

UNIDADES BLINDADAS NO CAMINHO DA VITÓRIA

(Tradução de um artigo do Coronel-General GUDERIAN)

Cel. Henrique B. D. Teixeira Lott

Em todas as épocas, as estradas exerceram, nas operações de guerra, uma maior influência que qualquer outra obra human e hoje, mais do que nunca, o movimento de grandes exércitos depende de boas estradas. A necessidade de tais estradas aumenta na razão direta das dificuldades oferecidas pelo terreno montanhoso, pantanoso, arenoso ou matoso a ser atravessado.

As pontes representam um papel de uma particular importância na construção de modernas rodovias, dado o crescente aumento da tonelagem dos veículos.

Os grandes estadistas e generais procuraram resolver o problema rodoviário e ainda hoje nos sentimos maravilhados em presença das estradas construídas por Napoleão e pelos Romanos. As modernas rodovias alemãs com seus numerosos melhoramentos apresentam, sob o ponto de vista militar, uma importância análoga. Os comandantes de unidades motorizadas e mecanizadas são naturalmente os mais interessados pelas nossas estradas. E' uma grande satisfação marchar-se com tais unidades através da velha Alemanha e constatar que se pode conservar grandes velocidades com um mínimo de acidentes e sem fadiga para os homens ou desgaste pronunciado para o material. Não temos problemas de trafego consequentes de movimentos concomitantes de veículos no mesmo sentido ou em sentidos contrários. As facilidades de trafego das rodovias alemãs foram verificadas durante a marcha sobre

VIENA e as operações contra a TCHECO-SLOVAQUIA, POLONIA e as potências ocidentais.

Ao longo de nossas rodovias principais, a rede de estradas é tão bem traçada e apresenta malhas tão estreitas que os movimentos de nossas unidades blindadas não encontrou quaisquer dificuldades. As lacunas que sempre existem na rede de estradas nas zonas fronteiriças foram preenchidas, em regra, por uma eficiente colaboração do serviço do trabalho e dos leais habitantes dessas zonas. Com seu auxílio, foram construídas pontes resistentes e seguras. Porém, do outro lado da fronteira, o quadro mudava completamente. Previsões a esses respeito conduziam às mais temerosas apreensões, especialmente no que concernia ao movimento das unidades blindadas..

“A Oeste”, alguns diziam, “conseguireis certamente passar com vossos carros de combate, porque lá existem boas estradas, mas a Leste sereis fatalmente imobilizados: as estradas arenosas, os pantanos e as pontes de madeira polonesas são obstáculos intransponíveis”.

Apezar disso, atravessamos a POLONIA em todas as direções.

“Oh sim”, diziam outros, “tivestes tão bom tempo e um adversário tão ineficiente que naturalmente tudo correu bem, mas, a Oeste será diferente, não podereis atravessar as montanhas EIFEL e a floresta das ARDENAS, ou o rio MOSA e a floresta das ARDENAS, ou os VOSGES”.

Estes problemas foram também por nós sucessivamente abordados e é de toda utilidade lançar um golpe de vista sobre os processos empregados para resolvê-los.

Em virtude de suas características militares, os veículos automoveis alemães em geral — e particularmente os veículos sobre lagartas — deixaram de ser ligados às estradas; eles podem circular sobre qualquer trilha que se pareça com uma estrada. Com bom tempo e em solo resistente, eles apre-

sentam uma notável capacidade de movimento através do terreno. Esse resultado foi alcançado por meio de uma laboriosa cooperação, continuada durante um período de muitos anos, entre especialistas em questões militares e industriais, particularmente em moto-técnica. Não devemos nos esquecer da excelente instrução de nossos motoristas, nem do trabalho exemplar na retaguarda das linhas de frente, de nossas unidades de conservação, reparação e de reaprovisionamento. Todas essas organizações executaram prontas reparações e anteciparam quaisquer necessidades de combustível e dos outros vitais aprovisionamentos. Finalmente nossas unidades blindadas tinham à sua disposição pioneiros que, pelo restabelecimento em tempos records, de estradas e pontes destruídas, permitiram a execução dos sagazes planos do nosso Alto Comando, a despeito de desagradáveis dificuldades técnicas.

Nossos adversários, tanto a Leste como a Oeste, demonstraram uma notável habilidade em destruições.

Tomemos, por exemplo, nossa penetração no corredor polonês nas vizinhanças de KONITZ e mais par o sul próximo de SCHWETZ-GRANDEWZ. O rio BRAHE, profundo e com margens pantanosas, corre na direção Norte através do corredor e as florestas de ambos os lados do rio se estendem para Leste até o TUCHELER HEIDE (charneca de TUCHEL)

Desde que era de se prever que todas as pontes seriam destruídas pelos polacos quando desencadeassemos o ataque, esperavamos encontrar forte resistencia ao longo das estradas principais, porem tinhamos a esperança de que, por meio dum brusca incursão ao longo de um caminho florestal que não estava fortificado, poderíamos conquistar uma ponte de madeira de 16 toneladas que os polacos haviam recentemente construído. De acordo com esse plano, lançamos uma divisão blindada (Panzer Division) com essa missão.

Seus carros de combate mais avançados conseguiram tomar a ponte aos defensores que não haviam previsto o apa-

recimento de forças importantes nessa direção. Se bem que a ponte já estivesse em chamas, pudemos extinguir o fogo. Duas divisões marcharam dia e noite, por essa ponte e a miserável estrada arenosa situada além, para cortar o corredor e aniquilar as tropas polacas nêle apanhadas. Em vista do espirito ofensivo que animava nossas tropas e das ameaças de engarrafamento causadas pelo aumento progressivo dos sulcos cavados pelas rodas, não é para se admirar de que muitos chefes tiveram de gritar até ficar roucos, para conseguirem manter a ordem. Porém o conseguiram. Poucos dias depois, arremessamo-nos através da Prussia Oriental em boas rodovias alemãs e combatemos pela posse da já demolida passagem do NAREW em WIZNA entre LOMSHA e OSSOWIEC. Depois de termos atravessado a fronteira alemã não havia mais estradas alcatroadas e encontramos um horrível pó. Ainda mais, todas as pontes estavam demolidas e a areia chegava à altura dos joelhos nas proximidade da passagem. Tres divisões em coluna, atravessaram o rio em 48 horas. Marchando em tres colunas de frente e quasi sempre em péssimas estradas arenosas, continuamos para o sul até BREST-LITOWSK, onde oficiais polacos que aprisionamos perguntaram se eramos paraquedistas. Não podiam compreender como tinhamos podido avançar tão rapidamente!

A Este as operações começaram com a remoção de barricadas que tinham sido construidas justamente através da fronteira alemã. Essas barricadas eram constituidas por muros reforçados de concreto, mais altos que um homem, e à sua retaguarda existiam crateras de granadas tão profundas que foram sem exito todas as tentativas de aterrâ-las. Foi necessario construir caminhos contornantes. Muitos retardos causados pela resistência adversa foram prontamente reduzidos pela ação de nossos carros de combate e por marchas noturnas. Depois que alcançamos o MOSA em SEDAN, as destruições tornaram-se menores e menos numerosas. Provavel-

mente não nos esperavam tão cedo, por isso foi-nos possível avançar muito mais rapidamente nas boas estradas francesas que na POLONIA. A 20 de maio havíamos tomado AMIENS e ABBEVILLE; a 25 de maio alcançamos CALAIS.

Dos portos do canal contramarchamos para o AISNE, em cumprimento de novas missões que nos conduziriam, pelo caminho de CHALONS-sur-MARNE, LANGRES e BESANÇON, até a fronteira suíça em PORTARLIER, a BELFORT e EPINAL e finalmente até os VOSGES. No começo dessa ofensiva, defrontamos as dificuldades de travessia do rio AISNE e do AISNE CANAL. Na fase inicial dessas operações, houve uma grande perda de tempo consequente do fato de que as unidades de infantaria e de carros de combate usavam simultaneamente, não só as estradas, mas também as poucas pontes que puderam ser construídas em presença do fogo inimigo.

Em cumprimento de ordens do General WEIGAND, todas as aldeias tinham sido fortificadas e todas as estradas obstruídas por barricadas, em consequência ardua luta e adicional perda de tempo foram necessárias. Compensamos esses atrasos por um aumento de velocidade nas boas estradas existentes após a travessia dos velhos campos de batalha da CHAMPAGNE. Nossas unidades de carros de combate, iniciaram o movimento na tarde de 9 de junho, a 17 de junho tínhamos atingido a fronteira suíça e a 18 de junho estávamos em BELFORT e EPINAL. Esse movimento foi realizado a despeito de que os franceses tinham persistentemente e um pouco insensatamente destruído quase todas as pontes até a fronteira suíça.

Poderemos ter uma idéia do trabalho dos pioneiros se considerarmos que sob um comando eles construíram:

Na POLONIA: 9 pontes militares com uma extensão total de 765 m; 99 pontes de circunstância com uma extensão total de 2.436 m.

A OESTE: 33 pontes militares com uma extensão total de 1.272 m; 67 pontes de circunstância com uma extensão total de 1.452 m; 208 pontes com uma extensão total de 5.925 m.

Destas 208 pontes, 135 tinham uma capacidade de 16 ou mais toneladas.

Concluimos deste rápido esboço de uma parte das formidáveis operações na POLONIA e na FRENTE OCIDENTAL, que as estradas da vitória não foram de nenhuma maneira macias rodovias. Apesar das sérias dificuldades resultantes, tivemos, a meude, de avançar e combater em estradas secundárias e através do campo. Isto atrazou-nos um pouco poré jamais nos deteve.

F R E Z A S		ALARGADORES
todos os tipos e tamanhos		COSSINETES MACHOS
CAIXA POSTAL, 1094		
ALM & HEINRITZ SÃO PAULO		
Artigos nacionais que substituem em qualidade os estrangeiros		

PRODUTOS "CAIÇARA"

Creme de Milho — Fubá mimoso

Moagem Minas-Rio, Ltda.

Rua Conselheiro Rocha, 561