

A Logística no Desembarque na Normandia

Vinícius Valgas De Nadai¹

Área Temática: Logística Militar

¹ Administrador e Proprietário – Loja de Roupas. Universitário – Curso Superior de Logística – Faculdade de Tecnologia Centro Paula Souza – Fatec Americana. E-mail: vvdenadai@gmail.com

RESUMO

Durante a Segunda Guerra Mundial, destacou-se como um dos principais confrontos, a invasão da Normandia, que evidenciou a carência de planejamento logístico para atender as necessidades das tropas da linha de frente do combate. Observou-se que a presença ou ausência de um sistema logístico apropriado é uma das principais circunstâncias que cria vantagens e 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. Algumas particularidades que tiveram maior atenção, fizeram com que o processo, desde o planejamento, quando se definiu a localização e a data, até a execução da invasão, com o desembarque das tropas, e seus dias subsequentes, asseguraram o triunfo de uma das tropas combatentes. Este artigo tem como objetivo informar a perspectiva histórica da invasão, os dias que precederam a tomada de decisão, sua cronologia e o processo de abastecimento das tropas, evidenciando o uso fundamental do planejamento logístico durante o confronto, evidenciando discernir como o uso da logística influenciou no desempenho entre vitoriosos e derrotados.

Palavras-chave: Logística; Normandia; Confronto; Abastecimento.

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

Inúmeros obstáculos foram detectados no processo de fornecimento de suprimentos para a frota militar em plena guerra, fazendo com que houvesse busca pela agilidade e aperfeiçoamento estratégico, buscando adotar métodos pré-determinados para evitar contratempos durante os acontecimentos.

Usando a estratégia de “Guerra Relâmpago”², de codinome Blitzkrieg, primordialmente, a Alemanha Nazista havia conquistado consecutivas vitórias. Mesmo com muita relutância dos combatentes Aliados, sendo eles Estados Unidos, Reino Unido e União Soviética, a Alemanha tomou posse de grandes áreas territoriais, pretendendo conquistar e aumentar ainda mais sua predominância, chegando a um ponto que ultrapassaram as conquistas esperadas.

A invasão da Normandia, considerada uma das batalhas de maior magnitude logística dos últimos tempos, ocorrida em 6 de junho de 1944, no noroeste da França, é, até hoje, considerada a maior invasão marítima da história, que envolveu um contingente de três milhões de soldados.

Nesta batalha, a Alemanha foi desfavorecida por não possuir informações suficientes sobre as ações dos inimigos, não tendo conhecimento da data em que a invasão aconteceria e apresentando divergências quanto ao local do desembarque. Erwin Johannes Eugen Rommel, experiente militar alemão e comandante de exército na França, acreditava, ao contrário da maioria, que a invasão aconteceria na região da Normandia e assumiu a localização que lhe foi delegada, preparando um arsenal de defesa que se denominou “Muralha do Atlântico”, dificultando à logística dos Aliados durante a invasão. (KEEGAN, 1994)

A “Muralha do Atlântico” era uma estrutura de defesa do Eixo que abrangeria a faixa litorânea da Dinamarca à Espanha, protegendo toda a costa tomada pelos alemães. Essa muralha constituía-se num conjunto de casamatas³ e áreas minadas posicionadas para dificultar ou impedir a suposta invasão ao continente europeu pelos Aliados.

² Guerra Relâmpago: Técnica militar operacional que utilizava forças táticas em ataques ágeis e de surpresa, com o propósito de impossibilitar que tropas inimigas conseguissem tempo para a organização de defesa.

³ Casamatas: Abrigo subterrâneo que, numa construção fortificada, se destina ao alojamento de tropas ou ao armazenamento de munições. Pequena obra fortificada.

2. HISTÓRIA

2.1. Decisões pelo Dia D

Conhecido como o Dia D, aquele 6 de junho de 1944 entrou para a História. Foi o dia em que os Aliados invadiram a França pelas praias de Normandia para dar início a uma grande reintegração de posse territorial contra o exército nazista.

A tomada de decisão pelas datas do grande ataque duraram anos, sendo motivo de muitos pleitos entre os Aliados. No começo, não houve consenso em relação à proposta da União Soviética para a abertura de uma segunda frente de batalha na Europa Ocidental, com a intenção de diminuir perdas russas nos enfrentamentos contra as Forças Armadas Alemãs. (COLLINS, 2005)

Quando 1943 chegava ao fim, foi decidido pelo planejamento da Operação *Overlord*, que ocorreria durante a próxima primavera europeia, definido também que a invasão aconteceria numa faixa de oitenta quilômetros de extensão, situados entre Cherbourg-Octeville e a foz do Rio Sena, região da Baixa Normandia. Esta batalha seria, posteriormente, considerada o maior combate aeronaval da História da Logística Militar.

Passados meses desde a decisão pela invasão, mais de três milhões de combatentes britânicos, norte-americanos e canadenses se aglomeravam ao sul da Inglaterra para se preparar para o ataque aos alemães na costa norte da França. Para a operação, foram designados dez mil aviões, sete mil navios e centenas de tanques “anfíbios”, além de outros veículos específicos para guerra.

A área de desembarque foi dividida em cinco praias, com codinomes e localizações para desembarque definidos como:

- *Utah Beach*, entre Pouppeville e La Madeleine;
- *Omaha Beach*, entre Saint-Honorine-des-Pertes e Vierville-sur-Mer;
- *Gold Beach*, em Arromanches-les-Bains;
- *Juno Beach*, de Courseulles-sur-Mer a Saint-Aubin-sur-Mer;
- *Sword Beach*, de Saint-Aubin-sur-Mer a Ouistreham;

As duas primeiras, *Utah* e *Omaha* eram de tropas americanas, *Gold* e *Sword* eram formadas por tropas britânicas e *Juno*, canadenses. A imagem abaixo mostra o local de origem e desembarque de cada tropa:

Figura 1: Mapa da área invadida com destaque para a divisão das tropas.



Fonte: Adaptação de Imagem do Google Maps – Autoria Própria

2.2. O dia do Desembarque

Foi anunciada pelo rádio a chegada do Dia D, o Dia da Decisão, em 6 de junho de 1944. Depois de ser adiado, por 24 horas, por problemas relacionados ao mau tempo no Canal da Mancha, o desembarque, por pouco, não foi suspenso.

Ainda durante a madrugada, paraquedistas e caças aéreos já haviam dado início ao bombardeio de barricadas alemãs e devastado as vias de comunicação. Com cerca de 6.500 navios militares, houve ataques em praticamente 100 quilômetros de costa litorânea da Normandia, localizada a noroeste da França.

Com o primeiro dia de invasão chegando ao fim, observou-se que mais de 150 mil soldados e vários tanques anfíbios alcançaram o continente europeu. Com a superioridade aérea dos Aliados, foi factível o rompimento da “Muralha do Atlântico”, que era considerada a grande barreira naval de Hitler, quando então foram constituídas as primeiras pontes de ataque (KEEGAN, 1982).

2.3. A Reação Alemã

A Alemanha Nazista previa uma invasão, mas certamente não sabia onde ocorreria, nem mesmo chegou a um consenso interno sobre a forma correta de confrontá-la. Em decorrência do clima desfavorável do local, eles presumiram que o ataque seria adiado para o verão europeu, porém, devido a táticas realizadas pelos Aliados, fez-se acreditar que a invasão ocorreria na parte mais estreita do Canal da Mancha, onde, Hitler,

contrariando avisos do marechal de campo Erwin Rommel, ordenou a concentração do décimo quinto Exército.

Outras tropas do Eixo mantiveram-se no interior do país, ao invés de serem relocadas para a costa, como havia solicitado, em vão, Erwin Rommel. Em razão desses problemas estratégicos, os Aliados esquivaram-se de uma provável contraofensiva nazista (HASTINGS, 1984).

Devido ao despreparo alemão para enfrentar a invasão, no fim do primeiro dia as perdas humanas (cerca de doze mil) foram consideradas menores do que o esperado pelos Aliados. Mesmo com a evidente inaptidão momentânea por parte dos alemães, a evolução das tropas Aliadas sofreu grande relutância pelas tropas do Eixo. A resistência nazista no interior da França, só foi rompida no dia primeiro de agosto, uma semana após o previsto.

2.4. As Libertações

Liderado por Dwight Eisenhower (Comandante Supremo das Forças Aliadas), o Dia D foi o ataque logístico tático que daria o golpe fatal nas forças nazistas instaladas em grande parte do território europeu. "Esse desembarque faz parte de um plano coordenado pelas Nações Unidas – em cooperação com os grandes aliados russos – para libertar a Europa. A hora da libertação chegou", previa Eisenhower, no dia 2 de junho de 1944.

No dia 25 de agosto, foi libertada Paris, já em 2 de setembro foi a vez de Bruxelas. O limite de fronteira alemã, anterior ao começo da guerra, foi ultrapassado pelos Aliados em Aachen no dia 12 de setembro, simultaneamente com os bombardeios aéreos em combate a municípios industriais alemães.

Logo no início de 1945, norte americanos (pelo oeste) e soviéticos (pelo leste), começaram uma corrida em direção à Berlim, para comemorar a conquista absoluta sobre a Alemanha nazista.

3. LOGÍSTICA

3.1. Preparação

Sem dúvidas, houve imenso planejamento logístico para a realização da operação de desembarque. Toneladas de suprimentos foram transportadas da Inglaterra para as praias da Normandia, utilizando centenas de embarcações de tamanhos variados. Considerando de caráter logístico todos os aspectos da operação, determinar o tamanho da força tarefa, objetivos táticos e estratégicos, locais de desembarque, e as necessidades de abastecimento de curto e longo prazo é necessário para melhor planejamento.

Para dar início a 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.

Enfatizando a importância do desembarque e distribuição de suprimentos, somente os americanos atribuíram à operação logística sete brigadas com um montante de vinte mil

homens cada, estes desembarcados em diferentes fases da operação, sendo responsáveis pelo transporte de 3.300 toneladas de suprimentos por 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. 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).

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).

3.2. Problemas Logísticos da Operação

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, ao anoitecer as tropas Aliadas já se encontravam solidamente estabelecidas no continente.

No terceiro dia de invasão (D+3), 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. 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) e nem ferries⁴ (Rhino), 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 se tornou 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 ser recarregado, 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, temos a busca desesperada dos americanos pelos projéteis de 81 milímetros para suas armas. Os registros indicavam que grande quantidade desta munição se encontrava nas embarcações que já estavam na costa, porém estas não eram localizadas.

Depois de alguns dias de tormento e graças a enormes esforços de todos envolvidos, a situação começou a se normalizar e em seguida melhorou substancialmente.

⁴ Ferries: são embarcações destinadas ao transporte de passageiros, veículos e cargas pesadas que realizam percurso entre dois pontos fixos, geralmente entre as margens de um rio ou de um canal.

Para o décimo oitavo dia (D+18), as acumulações 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).

3.3. A Importância da Operação Overlord para Logística

A Operação Overlord foi um acontecimento muito importante da Segunda Guerra Mundial na região da Europa Ocidental. Simplesmente pelo fato de ter desembarcado na França, os Aliados ocidentais abriram uma segunda frente de guerra, com fortes implicações para a Alemanha. A operação logística foi monumental, uma tarefa sem precedentes na História.

Mesmo com erros em sua concepção e execução, a operação obteve êxito, apesar das dificuldades. Detalhes específicos e falta de flexibilidade foram as causas da destruição alemã. Em 27 de julho, no quinquagésimo primeiro dia (D+51), as tropas norte americanas perfuraram o exercito alemão em St. Lo, região da Baixa Normandia, e de lá começaram a perseguição de seus inimigos que não se conteria até alcançar a fronteira da Alemanha.

3.4. Rápido Avanço dos Aliados

O avanço até a Alemanha é extremamente interessante e a rapidez do avanço dos próximos dez meses teria como consequência uma enorme pressão sobre o sistema logístico dos Aliados, que, por sua vez, teve que fornecer suprimentos para mais de um milhão de soldados e milhares de veículos de todos os tipos ao longo de centenas de quilômetros, esta, outra tarefa sem precedentes. (MASSON, 2003)

No centésimo dia (D+100), 14 de setembro de 1944, o primeiro Exército Aliado estava chegando à fronteira alemã, perto da cidade de Aachen, uma área que só esperava-se alcançar no dia D+330. Esta rapidez se chocou com outro problema inesperado, a falta de transporte dos suprimentos que já estavam acumulados nas praias da Normandia para as tropas avançadas. No final de agosto, 90% do fornecimento dos Aliados ainda se encontrava em armazéns na Normandia, a uma distância de 500 quilômetros das tropas de frente.

O planejamento logístico do avanço dos Aliados na Europa Ocidental baseou-se na forma de resolver problemas no carregamento de suprimentos às tropas, utilizando vários modais, como o rodoviário, com caminhões, o aeroviário, com aviões e o dutoviário, com os dutos de combustível.

Nos meses críticos, de agosto e setembro, os caminhões foram utilizados para transportar a maior parte dos itens demandados das praias da Normandia até a linha de frente da batalha, porque a infraestrutura de transporte de alto volume, como trens e dutos não se encontravam prontos para o funcionamento. As linhas férreas no oeste de Paris tinham sido bastante danificadas devido a bombardeios anteriores a invasão, e demorariam meses para serem reconstruídas enquanto os dutos de combustível levariam algum tempo para serem instalados (CAMPOS, 1965).

3.5. Rumo ao Interior do Continente

Anteriormente, no período em que os Aliados permaneciam nas redondezas das praias, as distâncias eram curtas, tornando a distribuição de suprimentos simples. Porém, a partir do momento que quebraram as barreiras alemãs na Normandia, a distância não parava de crescer. E à medida que as tropas se afastavam das bases de abastecimento, o nível de reabastecimento diminuía. Em 21 de agosto, o transporte de suprimentos foi organizado e denominado “Red Ball Express”⁵. (BEEVOR, 2009)

O uso de caminhões para suprir a demanda de suprimentos, se converteu em um problema logístico de grande magnitude. O efeito do rápido avanço Aliado na batalha foi extremo. Conforme a distância aumentava, os caminhões necessitavam de um maior tempo para completar a viagem de volta aos depósitos, demorando mais para chegar, novamente, à linha de frente. Cada quilômetro avançado pelas tropas evidenciava a diminuição da quantidade de caminhões a disposição. De fato esses veículos conseguiam transportar apenas o mínimo demandado pelo exército, excluindo a possibilidade de acúmulo de reservas, e eventualmente, deixando de arcar com as necessidades posteriores.

No dia 9 de setembro, o combustível recebido pelas tropas de frente, era menor do que o consumo diário, fazendo com que o avanço de muitas unidades parasse abruptamente, além de que o consumo de combustível era apenas um dos problemas. Em meados de setembro, as artilharias precisaram racionar a quantidade de projéteis de todos os calibres que podiam disparar, para apoiar as unidades nas tropas avançadas. No final de setembro, a situação ficou ainda mais crítica, obrigando os Aliados a parar os avanços para conseguir tempo suficiente para coletar e acumular suprimentos e reiniciar o avanço em direção à Alemanha na primavera de 1945. (CAMPOS, 1965)

O aparato de intendência logística Aliado teve grandes dificuldades para reabastecer combustível e munição, embora houvesse graves problemas em algumas áreas, tais como a manobra de distribuição de roupas de inverno (sendo, em alguns casos, tarde demais), processos como distribuição de alimento, água e vestimentas eram, ao contrario do esperado, de fácil execução.

A crise do reabastecimento das tropas, só foi solucionada quando o sistema de ferrovias conseguiu dar início ao carregamento de parte substancial dos suprimentos, no final de novembro. Um trem poderia facilmente transportar 1.000 toneladas de suprimentos, o equivalente a 400 caminhões com 2,5 toneladas cada, o maior caminhão disponível dos Aliados.

⁵ Red Ball Express: Foi um sistema de comboio de caminhões famoso que se deslocavam rapidamente pela Europa depois do início do avanço das tropas Aliadas rumo ao interior do continente.

3.6. O Triunfo dos Aliados

A clara habilidade e dedicação dos envolvidos, cujo afinco, tanto das tropas de batalha, como das tropas de serviço, forneceram contribuição fundamental para o triunfo dos Aliados. No dia 6 de junho de 1944, as manobras logísticas realizadas foram as mais eficazes até então conhecidas, contando com o apoio dos aparatos de guerra mais poderosos da época.

[...] Nunca anteriormente, os exércitos haviam avançado com tamanho apoio logístico e com tanta velocidade, tanto por terra como pelo ar, como também jamais a potência de choque de forças combatentes havia sido tão oportunamente suprida pelas tropas de Serviços. Dwight Eisenhower (CAMPOS, 1965 – p.195).

Tropas dos serviços de abastecimento cumpriram, com astúcia e aptidão, as inúmeras missões a eles delegadas, trabalhos pesados, muitas vezes triviais e ocasionalmente miseráveis. Os esforços realizados pelos órgãos e tropas de suprimentos, mostraram-se tão importantes e fundamentais para o sucesso quanto ao das forças combatentes, igualando sua contribuição na conquista da vitória.

CONCLUSÃO

Um sistema logístico é essencial para garantir a eficiência de um evento como o abordado neste artigo, para suprir as necessidades de abastecimento das tropas e o transporte de equipamentos em geral, podendo determinar o triunfo ou a derrota de ambas as partes.

Foram milhares de homens exercendo tarefas em todas as funções, enfrentando nobremente, tanto atribulações de batalha, quanto a exaustão. Durante toda a invasão, foram necessárias operações de abastecimento, e se não fosse por elas, o triunfo dos Aliados sobre o Eixo talvez não se consolidasse.

Demonstrando as razões estratégicas do êxito, estavam os muitos elementos atuando em harmonia entre si no decorrer da empreitada dos Aliados. Evidenciou-se a habilidade, abrangendo todos os serviços, para se colocarem acima das condições desfavoráveis. Ao apontar as razões do triunfo, temos que considerar, não somente as proezas durante a batalha, mas também a cautela e o planejamento antecipado ao dia D, que levou anos para ser elaborado.

O sucesso foi consequência do preparo meticuloso da logística dos Aliados, o apuro do reabastecimento das tropas na linha de frente e dos aparatos anfíbios, além da eminente organização que outorgava as extraordinárias façanhas do Serviço de Suprimento e Manutenção. O desempenho estratégico logístico, em conjunto com os problemas administrativos internos do Eixo, culminou na vitória dos Aliados, mais do que qualquer supremacia material ou quantitativa, desempenho, hoje, devidamente reconhecido em 6 de junho, intitulado Dia Internacional da Logística.

Logistics at the landing in Normandy

ABSTRACT

During World War II, the Normandy invasion was highlighted as a major confrontation, showing that the lack of logistical planning to attend the needs of front-line combat troops. It was observed that the presence or absence of a proper logistic system is one of the circumstances that create advantages and disadvantages for an army at war, which may suffer from lack of supply or problems with the availability of equipment in battle. Some particularities that had more attention, made the process, from planning, when was defined the location and the date, until the execution of the invasion, with the landing of troops, and the subsequent days, ensured the triumph of one of the combatants troops. This article aims to inform the historical perspective of the invasion, the days preceding the decision making, the chronology and the supplying process of the troops, showing the fundamental use of logistical planning during the confrontation, exposing how the use of logistic influenced the performance between victors and vanquished.

KEYWORDS: Logistics; Normandy; Confrontation; Supply.

REFERÊNCIAS

BEEVOR, Antony. D-Day: **The Battle for Normandy**. Viking, 2009

CAMPOS, Aguinaldo José Senna. **Logística na paz e na guerra**. Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1952.

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.

HASTINGS, Max. **Operação Overlord – O Dia D e a Batalha da Normandia 1994**. Casa das Letras. Portugal, 1984. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?id=_y-tl2rM1QUC&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs_ge_summary_r&cad=0>. Acesso em: 17 fev. 2015. 15h30.

KEEGAN, John. **Six Armies in Normandy**. Jonathan Cape Ltd. Great Britain, 1982.

MASSON, Philippe. **A Segunda Guerra Mundial: História e Estratégias**. Contexto, 2003.

"O conteúdo expresso no trabalho é de inteira responsabilidade do autor."