



CULTURA PROFISSIONAL

OPERAÇÕES COMBINADAS

A IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DOS PORTOS NA ÚLTIMA GRANDE GUERRA MUNDIAL

General de Divisão D. JORGE A. GIOVANELI

Tradução, "data vênia", da Revista Militar Argentina — outubro de 1951 — pelo Major CESAR NEVES.

Um dos primeiros e maiores ensinamentos que, para as guerras do futuro, surge das duas últimas grandes guerras mundiais, é a influência crescente que as medidas e os detalhes de valor prático têm para a realização das idéias estratégicas.

O emprêgo, no outro lado do mar, de uma grande massa, em sua maior parte mecanizada, dotada de armamentos e materiais modernos, acompanhada por uma não menos importante força aérea, cria um enorme serviço de suprimentos e está repleto de um sem número de questões técnicas, algumas das quais, como ocorrem com os portos, podendo ter valor decisivo.

As guerras de 1914-18 e 1939-45 têm permitido apreciar, sem dúvida, mais do que em nenhuma outra época, o valor que o domínio do mar tem nos resultados finais da luta.

Em suas "Memórias", o Almirante Von Tirpitz declara que "o povo alemão compreendeu o mar". A nosso ver, bem poderia entender-se esse juízo crítico a outras nações, que apreciaram e apreciam a importância do mar com um critério superficial, limitado a questões puramente econômicas, esquecendo que o mar cria, além do mais, outras relações e interesses, permanentes ou circunstanciais, que fatalmente influem na condução superior da guerra. Aos homens de Estado não deve faltarlhes esse sentido da realidade.

Compreende-se que esta influência do mar é muito maior tratando-se de guerra de grandes potências ou entre grandes coligações.

Um pouco de história sobre a importância do mar, na condução de uma guerra total, nos traz à lembrança as três grandes batalhas

navais de "Abukir", "Copenhague" e "Trafalgar", com as quais Nelson fez fracassar os três grandes projetos de Napoleão: a invasão da Índia, com base no Egito; a Neutralidade Armada, em 1801 e a Invasão da Inglaterra. Em 1939-1945, os alemães obtêm inicialmente grandes triunfos na Europa e na África, porém, ao fim, são vencidos como nunca o foram, pelos aliados, que dominam o mar. Em 1914-18 o foram depois de perder a batalha do Marne e de verem-se estrangulados pelo bloqueio dos que dominaram o mar.

Porém, o domínio do mar é apenas uma parte da estratégia total ou integral. Para vencer decisivamente o adversário, será essencial transportar, através do mar, as forças, equipamentos, armamentos, munições e materiais que, na batalha terrestre e aérea, permitirão fazer sentir todo o peso do potencial humano, econômico, industrial e moral das nações coligadas. E, precisamente, os portos representam o ponto de contacto entre o mar e a terra, por onde é possível desembarcar e tornar efetiva essa grande vantagem do domínio do mar; às vezes, como em 1914-18, dispendo dos portos desde o primeiro momento; de outras vezes, como em 1939-45, somente depois de uma verdadeira "via-sacra", como havemos de ver em seguida. A razão é simples: num e noutro caso, a situação militar no continente europeu era totalmente distinta.

Quando, em 1917, os Estados Unidos da América do Norte intervieram na Primeira Guerra Mundial, fazia tempo que as forças anglo-francesas lutavam contra as alemães em território francês, uma parte importante do qual mantinham em seu poder. Desta forma, os norte-americanos puderam utilizar inicialmente vários portos, distantes e a coberto da frente de operações. Por essa época, a aviação alemã não havia danificado os portos franceses; sua ação esporádica se havia feito sentir, especialmente, contra os portos ingleses, embora sem maior resultado. Se bem que a guerra submarina preo-

cupasse grandemente, com o sistema de comboios escoltados conseguiu-se reduzir muito os seus efeitos. Mais do que o ataque dos submarinos, que reduziram consideravelmente seus navios para o transporte, foi o ameaçador ataque alemão ao longo da costa, em direção aos portos do canal da Mancha, o que criou um sério perigo para o abastecimento das forças inglesas, obrigando-as a abandonar apressadamente alguns portos franceses e grandes quantidades de elementos depositados nas proximidades dos mesmos. Alguns dados interessantes permitem formar idéia da grandeza do esforço realizado pelos transportes marítimos e da atividade dos portos franceses. Entre junho de 1917 e novembro de 1918, foram desembarcados na Europa 2.077.126 homens dos Estados Unidos, com todo o seu equipamento e armamento. Ante a ameaça de uma nova grande ofensiva alemã e em circunstâncias em que franceses e ingleses estavam passando por uma grave crise em seus efetivos (no início da primeira grande ofensiva alemã de 14 de agosto de 1918), realizou-se um intenso período de transportes. Mensalmente chegou aos portos da França u'a média de 236.866 homens. Em julho e setembro, desembarcaram mais de 10.000 homens por dia. No dia 3 de setembro, o porto de Brest recebeu, de um só comboio, 44.461 homens. De julho a novembro de 1918, o número total de divisões em linha, na frente ocidental, era de 279, das quais 37% francês, 57% anglo-americano e 6% de outras nações. A estes desembarques de homens deve-se somar o de grandes toneladas de equipamentos, armas, materiais, munições e viveres, todos nos portos ligados à frente por estradas de ferro.

No momento da invasão, em 1944, a situação era, em troca, completamente diferente da de 1917. Os alemães haviam ocupado totalmente a França e organizado as suas costas para uma defesa tenaz, em particular a ocidental, considerada como a mais provável para os desembarques aliados. A impor-

tância estratégica decisiva que os portos da França teriam para as forças anglo-americanas está sintetizada nas seguintes palavras de Hitler: "Neguemos aos aliados o uso dos portos e eles não poderão manter os seus exércitos em terra". Nos anos que precederam à invasão, muitos portos franceses haviam suportado grandes bombardeios da aviação aliada, sobretudo por supôlos refúgios de submarinos. O plano do Marechal Rommel, comandante em chefe da defesa, consistia em rechaçar o adversário antes que ele pudesse firmar-se em solo francês e, com este fim, havia resolvido fortificar grandes setores da costa, efetuando por sua vez poderosas destruições nos portos, nos quais foram estabelecidas guarnições, com ordens de resistir até o sacrifício. Assim ocorreu com os portos da Bretanha (Brest, Saint Maló), com os da Normandia, com Marselha e com Anvers. No discurso pronunciado por ocasião da declaração de guerra aos Estados Unidos (11 de dezembro de 1944), Hitler havia expressado: "Uma centena de pontos fortificados e de gigantescas fortalezas se estende desde Kirkenes (Noruega), até os Pirineus. É meu desejo irrevogável tornar esta frente inexpugnável contra qualquer inimigo.

Apesar disso, em 1944, a França foi invadida e os seus portos conquistados pela luta, logo depois da invasão. Por esses portos, o General Eisenhower conseguiu, mais tarde, aumentar progressivamente os seus efetivos até mais de quatro milhões de homens; por eles recebeu quarenta e oito milhões de toneladas de materiais das mais diversas espécies: munições, equipamentos, víveres, carburantes, veículos, sobressalentes, etc., tonelageim seis vezes superior à transportada durante a guerra de 1914-1918.

A grandeza desses números permite tirar duas conclusões: primeira, que somente as nações com o potencial econômico e industrial dos Estados Unidos, assim como a sua firme decisão de vencer, são capazes de tamanho esforço e, se-

aliada, era de vital importância uma rápida conquista e reabilitação dos principais portos franceses, pois, do contrário, o avanço dessa enorme massa lutaria com inconvenientes irremovíveis de suprimento, a realizar-se totalmente através do mar, desde o início até o final da guerra. Por tal razão, o Plano de Operações Aliado consignou, em primeiro lugar, a conquista do porto de Cherburgo, um dos melhores da França e o mais próximo dos portos da Inglaterra, escolhidos para o embarque.

Uma vez estabelecida a cabeça de praia, o plano aliado previa o avanço na Bretanha, com o objetivo de ocupar os portos de Brest e Nantes. Em seguida, avançar para Paris, através do Loire, até o Norte, através do Sena, com o objetivo de isolar e destruir as forças inimigas, antes que tivessem tempo de se retirar para o território alemão. Em sua obra "Desde a Normandia até o Báltico", o Marechal Montgomery (que divergiu de Eisenhower sobre o modo de planejar as operações contra a Alemanha), expressa que "lógicamente, o desenvolvimento do pleno potencial bélico aliado dependia da conquista dos portos".

As difíceis condições em que a invasão da França deveria realizar-se, justificam os métodos e grandes preparativos que ela exigiu, pois houve necessidade de prever o menor dos detalhes; de resolver inumeráveis problemas técnicos e industriais; de acumular quantidades astronômicas de materiais; de reunir mais de quatro mil navios para a operação, apoiada por uma formidável força aérea; de converter previamente a Inglaterra no maior arsenal do mundo, pois ela devia servir de grande base, entre o território dos Estados Unidos e a França. Imaginemos as dificuldades para mobilizar tantos navios, depois de haverem suportado os britânicos, entre 1939 e 1943, a perda de cerca de doze milhões de toneladas, pela guerra submarina.

Entre os preparativos da invasão, figuraram, como um dos mais importantes, a construção e a instala-

ção de dois portos artificiais desmontáveis "Mulberry", a cargo do Almirantado Inglês, cada um dos quais pesava 1.500.000 toneladas e cobria uma superfície de quase quatro quilômetros quadrados, podendo abrigar sete navios do tipo "Liberty", cinco grandes costeiros e sete médios. Com esses dois portos artificiais, que foram rebocados desde a Inglaterra até a costa francesa e empregando, por sua vez, grande quantidade de barcaças, expressamente estudadas e fabricadas para transportar as cargas desde os navios até a costa, pôde-se fazer frente às necessidades das forças que, depois de árdua luta com os alemães, conseguiram organizar, em meados de julho de 1944, a grande cabeça de praia da Normandia. Para isso, tiveram que vencer extraordinárias dificuldades, principalmente as que originou uma forte tempestade que durou quatro dias e que quase destruiu os dois portos artificiais, conseguindo-se, em parte, repará-los e restabelecer o tráfico, graças ao esforço das tropas de Engenharia.

A instalação desses portos durou aproximadamente doze dias. O grande espírito de previsão, com que foi montada a operação, permitiu sanar esse e muitos outros inconvenientes que se apresentaram no decorrer dos desembarques.

Esse sistema ou serviço de fortuna organizado, primeiro por meio de barcaças, completado depois com portos artificiais e colunas de caminhões que transportavam os suprimentos, desde as praias até a frente, permitiu salvar a situação desde 6 de junho, dia em que se iniciou a invasão, até meados de julho de 1944, quando, depois da batalha da Normandia, a cabeça de praia foi consolidada. U'a média de 37.500 homens por dia desembarcou, durante o mês de junho.

A medida que as forças aliadas abandonavam a cabeça de praia para prosseguir as operações na direção de Paris e ao norte do Sena e com muito maior razão para depois aproximarem-se do Reno, a necessidade de utilizar os grandes portos para o suprimento tornou-se premente, pela tonelagem e pelas

distâncias; as forças blindadas não podiam desenvolver plenamente a sua velocidade e o avanço se via cada vez mais limitado. Houve, sem dúvida, necessidade de se conformar com essa situação, até meados de julho de 1944, quando os primeiros navios conseguiram descarregar no porto de Cherburgo. Até esse momento, o serviço das praias, realizando um grande esforço, havia permitido desembarcar 912.805 homens e 315.427 viaturas.

Apesar de todo o interesse do Supremo Comando aliado, o porto de Cherburgo não pôde ser tomado até o dia 27 de junho e ainda se necessitavam mais vinte e um dias mais para deixá-lo em condições de ser utilizado.

Assim como em Marselha e em outros grandes portos franceses, os alemães haviam realizado, em Cherburgo, destruições sistemáticas, que completavam com outras maiores, antes de abandoná-los ou de se renderem. Prevendo isto, o alto comando aliado pôde iniciar imediatamente a reconstrução das obras mais urgentes e importantes, com pessoal expressamente preparado para esse fim, trazido da Inglaterra, assim como pessoal especializado e de mão-de-obra franceses. Na descarga e limpeza do porto foram empregados 41.500 prisioneiros.

A tremenda desvantagem que acarretou a tarefa de descarga diretamente na praia, em contraposição da execução da mesma tarefa num porto, fez-se evidente tão logo Cherburgo começou a funcionar. Em fins de novembro desembarcaram, somente no porto de Cherburgo, 433.295 toneladas, compostas exclusivamente de derivados de petróleo e diversas viaturas; esta quantidade foi muito superior à desembarcada, em igual período de tempo, nas praias.

Não há dúvida alguma de que o avanço das forças blindadas, a potência de fogo, a alimentação e o serviço de saúde receberam um poderoso impulso com o aproveitamento dos portos, como também, o aumento dos efetivos na frente de combate.

Para apreciar os trabalhos que foram indispensáveis executar no pórtio de Cherburgo, é necessário ter em vista que, em seus canais de acesso, haviam sido afundadas 109 embarcações. O pórtio estava totalmente minado. As pontes, muitas obras de grande importância, entre as quais figuravam a grande Estação Marítima, haviam sido destruídas.

A conquista ulterior e reparação dos portos de Brest, St. Maló, Havre, Rouen e Anvers, como também de Marselha, influiu decisivamente para acelerar a invasão da Alemanha e pôr fim à guerra. Porém, apesar disso, deve-se reconhecer que essa necessidade imperiosa — a conquista prévia dos portos, ligada à importância crescente da massa em operações, terminou por influir em que o avanço se fizesse de forma lenta e metódica, logo numa ocasião em que a situação aconselhava que fôsse rapidamente, aproveitando a desordem e a destruição das forças alemãs que se retiravam da França, como também a vantagem de operar com forças mecanizadas, que podiam desenvolver grandes velocidades. A consequência final de tudo isto foi que, ao chegarem os exércitos aliados ao Reno, foi necessário esperar a conquista e aparelhamento do pórtio de Anvers, para em seguida prosseguir as operações do outro lado do rio. É razoável admitir que, devido a êsses retardos, a campanha se alongou consideravelmente, facilitando a recuperação das forças alemãs e grande resistência que elas opuseram (contra ofensiva de Von Rundsted nas Ardenas, com o V e VI Exércitos Blindados, em dezembro de 1944). Eis aí colocada, bem em evidência, a importância estratégica dos portos, abstração feita do juízo que possa merecer o plano de operações aliado.

Dos portos mencionados anteriormente, o de Anvers merece ser tratado com um pouco de atenção, não somente por se tratar do terceiro em importância do mundo, como também pela luta encarniçada a que deu lugar, dispostos como estavam, os alemães, a não deixá-lo

a todo custo. O trabalho das tropas de Engenharia foi ali enorme, devido às destruições causadas; foi necessário reparar numerosas obras, 5.600 quilômetros de vias férreas simples, 7.600 de linhas duplas e reconstruir 240 pontes ferroviárias. Posteriormente, Anvers foi alvo das bombas foguetes V-1 e V-2 alemãs, que perturbaram os trabalhos de reconstrução.

É de resultado muito interessante e instrutivo fazer um breve resumo das destruições que sofreu o pórtio de Marselha, um dos mais importantes da França e os trabalhos que tiveram de ser feitos para empregá-lo no suprimento das forças aliadas que invadiram pelo sul da França: o VII Exército dos Estados Unidos e o I Exército Francês. O desembarque dessas forças realizou-se com grande êxito, precedido por uma poderosa preparação aérea e naval. Iniciado no dia 15 de agosto de 1944, já no dia 20 desse mesmo mês haviam desembarcado, nas praias a Leste de Marselha e Toulon, 400.614 oficiais e soldados, 65.480 viaturas e 360.373 toneladas de carga. Para o transporte dessa força, desde os portos de Nápoles e Oran, foram empregados 2.110 navios. O inimigo havia sido totalmente surpreendido.

A influência estratégica do pórtio de Marselha poderá ser apreciada levando-se em conta que a sua conquista foi o grande êxito inicial das citadas forças e que o grande impulso que os exércitos receberam, nessa parte do teatro de operações Europeu, foi devido, em grande parte, ao extraordinário serviço prestado por Marselha. Não tardaram essas forças a formar uma frente comum com as que haviam avançado por Oeste, utilizando os portos do Atlântico.

Durante a sua ocupação, os alemães limitaram-se a preparar a defesa do pórtio, retirando dele, metódicamente, tudo o que pudesse ser útil: guias flutuantes, rebocadores, embarcações de serviço, grandes guindastes do cais que foram desmontados e enviados por estrada de ferro para um destino

Em meados de junho, depois do desembarque dos aliados na Normandia, os alemães prepararam a destruição colocando minas por trás dos cais, intervaladas de 25 metros, em poços previamente perfurados até o nível das águas. O porto foi totalmente minado; os canais fechados com navios corregados de pedra e de cimento. Durante o dia e a noite de 21 de agosto de 1944, quando as tropas francesas, desembarcadas em Saint-Tropez, avançavam sobre Marselha, começou o desastre da destruição, cujo balanço foi o seguinte: mais de 400 brechas inutilizaram cerca de 22 quilômetros de cais, num total de 26 quilômetros: 244 guindastes tombados jaziam no fundo d'água ou nas plataformas, 173 navios postos a pique obstruíam o porto e fechavam as passagens de acesso; as entradas dos diques haviam sido danificadas; os hangares profundamente deslocados em suas estruturas e sem tetos pelos efeitos das explosões.

Depois de uma enérgica resistência, no dia 28 de agosto, as forças alemãs renderam-se, penetrando as francesas num porto inteiramente devastado, com as suas plataformas imprestáveis, trilhos retorcidos, gruas tombadas e espalhadas por toda a parte; armas, munições e viveres abandonados. Enquanto os franceses ainda combatiam pela posse do porto, foram destacados oficiais norte-americanos para fazerem os reconhecimentos. As fotografias aéreas permitiram precisar a extensão do desastre, demonstrando que não restavam mais do que 900 metros de cais intactos, capazes de serem utilizados por navios do tipo "Liberty". A solidez das obras havia impedido uma destruição total do porto; seu molhe permanecia invulnerável.

Os trabalhos de reparação tiveram início no dia imediato à ocupação do porto pelos franceses, isto é, no dia 30 de agosto. Um coronel norte-americano, da arma de Engenharia, foi encarregado da direção dos trabalhos; na execução, intervieram unidades de Engenharia do Exército Norte-Americano,

com cooperação da administração francesa do porto, com o seu pessoal e material. Os primeiros trabalhos consistiram no levantamento das minas marítimas e terrestres; remoção dos escombros e restos das explosões, retirada dos obstáculos que bloqueavam as passagens do porto e partes úteis dos cais; o restabelecimento dos arruamentos e das vias-férrreas.

Enquanto isso, o tempo premia, as forças franco-americanas se distanciavam na direção do Norte, rechaçando os alemães ao longo do vale do Rodano. Uma quinzena depois de terem sido iniciados os trabalhos (meados de setembro) conseguiu-se estabelecer uma passagem de 80 metros de largura e 10 de profundidade nos obstáculos que fechavam a entrada Norte do porto. Para receber os primeiros "Liberty" que entraram no porto, não se dispunha de mais do que uma dúzia de lugares de atracação no cais.

A fim de aumentar a quantidade de lugares de descargas nas águas abrigadas, a Administração Francesa do Porto decidiu colocar plataformas de amarração no anteporto norte, utilizando, para isso, meios de fortuna. A partir deste momento, o tráfico do porto aumentou rapidamente e paralelamente com os estaleiros de reparações e com os lugares do cais para a descarga, pelas tropas norte-americanas de Engenharia e Administração Francesa.

Devido a esse trabalho de reparação, ativo e inteligente, durante o mês de outubro se conseguiu desembarcar no porto de Marselha e em seus anexos do Porto de Bone, 542.000 toneladas; em novembro, 621.600 e em dezembro, 488.000 toneladas. Esta rápida e notável restauração do porto de Marselha, que facilitou consideravelmente o desenvolvimento da estratégia aliada com o desembarque de enorme tonelagem, trazida por mar e em seguida encaminhada por estradas de ferro e caminhões aos exércitos que operavam na parte Leste da frente ocidental, deve-se não somente ao trabalho já citado, como também à organização dos serviços

do porto, a cargo de uma unidade do Corpo de Transportes dos Estados Unidos, especializada nessas tarefas. Esta unidade, que havia adquirido muita experiência no porto de Casablanca e depois no de Nápoles, reunia, sob a direção do Comandante do Porto, todos os serviços essenciais para a vida de um porto: um órgão de exploração marítima, que dirigia o movimento dos navios; um órgão especial, encarregado dos transportes de evacuação, serviços de engenharia, de transmissões, de intendência, de polícia, unidades de trabalhadores e grupos de caminhões de transporte. Aproximadamente o seu efetivo era de 50 oficiais e 8.000 praças. Além disso, para os trabalhos de desentulho e de reparação, um Regimento de Engenharia estava à disposição do Comandante do Porto.

A experiência demonstrou que a exploração de um porto, em circunstâncias tão difíceis como as que se apresentam durante a guerra, em que a necessidade de desembarcar com rapidez e armazenar grandes toneladas se soma à de expedi-las para a frente, empregando os meios de transporte e estradas de acordo com uma certa ordem de urgência, suscita um problema muito árduo e complexo. Daí que o chefe de serviço deve ser um homem muito experiente, não tanto em assuntos de navegação, como geralmente se crê, mas, sim, na coordenação dos transportes terrestres e marítimos. Mediante esta organização, o porto de Marselha, por si só, e sem levar em conta os carburantes, conseguiu realizar um tráfico médio de 15.000 toneladas por dia, chegando a um máximo de 25.000. Diariamente partiam de Marselha de 20 a 24 trens para o norte. A tão complexa máquina constituída pelo porto esteve em pleno funcionamento desde o dia 15 de outubro de 1944, isto é, apenas um mês depois de ter sido desimpedida a sua passagem norte.

Todas as vantagens que um porto oferece para prosseguir nas operações, no caso de que a invasão tenha tido êxito, transformam-se em desvantagens, no caso de ser rechaçada e de produzir-se, ali, uma

grande aglomeração de tropas e de materiais: recordemos o caso de Dunkerque, no dia 4 de junho de 1940. Podia ter sido um desastre completo, caso os alemães tivessem procedido de outra forma. Tratava-se de uma direção obrigatória de retirada, com o mar pelas costas, com pouco ou nenhuma liberdade de ação, que não foi hábilmente explorada por uma perseguição audaz e extremamente perigosa.

Para uma estratégia combinada ou anfíbia, que necessita dos portos como algo vital para as operações, o domínio do ar torna-se ainda mais importante que no caso de uma guerra puramente continental. Assim o compreendeu o Supremo Comando Aliado, antes de se decidir a invadir a Europa, em 1944, com o fim de buscar por ali a decisão e constituir a segunda frente, tão insistentemente reclamada por Stalin. No passado, bastava o domínio do mar. Na atualidade, é fácil imaginar-se o que poderia ocorrer a uma grande massa que vive do que chega aos portos, e estes se acham submetidos a um intenso e contínuo bombardeio aéreo pelo inimigo. Isto o sabem bem os ingleses, que apesar de terem o domínio do mar, viram-se em grandes dificuldades com seus portos, devido ao bombardeio aéreo alemão. Porém a quantidade, condições técnicas e a situação dos seus portos permitiu-lhes remediar a situação.

Os portos de Liverpool, Portsmouth, Belfast, Weymouth, Poole, Hull, Torquay, Plymouth, Cardiff, Barry, Swansea, Talbot e Glasgow cumpriram a sua missão de tal forma que enche páginas de glória na história da última grande guerra mundial.

Poder-se-ia citar ainda o nome de muitos outros portos que, na última guerra, tiveram uma importância fundamental para as operações. Porém, para sermos breves, devemos limitar-nos aos mais importantes. Em primeiro lugar, os portos africanos do Mediterrâneo, que tão grandes serviços prestaram ao General Wawel na campanha da Líbia (1940); campanha exemplar, na qual com grande decisão e

mobildade de forças mecanizadas (2 divisões), obteve-se grande êxito contra um adversário numéricamente muito superior. Foi destruído um exército composto de quatro Corpos de Exército, que compreendia um total de quase 10 Divisões e foram tomados 130.000 prisioneiros, 400 tanques e 1.240 canhões, em troca de perdas muito reduzidas.

Os portos de Mogadíscio, Merca e Aden, no Oceano Índico, que permitiram ao General Cunningham, em 1940, levar a cabo a sua célebre campanha da Abissínia, com todo êxito, operando em pleno deserto. O porto de Mogadíscio foi ocupado pelas forças do General Cunningham no dia 23 de janeiro de 1940, encontrando ali intactos 350.000 galões de óleo Diesel para a tração mecânica e outros 8.000 para a aviação, que forma um "presente do céu", pois lhes permitiu continuar o seu avanço antes que se abrissem outros portos.

Mais tarde, com a abertura do porto de Berbera, pôde Cunningham cortar a sua estrada principal de suprimentos de 900 quilômetros, desde Kenya até Harar (Abissínia), cobrindo com suas forças mecanizadas, em 30 dias, 1.690 quilômetros, numa média de 56 quilômetros diários. Finalmente, no dia 4 de abril de 1940, ocupou Adis-Abeba, a Capital da Abissínia, abandonada pelo Duque de Aosta. Por esta data, as forças de Cunningham já haviam capturado mais de 50.000 prisioneiros e ocupado 932.000 quilômetros quadrados de extensão, com a perda de 135 mortos e 310 feridos, 52 desaparecidos e 4 capturados.

Os portos africanos de Trípoli, Benghasi, Tobruck e Alexandria, assim como outros de menor importância, situados entre eles, serviram de base para as operações blindadas que se desenrolaram no deserto, ao longo da costa meridional do mar Mediterrâneo, teatro das grandes façanhas de Rommel e Montgomery. A ocupação desses portos foi um objetivo de importância fundamental para as forças tanto alemãs como inglesas. Sua queda, em mãos do inimigo, impli-

cava num terrível golpe nas comunicações, que os alemães somente em parte puderam remediar pelo ar, até que afinal, desaparecida totalmente esta última probabilidade e diante da esmagadora superioridade aliada, tiveram de render-se em Túnis cerca de 300.000 homens, entre alemães e italianos.

Os portos de Casablanca, Oran e Argel, também na África do Norte, serviram para o desembarque e suprimento da força expedicionária norte-americana, cuja preparação e condução foram notáveis, apesar de sua complexidade sem precedentes. Foi esta a expedição que permitiu assestar o golpe de misericórdia em Rommel, em Túnis e anular para sempre a idéia central de Hitler a respeito do Oriente. Participaram dela 850 navios, dos quais 350 de guerra. Para se ter uma simples idéia sobre os suprimentos nesta campanha, citaremos os seguintes dados: um pequeno porto africano recebeu mais de 330 navios, portadores de mais de um milhão de toneladas de suprimentos, desde o começo da campanha. Enormes percursos tiveram de ser feitos por estrada de ferro e caminhões, desde os portos até a frente. Uma estação ferroviária próxima da frente, que anteriormente não era mais do que um pequeno centro para o carregamento de produtos agrícolas, recebeu mais de 32.000 toneladas; mais de 500.000 toneladas passaram pelas ferrovias, de Oeste para Leste. Um posto de controle de estrada fiscalizou a passagem de 206.000 viaturas, desde o princípio do ano. As estradas de ferro do norte-africano transportaram . . . 45.255 vagões de material bélico até a frente. Para levar os suprimentos às forças destacadas nas montanhas, utilizavam-se mulas, porém, o meio mais moderno de transporte foi o oleoduto, estendido pelos aliados para resolver o grave problema do transporte do combustível para a frente. 60 % da tonelage foi de gasolina e óleo. Diariamente eram transportadas 700 toneladas de combustível para a aviação, ao longo de 268 quilômetros de oleoduto; em outra zona, uma tonelage semelhante foi

transportada pelo mesmo sistema, a mais de 86 quilômetros.

É necessário citar também os portos italianos, especialmente o de Nápoles, durante a invasão da península. E se quiserem exemplos mais recentes, os portos de Wonsan (costa oeste) e Hingham (costa leste), assim como outros da Coréia, que têm sido e continuam sendo de vital importância para as forças norte-americanas que atualmente operam nesse teatro do Pacífico, a mais de 10.000 quilômetros do território dos Estados Unidos (10.500 desde S. Francisco até o Japão; 13.850 quilômetros desde o Panamá até o Japão).

PORTOS NACIONAIS

Os portos situados no próprio território nacional têm também uma influência considerável no desenvolvimento das operações combinadas, pois que, das condições gerais em que se realizam os embarques, assim como da oportunidade e intensidade com que se iniciam os transportes, dependerá, em grande parte, a possibilidade de fazer chegar, ao outro lado do mar, o potencial humano, econômico e industrial mobilizado.

Nesse sentido, os portos ingleses merecem ser mencionados em primeiro lugar. Sua atividade na última grande guerra foi tão extraordinariamente grande e tão cheia de vicissitudes, por causa do bombardeio aéreo alemão, que exigiria muito espaço para ser tratada nesse artigo, com suficiente extensão. A este respeito, existe uma abundante bibliografia.

Ligados a todo o território por uma excelente rede ferroviária, de notáveis condições técnicas e marítimas, bem situados ao longo do litoral, os portos britânicos permitiram, em todo o transcurso da guerra, o funcionamento eficiente e contínuo desse imenso arsenal em que a Inglaterra havia se convertido, principalmente pela obra de seu aliado, os Estados Unidos da América do Norte.

ATUAL SITUAÇÃO POLITICA MUNDIAL

Uma apreciação cuidadosa da atual situação política mundial nos diz que, muito provavelmente, uma guerra futura deverá ser, como na última, uma luta de grandes coligações que, apesar de estarem separadas pelo mar, buscarão a decisão final no continente, com maior probabilidade no europeu, empregando grandes massas de homens e tanques, assim como poderosas forças aéreas.

Por conseguinte, tornará a apresentar-se a necessidade dos grandes transportes através dos mares, tanto no começo, para o transporte de numerosos efetivos, materiais de toda a espécie e subsistências, como no transcurso da luta, com o fim de manter e, se possível, aumentar a capacidade combativa dessas forças e atender mesmo à vida das populações. A guerra será mantida, principalmente, pelo mar e será nos portos onde, como sempre, se tomará de novo contacto com a terra.

Num estudo muito interessante, publicado na "Revue de Défense Nationale", de janeiro do corrente ano, Pierre Barjot analisa a tonelagem que seria necessário desembarcar diariamente nos portos ocidentais da Europa, para abastecer uma força de 50 divisões, do tipo norte-americano (19.000 homens, 400 viaturas e 195 tanques) e uma força aérea de 6.000 aviões, tal como foi submetido ao parecer das nações signatárias do Pacto do Atlântico. Ao total, aproximadamente um milhão de homens e ... 200.000 viaturas (sem levar em conta a aviação) que deveriam ser abastecidos principalmente pelo mar.

O autor do estudo chega à conclusão que, se se aceitar o cálculo norte-americano, sobre o reabastecimento dessas grandes unidades, na base de uma tonelada por homem e por dia, compreendido o combustível necessário para os veículos motorizados, os portos da Europa terão de absorver um milhão de toneladas diárias. A tonelagem que a produção europeia pudesse descontar desse total, pela fabrica-

ção de munições e materiais, seria substituída por carburantes.

Pelo menos será necessário prever que, pelos portos, entrarão diariamente as três quartas partes da citada tonelagem, sendo a maior parte pelos portos franceses.

Fácil é de imaginar o movimento de navios e o trabalho portuário a que esse transporte marítimo dará lugar e as contingências a que o mesmo estará exposto, no caso de não haver-se conquistado o domínio do ar, como condição preliminar para os desembarques.

CONCLUSÕES

1ª) CONSEQUENCIA DA GUERRA AEROBLINDADA

Independentemente do número de homens, é a organização moderna das forças armadas o que mais influi para que o abastecimento de u'a massa que opera em continentes ou regiões separadas pelo mar exija, atualmente, o transporte contínuo de uma enorme tonelagem, assim como portos de muito boas condições para o embarque e o desembarque, ligados à frente por estradas de ferro e rodovias. É a consequência da guerra aero-blindada. Em 1939-1945, a tonelagem aliada desembarcada na França foi oito vezes superior à da Primeira Guerra Mundial, porém o material de guerra, a munição, assim como a quantidade de viaturas e de combustível foram também enormemente superiores. Sem dúvida, a desproporção dos efetivos totais desembarcados esteve longe de ser tão considerável; pelo que toca às forças dos Estados Unidos, somente uns 50 % a mais (em abril de 1945, 3.065.505 homens; em 1918, 2.000.000). Desses três milhões de homens, um milhão de homens foram empregados nas unidades de serviços.

Tendências da evolução das forças armadas

As tendências da evolução das forças armadas das grandes potências e o aperfeiçoamento constante de seus meios de combate nos di-

zem que essa espécie de guerra, a aeromecanizada, será a guerra do futuro e que, portanto, a importância estratégica dos portos será cada vez maior. O fato de vivermos na era atômica não altera em nada esta conclusão. A guerra terá de ser decidida em terra, com a estreita cooperação dos exércitos e da aeronáutica.

2ª) ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS NAS PRAIAS

O abastecimento dos exércitos com serviços organizados nas praias, com base em portos artificiais, barcaças e viaturas anfíbias, como o caminhão "Duck", empregado com grande resultado na Normandia, Sicília e Itália, se justifica quando se desembarca em costas defendidas pelo inimigo, em grandes setores de praias que a estratégia elege, tendo em conta ulteriores direções de ataque, promissoras de grandes resultados. Em tal sentido, o porto "Mulberry", o caminhão "Duck" e mil outros materiais empregados na Normandia constituem um notável exemplo do que podem a técnica e a indústria postas ao serviço da estratégia, uma vez que graças a eles o Supremo Comando Aliado pôde ter completa liberdade de ação para escolher os setores de desembarque.

Porém, passado o primeiro momento, a aspiração suprema deverá consistir em conquistar logo aqueles portos que, por sua situação e condições técnicas facilitem o desenvolvimento estratégico e o rápido avanço da massa. Foi esse o magno problema que se apresentou ao General Eisenhower e que tanto influiu no desenvolvimento das operações aliadas na frente ocidental européia, em 1944-1945.

Naturalmente que, tratando-se de operações em pequena escala, ou então, em grande escala, porém em zonas pouco profundas, o serviço nas praias pôde chegar a ser permanente. Assim, por exemplo, ocorreu frequentemente no Pacífico. Porém, se se tratar de penetrar muito profundamente, com massas em sua maior parte blindadas e de grandes efetivos, acompanhadas por uma poderosa força

aérea, como foi o caso da invasão aliada em 1914, os portos serão de importância estratégica decisiva. Sua conquista, assim como sua pronta recuperação terão, forçosamente, de gravitar nos planos de operações.

CONDIÇÕES TÉCNICAS DOS PORTOS

Sobre as condições técnicas dos portos, puderam elas ser apreciadas quando nos referimos aos de Anvers e Marselha. Portos amplos, de fácil entrada e saída para os grandes navios, com instalações para o embarque e desembarque sólidas e modernas, capazes de resistirem aos ataques aéreos, sem que as suas obras sejam, por eles, afetadas em seus fundamentos. Vimos como a infra-estrutura dos portos franceses e ingleses, apesar do intenso bombardeio aéreo a que foram submetidos pôde funcionar, desde logo, com inconvenientes que foram sanados prontamente. Assim não se deu quando se tratou de destruições calculadas e executadas sistematicamente pelo inimigo, decidido a defender tenazmente os portos do território invadido.

RECUPERAÇÃO DOS PORTOS

O êxito para a rápida recuperação de um porto repousa, antes de tudo, nos estudos realizados e nas medidas de previsão que tiverem sido tomadas. Essas medidas são técnicas, umas e de organização para o funcionamento, as outras. O essencial é um pessoal de direção especializado, judiciosamente escolhido e com grande experiência. A cooperação da administração permanente do porto, tratando-se de um país aliado (caso da França), facilitará muito a tarefa.

SITUAÇÃO GEOGRÁFICA

Cada nação, grande ou pequena, deve considerar o mar de acordo com a sua respectiva situação geográfica, porém como uma dura realidade da guerra moderna, pensando não somente no que o mar significa para ela em tempos normais, como principal via de civili-

zação e de progresso, como também nas vantagens estratégicas que comporta ter bons portos, bem situados ao longo de seu litoral marítimo. Uma judiciosa apreciação dessa situação, considerando a missão dos portos em uma eventual guerra de coligações, na qual o próprio país tivesse de participar, ou então no caso de uma guerra isolada, permitirá deduzir o valor real do que se tem e o que corresponderá a fazer.

Poderíamos resumir a importância dos portos dizendo que a sua história é a história da civilização, pois esta, em todas as suas manifestações econômicas, científicas e espirituais, entrou pelo portos. Porém, na atualidade, na era das coligações, deverá somar-se a essa importância o crescente valor estratégico dos portos, para as operações combinadas que decidem o destino das nações.

PROBLEMA DOS PORTOS PARA OS ARGENTINOS

Para os argentinos, o problema dos portos deve ser motivo de especial meditação. Devemos perguntar se, por sua situação, quantidade e condições de diferentes ordens, os atuais portos satisfazem ao futuro econômico e aos interesses estratégicos da Nação.

VALOR DO MAR

A aviação tem feito evoluir a forma ou os processos para adquirir o domínio do mar, como também tem influído e cada vez influi mais, completando obra do mar no tráfico de passageiros, correspondência e cargas limitadas; porém, quanto ao comércio de importação e exportação para o transporte de tropas e grandes tonelagens, o mar conserva integralmente o valor que se conhece desde a antiguidade. Por conseguinte, as considerações que se fizerem e as esperanças que se fundarem nos transportes aéreos não deverão diminuir o interesse por melhorar as condições dos portos de uma nação.