

# TRAVESSIAS FEITAS NA BATALHA DA FRANÇA

Cap. NEWTON FARIA FERREIRA

*O presente artigo foi traduzido do livro "Engineers in battle", publicado em junho de 1942. No mesmo, o seu autor, Ten. Cel. Paul W. Thompson, do Exército Norte-Americano, colecionou uma serie de 15 artigos versando sobre ações da Engenharia alemã na presente guerra, e oriundos de divulgações feitas por revistas militares alemães. (1)*

No inicio da ofensiva alemã e durante a batalha de FLANDRES, o 88º Batalhão de Engenharia deve ter aguardado com ansiedade a sua vez de entrár em ação. Durante aqueles dias a Divisão de Infantaria, grande unidade a qual pertencia o referido Batalhão, fazia parte das tropas em reserva, marchando à retaguarda da ala esquerda do Grupo de Exército, o qual, operando ao norte do SAMBRE, empenhava-se em cercar as forças aliadas em FLANDRES. As missões do Btl. mais se assemelhavam a missões de manobras, que propriamente de guerra: concertos em pontes, marcações de estradas, reconhecimento de areas para bivaques e outras semelhantes. Era esta a situação quando o Exército belga capitulou (28 maio 1940).

Esta capitulação veio desobrigar automaticamente um grande número de divisões alemãs, e, entre elas, a do 88.º Batalhão de Engenharia. Nessa ocasião estava empenhado no reconhecimento de uma estrada ao norte de CAMBRAI, em direção a LENZ, missão aliás pouco interessante. Recebeu ele ordem de interrompe-la imediatamente e marchar em direção ao Sul. Pode-se por este observar-se que o alto comando alemão se preparava para a travessia do SOMME, a qual por seu turno deveria ser o prenuncio da batalha de FRANÇA.

---

(1) Vierteljahreshefte für Pioniere. Militarwissenschaftliche Rundschau. Militar-Wochenblatt.

Foi nos últimos dias de maio que a batalha alcançou as visinhanças de Amiens, às margens do SOMME. Após passar cerca de dois dias em CONTAY-VAND COURT, dirigiu-se o Batalhão para as visinhanças de VIGNA-COURT. A sua divisão havia conquistado aquele setor, rechasando as tropas que o mantinham; iniciou então o Batalhão os seus preparativos para a travessia.

Os preparativos consistiram principalmente no reconhecimento e reunião do material. Aquele foi minucioso e cheio de dificuldades, tendo tomado parte todos os oficiais, inclusive o próprio comandante. Os grupos encarregados do reconhecimento operaram aproveitando as sombras da noite, entardecer e amanhecer. Penetraram no vale do rio e, algumas vezes mesmo, o atravessaram, indo até a margem inimiga. Conseguiram valiosas informações sobre as posições, as medidas tomadas para o seu reforçamento e os movimentos do inimigo. Verificaram também que as tropas francezas eram na sua maioria constituídas por Marroquinos.

Os resultados finais do reconhecimento, após intensivo trabalho foram os seguintes:

- largura do rio 27 a 30 metros;
- margens verticais e protegidas contra as cheias por uma especie de muro de terra e lama;
- corrente vagarosa e canalizada;
- em certos trechos o talweg corria junto à margem;
- o vale do rio media cerca de 1200 metros, era baixo pantanoso, coberto de musgo, água estagnada e lamacenta;
- todas as pontes haviam sido destruidas.

Apezar da pobreza de detalhes que possuímos é interessante e significativa a operação de travessia. A técnica da operação parecia estar sob a estreita direção das tropas de Engenharia. A Engenharia divisionária foi reforçada por um outro Batalhão, — talvez de Corpo de Exército — ficando subordinado ao comando conjunto do comandante do 88.º B. E. Os elementos de reforço não tomaram parte no reconhecimento, mas prestaram valioso concurso na reunião do material para a travessia. Esta reunião é um ótimo exemplo da utilização dos recursos locais. Foi passada uma rigorosa busca nas aldeias e fazendas

das redondezas, e todas as peças de madeira encontradas, possíveis de serem usadas, foram transportadas a área de reunião de material, pelos veículos do trem de pontos e coluna de abastecimentos. (2) É curioso salientar a procura especial que tiveram as escadas, para servirem de taboleiro às passarelas, tendo como suporte os botes pneumáticos. As tropas de Engenharia dispenderam grande parte de seu tempo, fabricando rolos de estivas. No momento necessário elas dispunham de centenas de metros. Os mesmos destinavam-se a cobrir as terras pantanosas do vale, permitindo o acesso dos veículos às margens de embarque e aos encontros das pontes, consistiam em páus roliços ligados por cordame. Finalmente, todos os botes pneumáticos foram preparados, distribuídos pelas turmas e transportados para as áreas de reunião. (3)

Para a travessia propriamente dita o B. E., menos uma Cia., foi designado para o sector do regimento de assalto da Divisão operando na ala direita. Deduz-se d'ahi a existência de um outro regimento de assalto na ala esquerda, e que tenha as suas necessidades em Engenharia assistidas pelo B.E. de reforço. A 1.<sup>a</sup> Cia. do 88.<sup>o</sup> B.E., não tomou parte na travessia, por ter-lhe sido atribuída outra missão especial.

Não foi mencionado se o B.E. estava ou não adido ao R.I. para o qual trabalhava. Contudo o plano de ataque contemplou-o da maneira seguinte:

- 2.<sup>a</sup> Cia. — menos um pelotão —, para operar com os botes de assalto e construir passarelas, entre YZEUX e BOURDON;
- 1.<sup>o</sup> Pelotão da 2.<sup>a</sup> Cia., para acompanhar as primeiras vagas de assalto da Infantaria, com a missão de limpar as estradas e caminhos, de possíveis blocos e outros obstáculos existentes;
- 3.<sup>a</sup> Cia., motorizada, para construir a ponte de 3 tons. sobre botes pneumáticos, ao noroeste de BOURDON. (4)

---

(2) O fato a seguir demonstra que os B.E. não possuem organicamente passarelas de equipagem. Quando constroem passarelas usam os botes pneumáticos como suporte, sendo o taboleiro de circunstância. Os norte-americanos possuem passarelas de equipagem em suas unidades de PONTONEIROS, as quais são orgânicas de Exército.

(3) O B.E. divisionário, na D.I., possui: cerca de 30 botes pneumáticos pequenos e cerca de 20 grandes. Seu dimensionamento é respectivamente  $1,20 \times 3,00$  e  $1,80 \times 5,40$ .

(4) É a seguinte a organização do B.E. de D.I.: Três Cias. de Engenharia, um trem de pontes e um trem de abastecimentos. As duas

(O estudo do plano de travessia nos mostra vários pontos interessantes. A frente em que a 2.<sup>a</sup> Cia. deveria operar, presumivelmente a frente do regimento de Infantaria da ala direita, media cerca de 2.700 metros em largura. A ponte de três toneladas a ser construída pela 3.<sup>a</sup> Cia. seria de um tipo pouco comum nas operações alemães. Normalmente os grandes botes pneumáticos destinam-se a serem utilizados como meios descontínuos de travessias, isolados ou em portadas; e a primeira ponte a construir é a standard de pontões e cavaletes, da equipagem de 10 ou 20 tons. O taboleiro da ponte de 3 tons. deve ser improvisado. A designação de um pelotão de engenharia para acompanhar a Infantaria no assalto é clássico na doutrina alemã).

A travessia estava marcada para ter início ao amanhecer do dia 5 de junho. Durante a noite de 4 para 5 de junho, as duas Cias. do 88.<sup>o</sup> fizeram seus caminhos para as areas de reunião final, debaixo do mais rigoroso silencio. A demarcação dos mesmos havia sido realizada em noites anteriores. Ao findar a noite de 4 para 5, a Engenharia transportou para as areas de reunião final todo o material necessário; botes pneumáticos, escadas e vigas diversas.

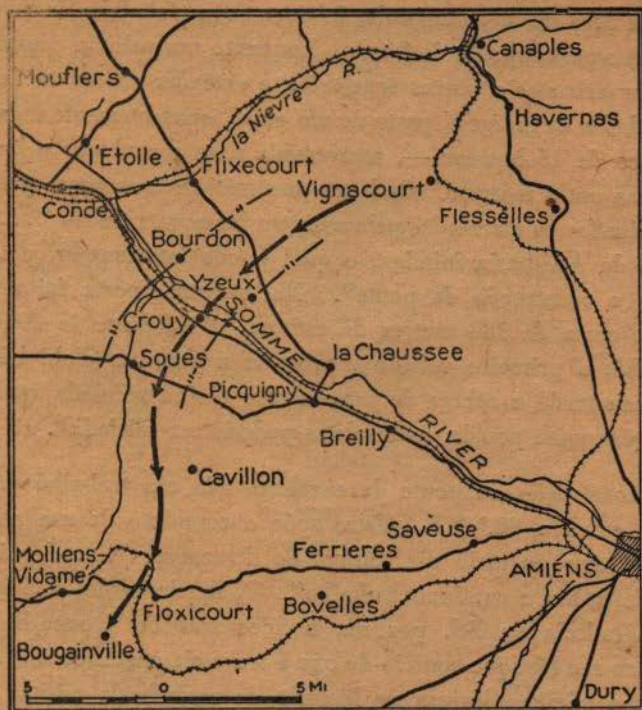
Ela foi auxiliada pela Infantaria e pelo pelotão de Infantes pioneiros do R.I. Este pelotão, que é orgânico de todo regimento de infantaria alemã, estava, nesse caso particular, adido ao B.E. A hora "H" foi marcada para as 04,30 de 5 de junho. Pouco antes desta hora, cerca de 04,00, o cmt. do B.E. comunicou (pelo rádio?) ao cmt. da Divisão, que "tudo estava em ordem e pronto para a travessia". Precisamente às 04,30 teve início o transporte dos botes de assalto das areas de reunião final, dirigindo-se n'uma larga frente, para a margem do rio. Atravessaram os baixos do vale, pelos caminhos reconhecidos e balisados nas noites procedentes. O ataque iniciou-se sem a clássica preparação de Artilharia, de modo a obter-se o elemento surpresa. (Neste detalhe a travessia difere das demais realizadas na mesma manhã, sobre o SOMME, que foram, na sua maioria, feitas com o apoio de barragem da artilharia pesada, tipo guerra mundial).

O reconhecimento metuculoso e as medidas tomadas para conservação do sigilo das operações não foram em vão: uma quasi completa

---

primeiras Cias. de Engenharia marcham a pé, tendo o seu material transportado em viaturas hipomoveis. A 3.<sup>a</sup> Cia. é completamente motorizada.

surpreza foi obtida. Sómente após as primeiras vagas de Infantaria terem atravessado o rio começando a dispersar-se pela margem na tomada de posições, os franceses descobriram a operação. Neste momento os botes pneumáticos, impelidos pelos remadores, regressavam à primeira margem, onde a Infantaria componete da 2.ª vaga, aguardava-os para ser atravessada.



Travessia do SOMME, no dia 5 de junho de 1941

Em pouco tempo, quasi que instantaneamente, devido a precariedade dos fogos das armas portáteis francesas, que ainda era impreciso, a 2.ª Cia. do 88.º, impeliu atravez do rio a sua passadeira improvisada, mas bem construida e resistente. A infantaria começava a atravessá-la, quando começou o canhoneio da Art. francesa.

O fogo da Art. foi mais eficiente que o das armas portáteis (estava ainda bastante escuro para o bom êxito dos atiradores). Diversas

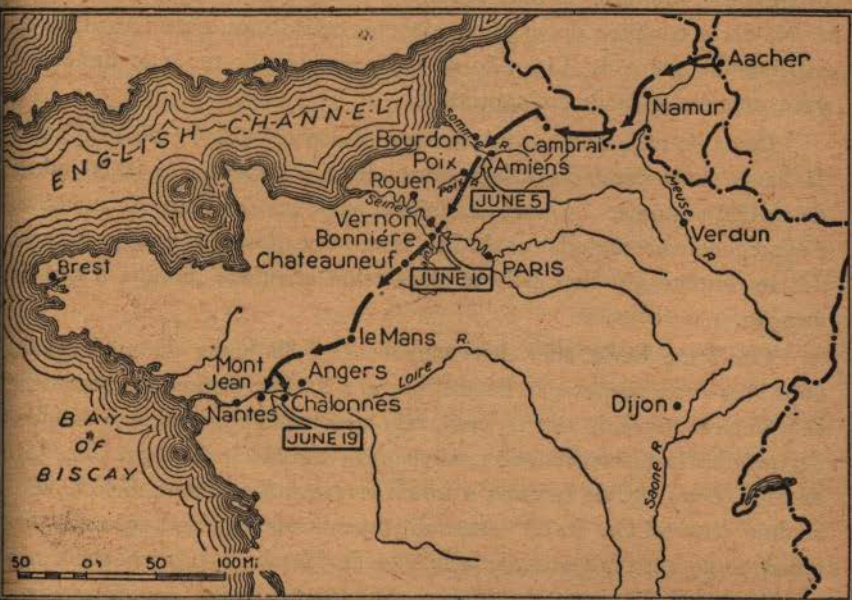
pontes foram atingidas e começaram a ocorrer perdas entre a Infantaria e Engenharia. O fogo da Artilharia provinha de posições localizadas próximo à margem do rio, pelo flanco direito. Surgiu uma ordem de que os canhões anti-tanks deveriam ser atravessados. Foram os mesmos puxados até o rio, embarcados em portadas sobre botes pneumáticos e atravessados.

Enquanto a primeira vaga de Infantaria progredia na margem oposta, a 3.<sup>a</sup> Cia., a motorizada, iniciava seus trabalhos de construção dos acessos para a ponte de 3 tons. Enquanto um pelotão empenhava-se em cortar arbustos e outras vegetações e estender as estivas feitas nas proximidades da margem, parte de um outro, aparentemente uma Secção com cerca de 15 homens —, atravessava para reconhecer e balisar os acessos na outra margem. Os botes pneumáticos e as peças preparadas de madeira foram arrastadas pela margem lamacenta do rio "...debaixo do fogo da Artilharia inimiga, o qual pode interromper, porém não impedir, a construção da ponte". Na margem oposta foi necessário estender cerca de 180 metros de estivas. Finalmente às 09,00 horas da manhã, o primeiro veículo atravessou a ponte, a d'ahi há poucas horas mais tarde, a cabeça de ponte estava tão consolidada, que "... a construção ponte pesada de cavaletes poderia ser iniciada".

A construção da ponte de cavaletes não era trabalho para uma unidade como o 88.<sup>o</sup> B.E. Este, após o completo de sua missão na travessia, teve ao meio dia, ordem de descansar, "... depois de 48 horas de árduo e contínuo trabalho". Naquela tarde, a Engenharia, "... agradecia ao Btl. por seu heróico trabalho", recolhendo-se o mesmo ao seu bivaque conscio de que a travessia em Amiens, "... seria mais uma página gloriosa na história da engenharia militar alemã", (a qual poderia ter sido, se a resistência inimiga fosse mais forte).

No dia seguinte (6 de junho), o 88.<sup>o</sup> B.E. acompanhando o grosso da Divisão, atravessou o SOMME (sobre a ponte de cavaletes?). O principal acontecimento do dia, foi a volta para o controle do Batalhão do pelotão da 2.<sup>a</sup> Cia. que estava adido ao regimento de Infantaria. Os componentes do pelotão tinham emocionantes histórias a contar: histórias de como eles haviam devastado as florestas ao norte de Cavillon. Neste meio tempo, elementos avançados da Divisão alcançavam Bouganyville.

A 7 de junho a Divisão encontrou o segundo grande obstáculo em seu caminho: o rio POIX. O vale do rio achava-se batido por pesado fogo de artilharia. Mesmo assim o cmt. da Divisão resolveu tentar forçar a travessia n'aquele dia. A noite formou-se um destacamento avançado de assalto, motorizado, o qual iniciou seu movimento ao amanhecer de 8, e de um arranco, assegurou a travessia nas proximidades de BOIS BRISSAY. Esta parte nos interessa em particular, pois do aludido destacamento fazia parte a Cia. motorizada do 88.º B.E., isto é a 3.ª Cia. Observa-se que ela é usada com frequência em operações desta natureza.



Estrada do avanço do 88.º B.E.

Na noite de 8 a Divisão avançou sobre GRANDVILLIERS. A 3.ª Cia. continuou fazendo parte do destacamento avançado. Salienta-se que o flanco direito da Divisão foi por várias vezes atacado por tanks inimigos. Pareciam pertencerem os mesmos à 1.ª Brigada Inglesa, que por essa ocasião combatia em sua retirada para o SEINE, e mais tarde para CHERBOURG e INGLATERRA.

A vanguarda da Divisão alemã, constituída pelo destacamento motorizado, do qual ainda fazia parte a 3.<sup>a</sup> Cia. do B.E., atingiu VERNON, sobre o SEINE, no dia 9 de junho. Os alemães, como até então vinha acontecendo, esperavam encontrar a ponte intacta, mas por felicidade ocasional, a mesma havia sido destruída. O cmt. da 3.<sup>a</sup> Cia., providenciou imediatamente o reconhecimento do rio para a construção da ponte e início das primeiras travessias descontínuas. Simultaneamente a notícia da destruição da ponte foi radiografada para a retaguarda. A reação não se fez esperar. O restante do 88.<sup>o</sup> B.E., em caminhões (tirados de onde?) dirigiu-se rapidamente para VERNON (50 milhas). A 1.<sup>a</sup> Cia., que até então ainda não havia tomado parte em operações de travessia, juntou-se ao Btl., pouco antes deste dirigir-se para VERNON. Aqui, diz o tradutor do original alemão, existe uma nota inexplicável, salientando que a 1.<sup>a</sup> Cia. não estava presente por ter sido destacada para uma "missão de treinamento".

Cerca de meia noite, o Btl. reúne-se nas proximidades de VERNON. Já havia então recebido ordem para iniciar a travessia às 03,30 horas da manhã seguinte. De novo foi feito o emprego dos botes pneumáticos e conseqüentemente, todos os do Btl. foram transportados para a margem do rio durante a noite. Não se manifestou atividade inimiga digna de menção.

Conforme havia sido determinado, às 3,30 horas da madrugada, após uma curta preparação de Artilharia, a 3.<sup>a</sup> Cia. começou a atravessar as primeiras vagas de assalto, em locais justamente pouco abaixo da cidade, onde havia se manifestado uma pequena resistência inimiga. Uma Cia. de Mtrs. e um Btl. de Infantaria foram atravessados. Neste meio tempo, as duas outras Cias. do 88.<sup>o</sup> estavam empenhadas na construção de portadas, tendo em vista o estabelecimento de "ferries", possivelmente nas proximidades da ponte destruída. Não muito tempo depois estavam instalados dois deles e em lenta marcha de aproximação iniciou-se o movimento, tendo em vista proteger os veículos que aos poucos se acumulavam na 1.<sup>a</sup> margem do rio.

Parece que os "ferries" "funcionaram ininterruptamente, noite e dia, em 10 e 11 de junho. Na noite de 10 para 11, as portadas viram-se ameaçadas por minas flutuantes, evidentemente lançadas por patrulhas francezas operando a montante do rio, acima de VERNON. Foi outro trabalho para a Engenharia. A princípio foi resolvida a situação pela



caça das minas a tiro de fuzil, tendo os melhores atiradores do Btl. sido escalados para aguardarem nas margens a descida das minas. Na manhã de 11 o volume de minas que descia o rio aumentou consideravelmente, obrigando a engenharia a construir uma pequena barragem de madeira. Dizem alguns que no mesmo ponto existia restos de uma outra construída pelos franceses, como treinamento. Concluída a barragem foi a mesma completada pelo lançamento de uma rede de arame. (É interessante salientar o emprego de minas flutuantes e a defesa contra elas, outra missão particular da Engenharia, o que será assunto que muito poderá nos dar o que pensar).

A 11 de junho chegaram à margem do rio no local em que estava se processando a passagem descontínua, três trens de pontes remetidos pelo Corpo de Exército. O cmt. do mesmo informou ao cmt. do 88.º B.E. que havia sido ordenada a construção de uma ponte de cavaletes e pontões, nas proximidades da ponte demolida. A referida construção começou na noite de 11 para 12, tendo o primeiro veículo atravessado precisamente às 0,8,00 de 12. A ponte tinha um comprimento de 190 metros, e possivelmente feita com o material da equipagem de 10 tons. (Esta parte é interessante sob vários pontos de vista. O período de tempo entre a primeira travessia feita pela infantaria de assalto e o início da construção da ponte — cerca de 40 horas —, desmente a popular impressão alemã de que os pontoneiros de sua engenharia constroem suas pontes em tempos relampagos. A engenharia divisionária constrói a ponte, mas pelo que se deduz, ela não dispõe organicamente de equipagem de pontes. O tempo requerido para a sua construção — cerca de 10 horas — mostra as possibilidades desta equipagem alemã, a qual é montada pelo método de portadas).

Logo após a conclusão da ponte, o grosso da Divisão atravessou-a, levando-nos a supor, que enquanto as duas portadas haviam operado continuamente, elas não haviam atravessado senão parte da Divisão. A ponte foi usada sómente em um sentido (SUL), tendo as portadas se encarregado de efetuar a travessia dos veículos que voltavam (NORTE). Este é outro aspecto interessante: a ponte usada no sentido de tráfego mais intenso, e os meios descontínuos no sentido contrário.

Canhões anti-aéreos tiveram a missão de proteger a ponte e em várias ocasiões entraram em ação contra a Aviação atacante. Entretanto, na tarde de 12, quando os referidos canhões estavam atraves-

sando a ponte, um único avião francês, voando baixo acertou uma bomba sobre o seu taboleiro. Podemos por este fato, verificar os resultados de uma única bomba atingindo em cheio uma ponte de equipagem: quatro portadas, cerca de 24 metros de ponte, — foram afundadas, tendo os pontões próximos sido ainda atingidos e danificados pelos estilhaços. Seis soldados de engenharia morreram. Os trabalhos de reparação duraram cerca de quatro horas. Durante a mesma, as portadas voltaram a funcionar no sentido sul, novamente.

Nos dias seguintes ao dia 12, o 88.º B.E. esteve ocupado principalmente na guarda e proteção de sua ponte e problemas consequentes: controle do tráfego sobre a ponte, emprego das portadas na travessia de retorno, reparação permanente dos caminhos de acesso à ponte, reparação das redes contra as minas flutuantes, etc. Enquanto estava ocupado em reparar uma rede contra minas, danificada, o Btl. teve a sua segunda funesta experiência com outro avião francês. Desta vez o mesmo voou à noite, lançando uma série de bombas mais ou menos a esmo. Uma delas atingiu o pelotão encarregado da reparação, tendo morto cinco soldados e ferido cerca de trinta.

No dia 14 de Junho o Btl. preparou-se para marchar (deixando a ponte aos cuidados de quem? Da Engenharia de Corpo de Exército?). A 3.ª Cia. reassumiu seu lugar no destacamento avançado, motorizado, tendo o mesmo encontrado intactas as pontes sobre o EURE, mais adiante. As operações nesta altura transformaram-se em perseguição. O trabalho principal da Engenharia, ou melhor, o mais comum, consistiu na limpeza dos obstáculos e campos de minas deixados sem defesa, pelos franceses nasua retirada.

Três dias mais tarde, isto é, a 17, vimos o Btl. sob novas condições: haviam sido aproveitados todos os veículos motores abandonados pelos franceses e encontrados na frente de seu avanço, estando o Btl. completamente motorizado, e marchando próximo à vanguarda divisória.

A 19 de Junho, a 3.ª Cia. com o destacamento avançado atingiu o LOIRE. Durante a noite de 19 para 20 e no dia seguinte, a mesma, usando seus botes pneumáticos atravessou todo o destacamento avançado. Foram usados dois pontos principais para esta travessia: um em CHALONNES e outro em MONT-JEAN. Nos mesmos existiam



Pontoneiros alemães construindo uma ponte fixa em substituição a outra destruída pelos franceses em sua retirada

duas pontes destruídas pelos franceses, de modo que o problema "caminho de acesso à ponte" não existiu.

Nesse mesmo dia 20, o grosso do B.E. também atingiu o LOIRE, tendo avançado cerca de 160 quilômetros somente naquele dia usando os veículos aproveitados. As 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> Cias. logo entraram em ação, preparando os caminhos de acesso às margens para a travessia em portadas. Achavam-se nas proximidades de INGRANDES três quilômetros a oeste de MONT-JEAN. Nas primeiras horas da manhã de 21 o Btl. recebeu ordem de, completo, inclusive a 3.<sup>a</sup> Cia., reunir-se nas proximidades de CHALONNES, para a construção da ponte de equipamento, ficando dispensado de todas as tarefas em que estava empenhado. Simultaneamente chegava àquele local o trem de ponte, fornecido pelo Exército.

O B.E. dispendeu o resto da manhã na montagem das portadas e preparando os encontros da ponte. Ao meio dia começou a ligação das mesmas, às duas horas estava a ponte terminada, e duas divisões começaram logo a atravessá-la. As missões da Engenharia nesta travessia foram as mesmas que na anterior (SEINE): conservação dos caminhos de acesso, controle do tráfego, construção e reparo das redes de minas e uso de portadas para o tráfego de retorno.

O "ferry" usado em CHALONNES merece menção especial. Consistia no conjunto "ferry" regulamentar do trem de ponte alemão, isto é: uma portada de quatro toneladas, e o conjunto "ferry", propriamente dito, constando de cabo de aço, roldanas e tripés telescópicos para ancoragem. Parece-nos que este tipo de conjunto "ferry" foi largamente usado pelos alemães em todas suas últimas campanhas.

O 88.<sup>o</sup> B.E. guarnecia a ponte construída em CHALONNES e movimentava as portadas, quando o armistício com a França foi assinado.

