetores responsáveis pela interconexão global através de seus meios e possibilidades, contribuindo decisivamente para um futuro próspero às atuais e próximas gerações;

O que entendemos por logística nos dias de hoje, está intimamente relacionado com as operações logísticas ocorridas no contexto da 2ª Guerra Mundial, onde os eventos ocorridos antes e durante a invasão aliada na região da Normandia são verdadeiramente importantes, devido terem representado um marco inicial naquele episódio histórico;

Sabemos que nem sempre as operações logísticas, no cenário da 2ª Grande Guerra, foram coroadas de êxito. Nossa sociedade deve estar em condições de compreender os erros do passado e buscar as oportunidades de melhorias, aprimorando novas técnicas, seja na fase de planejamento, seja na fase operativa, visando sempre o êxito com o mínimo de esforços.

No que tange à expressão acadêmica, verifica-se que o presente tema possui uma concepção bastante relevante e atual, pois ao buscar em conflitos recentes, ocorridos no século XX, pudemos constatar o estabelecimento da Logística como um dos principais vetores para o sucesso em qualquer área, a fim de promover-se ao cenário mundial como sendo o fator preponderante para o sucesso. Desta forma, constata-se a relevância do tema em questão, justificando assim, a pesquisa a ser desenvolvida no presente documento.

Quanto à relevância pessoal, certifica-se que o que ensejou na determinação do tema foi a identificação pessoal pela área da história mundial e suas peculiaridades que nos servem de ensinamentos de vida, sendo fundamental para a área profissional como Oficial das Forças Armadas, além dos planejamentos logísticos e estratégicos para ações voltadas para áreas de guerra e não guerra.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Considerando a variação dos objetivos específicos e, a fim de facilitar o entendimento dos conceitos trabalhados no presente trabalho, dividimos este módulo em subcapítulos.

2.1 Panorama europeu à época do avanço das potências do eixo

Para entendermos com maior profundidade a necessidade e importância do Dia D, temos que retornar um pouco antes e contextualizar como se encontrava a Europa durante a Segunda Guerra Mundial. A primeira fase da Segunda Guerra Mundial é marcada pela intensidade do desempenho da *Wehrmacht*, o exército alemão e sua *Blitzkrieg*, ou guerra relâmpago. Nesse período, os alemães avançaram por diversas partes da Europa conquistando rapidamente a Polônia, Noruega, Holanda, Bélgica, Iugoslávia. O maior triunfo dos alemães nessa fase do conflito ocorreu na vitória contra os franceses, surpreendendo o mundo pela sua rapidez. Ao final de 1941, a cúpula de poder dos nazistas – incluindo o próprio Hitler – já sabiam que a Alemanha não possuía recursos para viabilizar a vitória contra a União Soviética. Hitler, porém, rejeitou a resolução do conflito de maneira diplomática. O ano de 1942 traria uma terrível batalha no front soviético e uma derrota que custou caro aos nazistas em Stalingrado, sendo uma das batalhas mais sangrentas de toda a Guerra. (FOLLOW, 2020). Ficou patente que o grande e fundamental problema da Alemanha nazista consistia em que ela havia conquistado mais territórios do que podia defender.

2.2 As pretensões estratégicas dos alemães naquele período

A Alemanha nazista já estudava a invasão, mas não tinha convicção ao certo onde seria. Em virtude do clima instável do local, eles presumiram que seria realizado durante o verão europeu, contudo, graças às táticas de despistamento tomadas pelos aliados, por ocasião da Op Fortitude, fez-se acreditar que a invasão ocorreria na parte mais estreita do Canal da Mancha. Naquele local, estava em curso, projeto para a construção de uma barreira costeira, chamada de “Muralha do Atlântico” (Figura 1). Essa barreira era uma das invencionices nazistas. Inicialmente

seu projeto contemplaria 2.700 km, e teria início na Espanha, passando pela França e seguiria até a Noruega. Ainda que nunca tenha sido completada, foi iniciada durante a ocupação da França com o objetivo de constituir uma espécie de Linha *Siegfried* contra uma hipotética invasão das tropas aliadas, com origem na Grã-Bretanha, pelo Canal da Mancha.

De acordo com Follow (2020), a estrutura era formada por obstáculos para veículos, que ficaram conhecidos por “dentes de dragão”, postos de vigilância e milhões de minas terrestres.

Em contrapartida, a invasão aliada no Dia D ocorreu em um momento onde os nazistas estavam se preparando para um confronto com os soviéticos em disputa pelas terras do leste europeu. O episódio que ocorrera na Normandia obrigou os alemães a mudarem o seu plano, haja vista terem que dividir suas forças em fronts de batalha distintos, ocasionando o seu enfraquecimento perante as tropas aliadas.

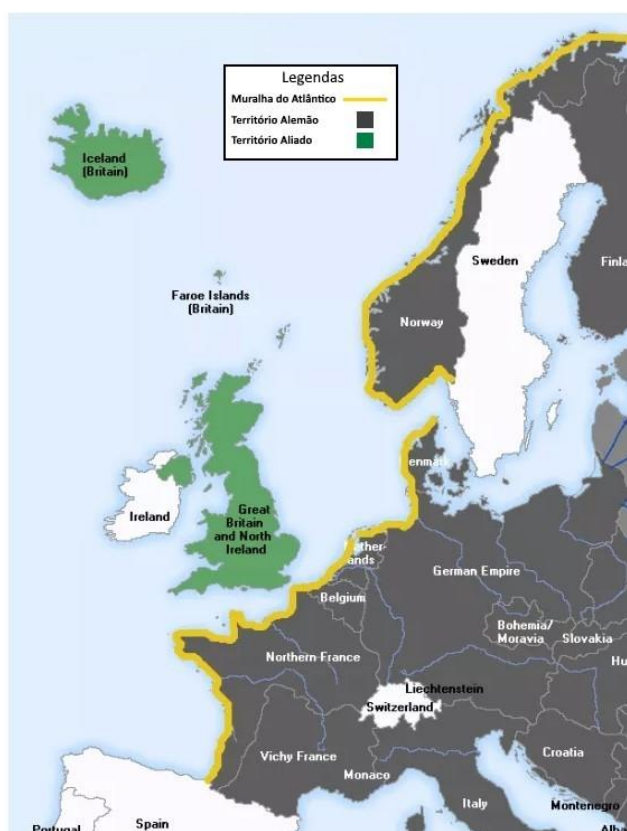


Figura 1 – Muralha do Atlântico (1942-1944)
Fonte: FOLLOW, 2020.

2.3 Operação BOLERO

Após o ataque aéreo à Base naval americana de Pearl Harbor no Havaí, um grupo de observadores americanos lotados em Londres passou a denominar-se Forças do Exército Americano nas Ilhas Britânicas (USAFBI) e propuseram a criação do Serviço de Suprimento, SOS, visando planejar a logística de concentração de meios para as operações de invasão à Europa, surgindo assim a Op BOLERO. As atividades desta operação logística consistiam em planejar as operações em vista, mais especificamente os equipamentos a serem utilizados e empregados pelas forças aliadas, além da administração de apoio das operações que seriam realizadas no teatro de operações europeu. [...] a ela caberia planejar e reunir os esforços logísticos trazidos dos Estados Unidos, necessários ao sucesso aliado em território europeu, a partir da invasão à Normandia. (DORETTO, 2018).

Os americanos apoiavam os britânicos desde o início de 1941, por meio de contratos de construção de bases navais e aéreas no Havaí. Houve, ainda, a aprovação da lei de Empréstimos e Arrendamentos pelo Congresso norte americano, trazendo consigo a criação do Teatro de Operações dos EUA na Europa (ETOUSA), cujo comandante nomeado seria o General Eisenhower. Isto, exclusivamente com a finalidade de estabelecer medidas para concentração dos efetivos e materiais dos EUA no Reino Unido. Contudo, antes do assalto à máquina de guerra nazista pelo Canal da Mancha, foi observado pela força aliada que o domínio do norte da África e da península italiana teriam importância estratégica para o desenrolar da contenção nazista na Europa. O Gen Eisenhower, então comandante do ETOUSA, fora designado para chefiar as operações aliadas naqueles locais. Em 1944, ao reassumir sua função, Cmt ETOUSA, Eisenhower, promoveu e executou reformas nos órgãos até então existentes até o surgimento do SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force) e sua nomeação como Comandante Supremo das Forças Expedicionárias. Dessa forma, Eisenhower acumularia o comando do ETOUSA e SHAEF e agora, com a unicidade de comando, as operações para a invasão à Europa poderiam dar continuidade.

Conforme Senna Campos (1965), neste período, a logística mostrou-se indispensável durante os eventos militares, estes que evidenciaram sua complexidade em todo o período de guerra.

Para que fosse possível, quatro planos foram pensados concomitantemente, a fim de buscar soluções às possibilidades de sucesso no emprego aliado contra os nazistas. O 4º plano, em especial, serviria de subsídios para desencadear a Operação OVERLORD, tratando-se das operações navais “Netuno”, aéreas “Pointblank” e de despistamento “Fortitude”. Tais planos foram explicados por Doretto (2018):

Planejada pelo “SOS”, sua execução compreendia-se em 4 (quatro) planos: 1º Plano – Destinava-se a fornecer o envio de tropas e subsídios para a montagem da Op ROUND UP, que seria realizada na primavera de 1943 no norte da África; 2º plano – Visava acelerar a concentração de meios destinados a possíveis ações em auxílio aos russos no leste europeu; 3º Plano – Execução da Op ROUND UP no norte da África; 4º Plano – Op OVERLORD, que destinava-se a invasão da Europa pela região da Normandia e, dividia-se em 3 operações distintas, mas com interconexão: Op NETUNO, Op FORTITUDE e Op POINTBLANK. (DORETTO, 2018).

Para termos noção da magnitude que a Op BOLERO significou para o desenrolar da 2ª Guerra Mundial por parte das forças aliadas, Doretto (2018) descreve que foram conduzidos à Inglaterra um total de mais de 1,5 milhão de homens e 2,5 milhões de toneladas de materiais transportados, sendo 23 Divisões de Infantaria, 10 Divisões Blindadas, 4 Divisões Aerotransportadas.

2.3.1 Operação OVERLORD

Frente à trágica tentativa de invasão por uma área fortemente defendida em Dieppe no ano de 1942, ainda que tivesse uma estrutura portuária, necessária às atividades de desembarque, ficou decidido, em reunião com a “SHAEF”, que este erro não seria mais cometido. Follow (2020) explica os cuidados que seriam tomados para a Operação Overlord, sob o risco de uma nova derrota vexatória, tal como ocorreu em Dieppe em 1942.

Durante o verão de 1942, foi realizada uma ação ao longo de um trecho de 16 km na costa da França, na cidade de Dieppe. Tal ação contou com soldados americanos, britânicos e canadenses, mas após o fim do primeiro dia da campanha já se mostrou um desastre, com diversas baixas e prisioneiros de guerras. Os comandantes aliados concluíram que tentar dominar uma das cidades portuárias mais fortemente defendidas do Canal da Mancha era um erro. Com isso surgiu à estratégia de desembarcar nas margens de uma grande área sem qualquer defesa, mas para isso, era preciso equipamentos adequados e era esse tipo de equipamento que faltou durante a invasão de Dieppe. (FOLLOW, 2020).

A região para a invasão deveria satisfazer aos seguintes critérios para fins logísticos: possuir área suficiente para a utilização ou construção de grandes portos, capazes de serem ampliados, para o suprimento de 26 a 30 Divisões (Figura 2); possuir boas praias, capazes de serem utilizadas, pelo menos durante o espaço de três meses; possuir vias de transporte favoráveis para o interior; possuir terreno apropriado para a construção de aeroportos; haver disponibilidade de recursos locais, principalmente em materiais de construção; possuir curta distância das bases de partida, permitindo retorno rápido às embarcações (Figura 3); haver espaço suficiente para depósito de materiais.



Figura 2 – Desembarque de meios na Normandia
Fonte: FOLLOW, 2020.



Figura 3 – Conquista da Normandia.
Fonte: DE NADAI, 2017.

Para isso, Ambrose (1997) cita as três regiões na região da Normandia que foram pré-selecionadas para desencadear a Op: Passo de Calais, Caen e Península de Contentin. Segundo ele, a primeira região ofereceria uma maior proximidade com a Inglaterra, possibilitando rápido regresso das embarcações e apoio aéreo facilitado e, por esta razão, fora escolhida pelos alemães para desdobrarem a maior parte de suas defesas nesta posição, dificultando então, o desembarque aliado e, posterior consolidação da área conquistada. A segunda região, embora bem mais longe do litoral inglês, era a que oferecia as melhores condicionantes capazes de facilitar o desembarque e posterior consolidação das tropas aliadas com mais tranquilidade, sendo, portanto, a escolhida. A terceira região, ainda que possibilitasse a fácil conquista do Porto de Cherburgo, não apresentava condições físicas favoráveis ao melhor desembarque das tropas, haja vista os terrenos alagadiços e impossibilidade de haver campos de pouso.

O Passo-de-Calais era o lugar lógico para a invasão por duas esmagadoras razões: entre Dover e Calais ficava o lugar onde o canal da Mancha era mais estreito, e a linha reta de Londres ao Reno-Ruhr e para Berlim percorre Londres-Dover-Calais-Bélgica. (AMBROSE, 1997, p 41).

As áreas determinadas para o desembarque foram divididas em cinco praias, com codinomes e localizações para desembarque, conforme descreve Follow (2020): Utah Beach, Omaha beach, tropas americanas; Gold Beach e Sword Beach, tropas britânicas e; Juno Beach, tropas canadenses (Figura 4).



Figura 4 – Ataque às praias no Dia D
Fonte: FOLLOW, 2020.

Assim, era preciso haver um assalto. E a despeito de todas as dificuldades, a despeito de todas as vantagens dos alemães – linhas terrestres de comunicação, luta defensiva, fortificações fixas – os aliados possuíam a vantagem decisiva. Graças ao seu controle do mar e do ar, e à produção em massa de uma incrível variedade de barcos de desembarque, os aliados tinham uma mobilidade sem precedentes. Eles poderiam escolher quando e onde em que a batalha deveria ser travada.

Tão logo, porém, a batalha começasse, a vantagem se voltaria para os alemães. Uma vez na França, os paraquedistas aliados e as tropas transportadas por mar ficariam relativamente imóveis. Até que a cabeça de praia se tivesse expandido para permitir o desembarque de artilharia autopropulsada e caminhões, o deslocamento seria feito a pé e não em viaturas. Os alemães deslocavam-se ao som dos canhões por estradas e trilhos – e por volta da primavera de 1944, teriam cinquenta divisões de infantaria e onze divisões de blindados prontas na França. Os aliados dificilmente podiam esperar mais do que cinco divisões no ataque do primeiro dia, o bastante para lhes dar superioridade local necessária para se sentirem seguros. (AMBROSE, 1997).

Por esse caminho, qualquer que fosse o local escolhido, o assalto haveria de ser um ataque frontal direto contra posições já preparadas. Fazer isso virar sucesso a um custo aceitável era um problema que os generais em todos os lados entre 1914 e 1918 não conseguiram resolver, perdurando-se o mesmo problema ao final de 1943. (AMBROSE, 1997).



Figura 5 – Transporte de tropas e suprimentos
Fonte: FOLLOW, 2020.

Para dar início à Força Tarefa, houve grande preocupação com a chegada de suprimentos suficientes em terra, pois ali assegurados, conseguiriam estabelecer portos para o desembarque de mais tropas e suprimentos (Figura 5). Enfatizando a importância do desembarque e distribuição de suprimentos, somente os americanos atribuíram sete Brigadas à operação logística, com um montante de vinte mil homens cada, estes desembarcados em diferentes fases da operação, sendo responsáveis pelo transporte de cerca de 3.300 toneladas de suprimentos ao dia, e designados a desembarcar estes itens na praia, carregá-los para os caminhões ou tanques principais e levá-los para a tropa na linha de frente (Figura 6).



Figura 6 – Transporte de suprimentos.
Fonte: FOLLOW, 2020.

O sucesso ou fracasso desta invasão dependia do desempenho de suprir as tropas à frente, visando o acúmulo de suprimentos para executar uma futura ofensiva (CAMPOS, 1952).

As tropas que previstas para participar da Operação Overlord estavam distribuídas da seguinte maneira na Grã-Bretanha: os norte-americanos concentravam-se nas regiões Sudoeste e Oeste do país e as forças britânicas e canadenses no Sudeste. Os métodos de organização das tropas e administração dos suprimentos eram muito diferentes e, portanto, não haveria o risco de se misturarem. A concentração das tropas americanas fora tão grande que houve a necessidade de construir 163 bases aéreas e instalar mais 270 km de ferrovias somente para a distribuição de carga entre os depósitos. Além de mais de 50 mil

veículos de transporte terrestres, veículos blindados dos mais diversos tipos, 124 mil leitos de hospitais, locomotivas, carros-tanques, vagões, entre outros materiais. A tropa foi distribuída e alojada em 3 mil propriedades e estacionamentos, espalhados em 1108 povoados e vilas da Inglaterra; Ao longo do mês de maio, soldados e suprimentos foram sendo transportados para os portos e zonas de embarque. Trens carregados ocupavam desvios, comboios superlotavam as estradas. Foi o maior movimento maciço de forças armadas da história dos exércitos britânico e americano. No total, quase 2 milhões de homens e, aproximadamente, 500 mil veículos concentraram-se na região Sul da Inglaterra. Com relação aos treinamentos, estes eram intensivos para o Dia D. Executado em terra, mar e ar, brigadas eram desembarcadas nas praias de Suffolk, Devon e Dorset, sob fogo real, inclusive de artilharia, passando por sofrimentos que enfrentariam, além de adestrar a tripulação das barcas para atracarem e desatracarem suas embarcações. (DORETTO, 2018).

Collins (2005) explica que o processo de acúmulos de reservas torna-se cada vez mais complexo à medida que os aliados aumentavam seu poder de realizar operações ofensivas.

Os líderes tentaram reduzir a incerteza nos planos do processo logístico, explicando detalhadamente o sistema de distribuição, contando com uma estratégia logística precisa e meticulosa. Cada material recebeu sua própria prioridade e com elas o nível necessário de reabastecimento, fazendo o processo de acumulação de reservas se tornar cada vez mais complexo à medida que a força dos Aliados aumentava seu poder de realizar operações de ofensivas (COLLINS, 2005).

2.3.1.1 Problemas logísticos da Operação OVERLORD

Segundo Senna Campos (1965), vários foram os problemas encontrados na época, dificultando o andamento das missões subsequentes.

Fornecimento de tropas de Serviços, em número e especialidades necessárias, em virtude do atraso de sua instrução relativamente às tropas combatentes; Armazenamento de material para ampliar a capacidade dos portos; Previsão de pessoal e dispositivos especiais, necessários aos reparos e construções rápidas de portos destruídos; Meios para evacuação de feridos, das praias e pequenos portos, na fase inicial das operações; Fornecimento de barcas de assalto para o transporte de tropas de desembarque; Aperfeiçoamento das técnicas e processos de fortuna para assegurar o suprimento, em praias abertas, durante longo período, apesar do mau tempo e do mar agitado; Previsão e construção de material de desembarque, como: cadeia de pontões, portos artificiais, etc; Instalação de

oleodutos para carburantes e lubrificantes, o que daria uma economia extraordinária aos trabalhos de desembarque. (CAMPOS, 1965)

O insucesso do suprimento também preocupou os logísticos, tanto que, prevendo o suprimento aéreo, empregaram aviões de transporte de tropas e outros, com o sacrifício das missões aeroterrestres e de bombardeio. Daí houve a necessidade de mais aviões e planadores.

Para o início da invasão os aliados precisariam superar dois problemas: desembarcar nas praias e ganhar a batalha da concentração de forças. Uma vez que tivessem estabelecido uma cabeça de praia segura e ganho espaço para se desenvolverem no interior [...]. Em longo prazo, o problema dos aliados talvez fosse até maior, pois haveria mais de sessenta divisões alemãs na França na primavera de 1944, enquanto os aliados precisariam de sete semanas depois do Dia D para completar o comprometimento de quarenta e tantas divisões que reuniriam na Grã-Bretanha. Para ganhar a batalha da concentração, os aliados podiam dispor de grandes frotas aéreas com o propósito de tolher o movimento alemão – mas a interdição só seria eficaz à luz do dia e em tempo claro. Muito mais eficaz seria imobilizar as divisões *panzer* por meio de artimanhas – burlando os alemães não só antecipadamente ao ataque, mas fazendo-os acreditar que a verdade era uma simulação, sendo, portanto, o fator-chave na escolha do local da invasão. (AMBROSE, 1997).

Assim como qualquer operação logística na atualidade que pode sofrer atrasos e passar por obstáculos, a invasão do Dia D também não foi diferente. Logo nos primeiros dias de guerra, os aliados se depararam com uma grande gama de problemas logísticos que tornariam o processo de desembarque de suprimentos um caos. Com o tempo, todo o sistema logístico se tornou ainda mais complexo, impactando os embarques realizados na Inglaterra, o que acarretou o embarque de diversos insumos misturados, que gerou os carregamentos inapropriados a cada embarcação. Conforme é descrito por Senna Campos (1965), “a desordem foi tão presente que registros indicavam que grande quantidade das munições se encontrava nas embarcações que já estavam na costa, mas não eram localizadas”.

No primeiro dia de invasão, 150.000 homens aliados se chocaram contra as defesas alemãs do Eixo e, mesmo com as dificuldades encontradas em Omaha no começo da Operação, as tropas aliadas já se encontravam solidamente

estabelecidas no continente ao anoitecer. No terceiro dia de invasão, os aliados começaram a sair das praias em direção ao continente, onde se iniciaram as Operações de desembarque em grande escala, levando os aliados a se depararem com uma grande gama de problemas logísticos (Figuras 2 e 3). Identificou-se a necessidade de uma quantidade maior de embarcações de menor porte para transportar os suprimentos dos navios até as praias, pois não tinham caminhões anfíbios suficientes (tipo DUKW), contando que estes transportes já estavam sobrecarregados e sendo usados com mais frequência do que o planejado, mesmo assim, não sendo suficiente para mover o montante demandado. Dado este obstáculo, o processo de desembarque de suprimentos tornou-se um caos.

À medida que o fluxo de desembarque começou a atrasar, embarcações que precisavam partir tinham que esperar, porém outros carregamentos de tropas e abastecimentos chegavam de acordo com o cronograma inicial, tendo que esperar, atrasando o seu retorno à Inglaterra para serem recarregados, resultando em um enorme “congestionamento” e aumento no tempo de descarga de suprimentos. O caos se manifestou em todo o sistema logístico, impactando nos portos de embarque da Inglaterra, onde a equipe da intendência iniciou o carregamento das embarcações com todos os tipos de insumos misturados, sem ter o cuidado de separar apropriadamente os carregamentos delegados a cada embarcação. (CAMPOS, 1965).

Para exemplificar a desordem daqueles primeiros dias de invasão, De Nadai (2017) cita a busca desesperada dos americanos pelos projéteis de 81 milímetros para suas armas. Tais registros indicavam que grande quantidade desta munição encontrava-se nas embarcações que já estavam na costa, porém estas não eram localizadas. Após alguns dias de tormento e graças a enormes esforços dos envolvidos, a situação começou a se normalizar e, na sequência, melhorou sensivelmente. No décimo oitavo dia, os acúmulos de tropas e suprimentos finalmente ultrapassaram o montante previsto em tonelagem. Até o final de junho, mais de 42 mil soldados, 70 mil veículos e 289 mil toneladas de carga foram recebidos (respectivamente 71,8%, 64,5% e 80,5% do desembarque planejado).

2.3.1.2 Operação NETUNO

Objetivando visualizar e destruir os obstáculos implantados pelos alemães, que integravam o sistema defensivo na costa da Normandia, o desembarque das tropas aliadas ocorreria com a maré baixa. Contudo, seriam necessários cálculos

complexos e rigorosos, fins de tomar todas as precauções possíveis com base na configuração mais favorável das marés e da lua para o dia marcado.

Os desembarques ocorreriam na maré baixa, de modo a expor e destruir os obstáculos submarinos de Rommel. Mas essa maré baixa teria que ser precedida de, no mínimo, uma hora de claridade para que os bombardeiros e os canhões navais pudessem enfraquecer as defesas alemãs, mas ocorrer cedo o suficiente para que houvesse uma segunda maré baixa antes do anoitecer, para que uma segunda leva de tropas pudesse desembarcar. (Figura 7). [...] o mar tinha que estar razoável para as ações de desembarque. (STAFFORD, 2004).



Figura 7 – Barco Higgins

Fonte: FOLLOW, 2020.

De acordo com Stafford (2004), uma das primeiras etapas da Operação seriam naufrágios propositalmente de embarcações aliadas vindas de portos escoceses, com o propósito servirem de quebra-mar, visando facilitar a invasão anfíbia nas praias da Normandia.

A frota naval aliada, bem como seu poder de fogo era superior às forças alemãs, o que notadamente, dava-lhes superioridade frente às ameaças alemãs.

[...] O poder de fogo da frota de 3.200 navios de guerra que participaria da operação Neptune era impressionante. Só o Tuscaloosa tinha nove canhões de 20 e 22 centímetros e, era apenas um entre os 27 cruzadores da expedição. Além disso, havia 6 encouraçados, 124 destróieres, 143 caçaminas e um sem número de embarcações auxiliares – sem contar as centenas de barcas de desembarques de vários tipos [...]. Incluído nosso poder de fogo, haverá 5.000 foguetes a serem disparados de 5 navios lançadores em grupos de 1.000 a cada disparo. [...] a perspectiva de causar uma devastação, ou de ser devastado, era tremenda. (STAFFORD, 2004, p 289).

Uma das atividades da Operação NETUNO era a instalação de portos transportáveis nas praias de desembarque do Dia D.

Os alemães ainda pensavam que o desembarque do Dia D era apenas para desviar a atenção da verdadeira invasão que estaria por acontecer, pois não fazia sentido desembarcar em um lugar onde não tem um porto para facilitar a descida de soldados e suprimentos para estabelecer uma base na França. Mal sabiam os alemães que um dos planos mais secretos dos aliados que estavam construindo dois portos transportáveis chamados de “*Mulberries*” (Figura 8), como o historiador de tecnologia militar americano Ned Barnett comenta “foi uma das coisas mais criativas que os aliados fizeram durante a invasão do Dia D”. Com esse empreendimento era possível descarregar uma quantidade enorme de material, como se fosse um porto natural. O “*Mulberry A*” faria o desembarque de americanos nas praias de Omaha e Utah. O “*Mulberry B*” seria montado na praia Gold, desembarcando os britânicos. Para facilitar esse esforço de guerra nas águas revoltas do canal da mancha foram construídos quebra-mares chamados de “Fênix”, após serem posicionadas precisamente onde eram necessário, elas foram afundadas e para ajudar nesse plano, também foram afundados navios velhos como quebra-mares secundários nas extremidades dos portos. (FOLLOW, 2020).

No que diz respeito à quantidade de material empregado na operação, Doretto (2018) destaca que a Operação Netuno operou com 6 couraçados, 23 cruzadores, 93 contratorpedeiros, 5 mil embarcações para transporte de material e suprimentos, mais de 4 mil barcos de desembarque 2 mil navios mercantes, além de conseguir montar ancoradouros artificiais (Gooseberries) e dois portos artificiais Mulberries.

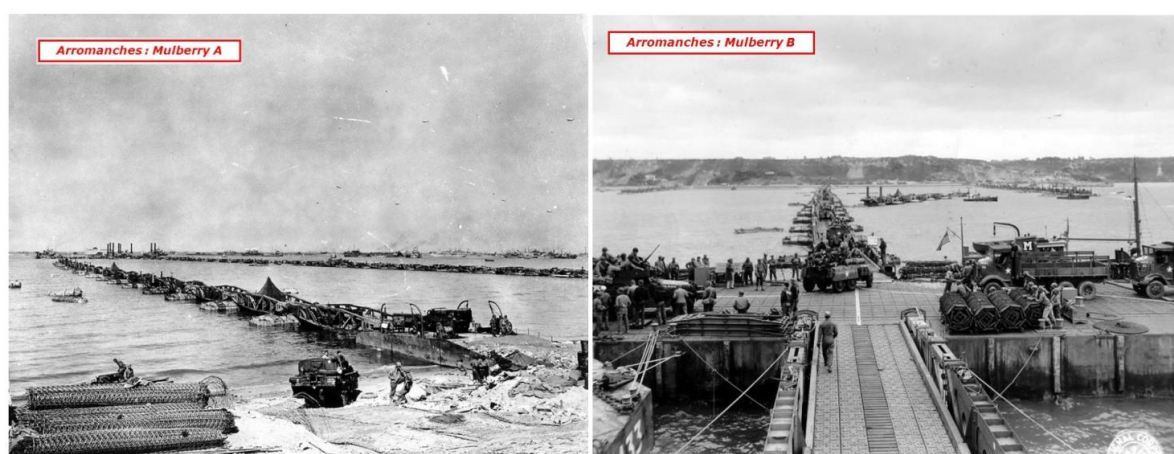


Figura 8 – Portos transportáveis “Mulberries”
Fonte: FOLLOW, 2020.

2.3.1.3 Operação POINTBLANK

Era de especial incumbência das forças aéreas aliadas. Tinha como objetivo promover ações preparatórias nos locais onde se desenrolariam os conflitos, desgastando o sistema logístico alemão, facilitando assim, o assalto que os aliados fariam na sequência.

A ação intensa e cada vez maior dos bombardeios aliados resultou também no desgaste da Força Aérea inimiga, obrigada aos combates constantes, com perdas avultadas de pilotos e de aviões de combate (Figura 9).



Figura 9 – Bombardeiro e lançador de tropas C-47 Dakota utilizado no Dia D.
Fonte: DE NADAI, 2017.

A destruição de centros rodoviários e de pontes das vias de transporte tinha por fim privar o inimigo dos meios para uma rápida concentração de homens, materiais e suprimentos de toda espécie, obrigando-os aos deslocamentos rodoviários, sendo, contudo, mais lentos, mais dispendiosos em combustíveis e vulneráveis aos ataques aéreos. A inutilização dos aeródromos mais próximos à zona de assalto obrigaria o inimigo a operar de campos mais distantes, o que se tornaria um empecilho à ação de sua aviação de combate. E a supremacia aérea foi mantida durante os anos de 1944 e 1945, mediante contínuos ataques aos objetivos vulneráveis alemães.

A escassez de combustível fruto de ataques aéreos às refinarias alemãs contribuiu para a ineficiência completa da Força Aérea de bombardeio inimiga, bem como na sua campanha naval. A imobilidade de suas tropas, por essa crise de

combustível, foi decisiva para a captura de milhares de homens e da destruição de seus veículos.

Dentre as várias missões da força aérea aliada de interesse à invasão da Normandia, merece destaque a missão de bombardeio à estação radar que eliminaria o alerta de invasão do sistema alemão.

No dia 5 de junho, um ataque de 95 bombardeiros da RAF tinha praticamente destruído um radar e uma base de controle de rádio dos alemães nos arredores de Cherbourg. A destruição do mais importante quartel-general do serviço de sinais de inteligência dos alemães, no noroeste da Europa, completou uma ofensiva iniciada três semanas antes com o objetivo de eliminar o sistema alemão de alerta de invasão. Somada à devastação causada aos campos de pouso da Luftwaffe perto das praias da Normandia, a Operação desferiu um golpe incapacitante nas defesas alemãs. (STAFFORD, 2004, pág 113).

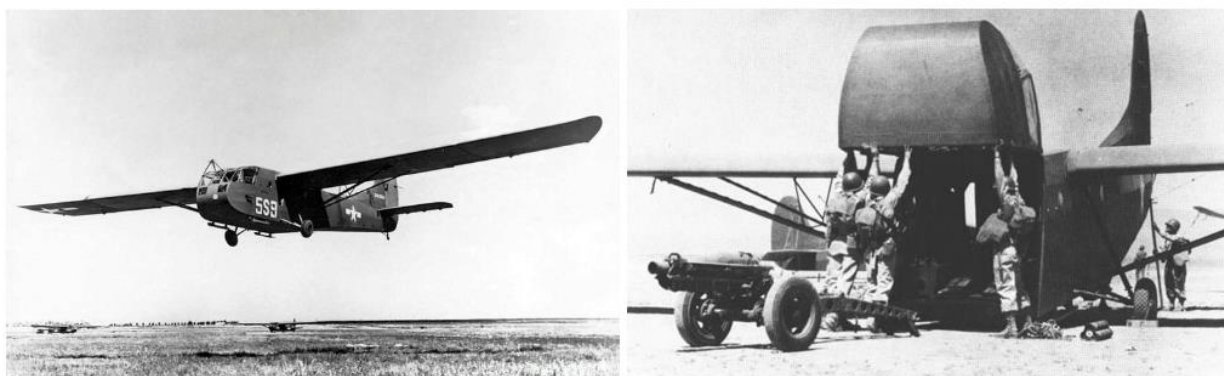


Figura 10 – Planadores Horsa utilizados no Dia D
Fonte: FOLLOW, 2020.

No tocante à supremacia aérea, por ocasião do Plano de Transporte Aéreo (Figura 10), de acordo com Doretto (2018) os aliados conseguiram, entre 9 de fevereiro e o Dia D, empregando de cerca de 21 mil aviões; despejando mais de 76 mil toneladas de bombas sobre o inimigo; inutilizando cerca de 75% do tráfego ferroviário inimigo; e destruindo todas as pontes rodoviárias e ferroviárias que, ao inimigo, serviriam ao campo de batalhas; além de terem atacado as instalações de radar, paralisando as comunicações inimigas, tornando o conhecimento aéreo e naval impossíveis, além de terem reduzido a cerca de 40% a produção aeronáutica alemã.

2.3.1.4 Operação FORTITUDE

O planejamento logístico fazendo uso de técnicas de despistamento através de tecnologias inovadoras, o processo para suprir as necessidades de abastecimento das tropas e o transporte de equipamentos utilizando vários modais, como o rodoviário, com caminhões; o aeroviário, com aviões (Figura 11) e, o dutoviário, com uso dos dutos de combustível em geral, observar-se que o papel da logística foi preponderante para a vitória das forças aliadas – prevendo e provendo os recursos de maneira eficaz e na hora certa. Em termos estratégicos, foi fundamental para garantir que o nazismo fosse derrotado da forma que foi, pois dividiu as forças alemãs em duas frentes.

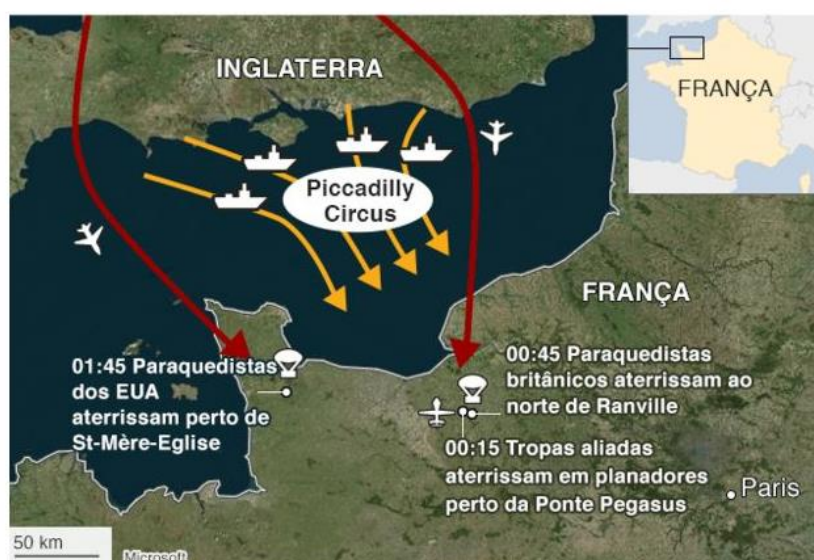


Figura 11 - Operações de despistamento no Dia D.
Fonte: FOLLOW, 2020.

Para reforçar a necessidade alemã de manter seus exércitos blindados a nordeste do Sena, foi proposto um elaborado plano de despistamento. O codinome era *Fortitude*; os objetivos consistiam em levar Hitler e seus generais a pensar que o ataque estava vindo de onde não estava, e acreditar que tudo não passava de uma simulação. Cada objetivo exigia que se convencessem os alemães de que a força de invasão aliada era cerca de duas vezes tão poderosa quanto realmente era.

Fortitude foi um esforço comum das equipes britânica e americana trabalhando em conjunto. Ela fez pleno uso do Sistema Double Cross, do Ultra, de exércitos simulados, de tráfego radiofônico falso e, de elaboradas precauções de segurança. (AMBROSE, 1997, pg 95).

[...] esse plano, que recebera o codinome *Fortitude*, não se destinava apenas a enganar os alemães sobre quando e onde o golpe seria desferido. Também tinha o importantíssimo objetivo de leva-los a crer que, quando finalmente ocorressem, os desembarques seriam meramente um prelúdio para os desembarques de verdade, que aconteceriam mais tarde e em outro lugar. (STAFFORD, 2004, pg 67).

Especificamente no tocante à invasão da Normandia no “Dia D”, a intenção foi que, após o evento, outras invasões continuassem a ocorrer em outros pontos estratégicos, com a intenção de confundir o inimigo de que o ataque principal ainda não tivesse ocorrido e, que ainda poderia vir a ocorrer.

Esta Operação dividia-se em duas: *Fortitude South*, que se destinava a iludir o inimigo quanto a real localização da invasão à França, levando o inimigo a crer que seria no Pas-de-Calais, haja vista ser o ponto mais próximo da Inglaterra pela travessia do Canal da Mancha e, principalmente por ser mais próximo de setores estratégicos da Alemanha, eixados no rio Reno; e o *Fortitude North*, que pretendia convencer os alemães de que a Noruega seria o alvo de grandes ataques para desviar-lhes a atenção depois da invasão principal da Europa e levá-los a manter estacionadas naquele país forças que de outra maneira poderiam ser deslocadas para a França como reforços.

Para fins de exemplificação de outra campanha de despistamento, um pequeno grupo de bombardeiros estratégicos contou com a engenhosa manobra, chamada de “Liga Fantasma”, que voavam em círculos rumo à França e ao estarem próximos de completar o círculo, deixavam cair tiras de alumínio que à medida que fosse caindo, dava a impressão nos radares germânicos de uma frota de aviões a caminho de uma invasão. Enquanto tínhamos essa ação no ar, no mar os barcos continuaram o despistamento, soltando escudos de fumaça para que os alemães não pudessem ver o que estava acontecendo. Utilizavam também caixas de som que faziam barulhos de âncoras sendo jogadas na água, militares dando ordens, dando a impressão que uma frota gigantesca se organizando para a invasão. (FOLLOW, 2020).

Em outra campanha de despistamento chamada “Operação Titanic”, paraquedistas foram lançados atrás das defesas da Normandia, mas os ingleses utilizaram alguns bonecos chamados de “*Ruperts*”, bonecos feitos de saco de juta com cerca de 1 metro de altura, que foram jogados dos aviões para desviar a

atenção dos alemães dos verdadeiros paraquedistas (Figura 12). Embora caótica, esta Operação conseguiu cumprir seu objetivo ao conquistar algumas pontes e confundir parte das tropas nazistas posicionadas na região, destaca Follow (2020).



Figura 12 – Paraquedista falso “Hupert”.
Fonte: FOLLOW, 2020.

3 ANÁLISE E RESULTADOS

No campo da logística, pudemos constatar que tais Operações trouxeram à tona diversos tipos de problemas, desde o grande volume de materiais transportados dos EUA à Inglaterra, sendo estocados naquele país, à espera do momento para atravessar o Canal da Mancha e mobiliar as posições aliadas no front, demandando grande controle por quem de direito, até a escolha do local e do dia que aconteceria a invasão do continente europeu, observando o trânsito incessante de embarcações na condução de tropas por meio marítimo até o local do desembarque, a fim de haver o maior número de tropas em condições de fazer frente às divisões nazistas.

Para a solução destes problemas, os logísticos passaram a adotar uma enorme gama de marinha mercante e meios aéreos para o transporte de tropas, materiais e equipamentos leves e pesados à França. A partir de então, observou-se o

desenvolvimento de tecnologia a fim de capacitar os Aliados a concretizarem o desembarque na Normandia, sendo preponderante a preocupação quanto a utilização do material correto e em quantia adequada para cada natureza, seja aérea, terrestre ou naval, surgindo nesta época as embarcações LCT e LST, os portos desmontáveis Mulberries, os bombardeiros B-29, além do aprimoramento de diversos tipos de viaturas de origem mecanizadas e blindadas.

Para o desencadeamento da Operação Overlord, houve grande preocupação com o estudo meteorológico, das marés e crepuscular, permitindo assim, que o General Eisenhower delimitasse o período compreendido entre os dias 4 a 6 de junho de 1944 para execução desta operação, atendendo às melhores condições possíveis, sendo escolhido o dia 6. Quanto a opção pela região das praias da Normandia, buscou-se atentar à topografia da região, sendo constituída por praias amplas e planas o suficiente, permitindo assim, a manobra de grandes quantidades de tropas e veículos na área adotada.

No tocante a questão do despistamento causado pelos aliados, podemos tirar duas importantes lições. Primeiramente, a importância da inteligência quanto à busca constante pela informação, permitindo o melhor assessoramento ao comandante; a segunda lição nos mostra que o desentendimento do comandante com seus assessores, bem como, a vaidade do líder, pode levar tudo a perder por imprudência e negligência do responsável pela tomada da decisão, evidenciado por ocasião da falta de empatia e flexibilidade do líder alemão quanto a não observância de assessoramentos de sua equipe à respeito de algo que vá trazer algum malefício à tropa ou à missão. Follow (2020) entende que detalhes específicos desta natureza, aliada a falta de flexibilidade quanto ao processo de decisão foram as causas da destruição alemã frente às tropas aliadas.

Haja vista que o Dia D é considerado um marco para o começo da derrota alemã no cenário da 2ª guerra mundial, pois os aliados e os soviéticos encurralaram sendo também considerado decisivo para a concepção do mundo bipolarizado que surgiria no cenário pós-guerra, possibilitando assim que as potências ocidentais liberassem diversos territórios e, posteriormente, dividissem a Europa com a URSS, garantindo desta forma uma Europa ocidental capitalista.

Ainda no pós-guerra, observou-se um grande avanço da logística. A partir do momento em que os militares começaram a perceber o poder estratégico que a logística possuía, passou-se a dar mais atenção ao serviço de apoio que as equipes

logísticas prestavam no deslocamento de munição, víveres, socorro médico nas batalhas etc. Consequentemente, despertou-se o interesse em estudos nesta área, que foi evoluindo após os resultados observados na Segunda Guerra Mundial de forma geral em relação aos sistemas logísticos utilizados durante a guerra.

Podemos observar também que o desempenho estratégico logístico, em conjunto com os problemas administrativos internos do Eixo ocorridos no desenrolar das batalhas ao longo de todo o período da guerra e, em conjunto a outros aspectos, culminou na vitória dos Aliados. O sucesso foi consequência do preparo, mais do que qualquer supremacia material ou quantitativa ou desempenho.

No tocante ao sucesso ocorrido na Normandia no dia 6 de junho de 1944, como reconhecimento à importância da atividade logística ocorrida neste teatro de operações da 2ª guerra mundial, passou-se a adotar este dia como o Dia Internacional da Logística.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente obra buscou atender aos objetivos que foram propostos por ocasião do início da mesma, evidenciando o referencial teórico em prol da melhor elucidação dos fatos históricos apresentados.

A logística militar empregada por ocasião dos preparativos e, do que viria a ocorrer diante do cenário da 2ª Guerra Mundial, atuou com pioneirismo e desenvoltura para o sucesso das missões, particularmente no que tange ao teatro de operações da invasão à Normandia pelas tropas aliadas. As lideranças norte americanas, de forma geral, souberam trabalhar de forma eficiente visando sempre o êxito das operações, seja na logística atrelada ao planejamento prévio seja na desinformação do inimigo, sendo, portanto, pioneira em diversos aspectos para o sucesso das ações, elevando a logística para assumir um novo patamar no cenário do pós-guerra como legado futuro em um cenário global.

Evidenciando o sucesso das operações aliadas frente ao Eixo, foi notório o envolvimento harmônico e cadenciado das operações logísticas desde a fase de planejamentos, fazendo-se necessário alguns anos para a sua elaboração, visando sempre um posicionamento favorável às ações do inimigo

A preocupação constante com a tropa da linha de frente, no tocante à problemática eminente do desabastecimento das classes de materiais, fora decisivo para o desempenho das tropas em suas missões, haja vista as condições climáticas que muitas vezes apresentavam-se de maneira desfavorável, seja quanto à manutenção de viaturas atoladas seja no suprimento de peças de uniformes e munição para os soldados da linha de frente.

Quanto aos problemas logísticos encontrados, cabe destaque o caos que foram os primeiros dias da invasão, pode-se destacar como exemplos: a grande demanda de frotas marítimas utilizadas para o transporte de militares sem que o seu manifesto estivesse condizente com a realidade ocorrida, prejudicando o controle das tropas pelos seus comandantes; o trânsito inesperado de embarcações no Canal da Mancha esperando para desembarcar as tropas, seja em embarcações menores que se destinariam às praias do litoral francês, seja em portos improvisados; equipamentos e munições sendo extraviados por conta de um controle pouco rigoroso, prejudicando sobremaneira a dotação das tropas para o desembarque e posterior tomada da cabeça de praia na região da Normandia. Com os próximos dias, a situação seria controlada, havendo uma melhora significativa no controle de tropas e equipamentos. Uma vez estabelecida a cabeça de praia, juntamente com as extraordinárias façanhas logísticas, frente ao caos do campo de batalha, houve, em diversos momentos, problemas advindos naturalmente das evoluções que eram impostas pelo combate, culminando em alguns desafios para os militares da linha de frente, como falta de equipamentos, mas que seriam sanados tão logo fosse possível.

Tão importante quanto, seriam as ações de desinformação realizadas contra as tropas nazistas através das operações de despistamento, com o intuito de desestabilizá-los e comprometer significativamente seu potencial logístico, seja por terra, ar ou mar. Quanto mais os despistamentos tivessem êxito, mais vulneráveis e mais expostas as tropas do Eixo ficariam e, com isso, acabavam desprendendo uma parcela significativa de seus insumos logísticos para algo que não precisaria. Como exemplo, cabe destaque as falsas tropas aeroterrestres que eram lançadas para confundir o inimigo, bem como os falsos alarmes de desembarque dos aliados em outras áreas a norte ou a sul da escolhida.

Como legado do pós-guerra, o dia da invasão na Normandia, 6 de junho de 1944, passou a ser devidamente intitulado como o Dia Internacional da Logística, graças ao desempenho estratégico logístico personificado por vários planejamentos minuciosos realizados, em conjunto com os problemas administrativos internos das potências do Eixo, comprovando então, a importância de um planejamento e preparo logístico de excelência para o sucesso do combate. A vitória Aliada foi enfim conquistada, sendo a logística um componente fundamental para o término da 2ª Guerra Mundial.

Theylon Sousa Viana
Capitão de Artilharia

REFERÊNCIAS

- CAMPOS, Aguinaldo José Senna. **Logística para a invasão**. Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1965.
- COLLINS, Larry. Los Secretos del Día D. Ed. Planeta.Espanha. 2005.
- DE NADAI, Vinícius Valgas, 2017. **A logística no desembarque na Normandia**. Disponível em: https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/a_logistica_no_desembarque_na_normandia_-_vinicius_de_nadai_0.pdf. Disponível também em: <http://operacoes-militaresguia.blogspot.com/2017/12/a-logistica-no-desembarque-na-normandia.html>
- DORETTO, Daniel de Souza, 2018. **A logística aliada para a invasão do Dia D**. Disponível em: https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/3021/1/MONO-DORETTO_ESAO.pdf
- FOLLOW, Mikael Schick Figueiredo, 2020. **A logística do desembarque no Dia D**. Disponível em: <https://www.linkedin.com/pulse/log%C3%ADstica-do-desembarque-dia-d-mikael-schick-figueiredo?articleId=6674855526649667584>
- AMBROSE, Stephen. **O Dia D, 6 de junho de 1944: a batalha culminante da Segunda Grande Guerra**. Biblioteca do Exército, 1997.
- STAFFORD, David. **Dez dias para o dia D: cidadãos e soldados na véspera da invasão**. Objetiva, 2004.