

A Fortaleza Européia

As linhas de comunicação do interior da Alemanha, que constituíam a trama estrutural dêsse fantástico edificio, já se contorcem e retorcem, nas âncias do iminente estrangulamento.

Traduzido da revista FORTUNE e adaptado pelo
Ten. Cei. PAULO MAC CORD

A Fortaleza Européia não passa de uma força de expressão dos germânicos. Na verdade, o perímetro costeiro da Europa acha-se fortificado em numerosos locais e qualquer desembarque será ali, sempre, uma operação temerária. Mas, sob o ponto de vista tático, o papel de uma fortaleza culmina, para o defensor, em impedir que o atacante penetre na zona defendida, e termina, diante do inimigo, pela rutura dos próprios dispositivos, por êle provocada. Ora, no caso da Europa até mesmo a propaganda alemã assevera que é impossível impedir desembarques aliados, enquanto que, para os estrategistas das Nações Unidas, a operação não termina, antes começa pela abertura de brechas nas defesas do litoral. E' que, para êles, o objetivo consiste, não em vencer rígidas linhas fortificadas, senão em obter, atrás das mesmas, campos de batalha onde bater o exército alemão.

QUANDO A RETIRADA NÃO É MAIS POSSÍVEL...

Longe de ser uma unidade estratégica, o continente europeu abre-se, logo tenham as forças das Nações Unidas transpassado o seu contorno, dividido nas zonas estratégicas que lhe são próprias: as orlas meridionais da Itália e dos Balkãs, os complicados terrenos de manobras da França e dos Países Baixos, as regiões cruciais do mar do Norte e do Báltico, as caprichosas formações da Scandinávia, e, finalmente, o próprio Reich, por si mesmo estrategicamente complexo, nas suas planícies setentrionais e orientais, na sua conglomeração de cidades a oeste, na região montanhosa do sul da Alemanha, nos vales da Áustria, nos passos difíceis pela crista dos Alpes.

Hitler, pelo menos durante o período das suas investidas espetaculares, parecia compreender perfeitamente que a ofensiva não visa a conquista do território, mas o aniquilamento do adversário, que a profundidade é a dimensão essencial na guerra e que a perda da faculdade de bater em retirada significa derrota para o combatente. Mesmo antes que os russos mostrassem como é possível barganhar espaço, ganhando tempo e vidas, já haviam os alemães tirado proveito da inabilidade de outras nações em retirar. Esmagaram a Polónia na tenaz russo-germânica e lançaram o exército francês no dilema — rendição ou afogamento no mar. Na realidade, os generais nazistas são bastante argutos para perceber que é viciosa a concepção da Fortaleza Européia, que o problema estratégico que têm a enfrentar é justamente oposto ao inspirado pelo carácter sedentário das fortificações, visto que necessitam de mobilidade. Para êles, a Europa não é uma Fortaleza e sim uma cadêia.

Em suma, os alemães estão sendo levados a se ajustar a um ambiente de guerra perfeitamente novo para êles. A luta volta-se para dentro da Europa e só lhes resta o recurso de provarem que a *defensiva pode ganhar a guerra*.

Terão de criar tipos de defesa ativa em espaços relativamente estreitos, de guarnecer uma orla de mais de doze mil quilômetros com defesas estratégicas no centro, de assegurar máxima produção a despeito da ofensiva aérea aliada e, finalmente, de realizar o escoamento ininterrupto de suprimentos para as várias frentes em volta do círculo. Tudo se reduz, como é evidente, a simples problemas de logística. Pouca oportunidade haverá para a espécie de surpresas estratégicas de que Hitler tanto gosta. Poderá êle, no entanto, como reputado mágico, fazer ainda sair alguns coelhos da sua cartola: tentar pela terceira vez o que um exército alemão mais forte não conseguiu nas duas primeiras — a destruição do exército vermelho, procurar inverter o sentido da invasão do continente europeu — irrompendo nas Ilhas Britânicas, forçar uma saída pela Turquia para o Oriente Médio afim de escapar às forças que se fecham sobre êle, simular uma investida através da Espanha para intimidar os aliados no norte da África ou, ainda, sonhar com incursões aéreas gigantescas capazes de abater, além do Atlântico, o ânimo forte dos Estados Unidos. Mas nenhum desses atos por si, nem todos combinadamente, poderão modificar o carácter fundamental da nova fase da guerra: estar a Alemanha, para o resto da campanha, definitivamente relegada à defensiva, da qual só lhe resta tirar máximo proveito. Dora em diante, os dias dessa nação pertencem aos seus sisudos táticos e enfatuados mestres de logística.

O exame que se segue da posição dos alemães não permite prever como, quando e por onde se dará a invasão aliada. Nem tão pouco pode prevê-lo o alto comando alemão. Mas, para serem eficientes em

qualquer ponto onde se der a invasão, os germânicos devem pressupor no seu plano de defesa continental o desencadeamento de um ataque múltiplo e simultâneo aos pontos da periferia. Fica, assim, muito reduzida a vantagem da linha interior, porque, conquanto um diâmetro seja menor que o perímetro, a soma de quatro ou mais diâmetros seguramente não o será. Além disso, o plano alemão não pode admitir com certeza se o front russo estará liquidado ao tempo da invasão aliada, e o requisito primordial para o êxito dessa invasão, a ser empreendida em larga escala, é justamente a coexistência desse front em franca ebulição. Finalmente, o alto comando alemão não pode deixar de sentir que a invasão aliada, para todos os efeitos, já está na sua primeira fase, qual seja a autêntica barragem que desde março de 1943 vem martelando o continente, sob a forma de bombardeio sistemático.

A RIBALTA E O ELENCO

Para enfrentar a invasão multívia pela roda viva em que se encontra, o alto comando alemão dispõe de forças navais limitadas, com 500 ou mais submarinos, de fortificações costeiras em quantidade pouco conhecida e de qualidade duvidosa, de 400 a 450 divisões de diversas nacionalidades, da capacidade produtiva do império do Eixo na Europa e da rede continental de estradas de ferro e rios navegáveis.

Teoricamente, a invasão pode ser frustrada quer nos portos de embarque, quer em pleno oceano, quer nas praias de desembarque. Desde que a Luftwaffe não tem probabilidade de readquirir a superioridade aérea e a esquadra alemã não se pode atrever a realizar ação ofensiva contra os portos aliados, fica afastada a hipótese de uma interferência séria por ocasião do embarque. Durante a travessia, parece dever caber à experimentada frota submarina alemã a maior soma de responsabilidade na tática contra a invasão. Mas, até agora no meio do Atlântico, sua eficiência só foi mantida enquanto não se fez sentir a eficácia dos novos métodos aliados de proteção aos comboios e a violência dos bombardeios sucessivos dos centros de produção de submarinos. Nas águas do litoral europeu, para onde certamente refluíram ou têm de refluir, os elementos dessa frota ainda mais improficuos se mostrarão, por ficarem expostos à atividade da aviação combinada com superiores forças ligeiras navais, suas implacáveis inimigas. Resta, assim, aos alemães a contingência de concentrar todos os seus esforços na tentativa de deter a invasão nas praias de desembarque.

Suas fortificações de costa, erigidas pela fabulosa organização Todt, pouca semelhança parecem ter com a linha Maginot. Não apresentam maravilhas de obras subterrâneas,*mas apenas algumas cons-

truções de concreto e aço encadeadas e de longo desenvolvimento. Há abundância de meios concentrados de potência de fogo. Casamatas de concreto ou de tanques obsoletos semi-enterrados e abrigos cavernas são localizados em pontos estratégicos, afim de proteger os homens contra a ação do bombardeiro aéreo de artilharia. Canhões de quinze polegadas guarnecem os pontos vitais; os de oito polegadas são destinados à defesa das praias. Por trás dos pontos de invasão provável, artilharia está pronta a bater a praia com fogos de concentração. Qualquer trecho do litoral, desde a Bretanha até os Países Baixos, dizem os alemaes, pode ser varrido pelo fogo. As estradas que vão ter à costa acham-se minadas em profusão.

Semelhante trabalho de fortificação, particularmente acelerado nas últimas semanas, foi desenvolvido ao máximo na Mancha e muito pouco ao longo das linhas costeiras da Itália. Em junho último, a imprensa alemã vangloriava-se da existência de 1.430.000 homens trabalhando em fortificações para a organização Todt; em abril, esse número oscilava em torno de 500.000, segundo o tenente-general Diettmar, autoridade militar de então na propaganda nazista pelo rádio.

Conquanto tais defesas sejam destinadas a proteger toda a linha de costas da Europa controlada pelo Eixo, desde a Noruega até a Grécia, a propaganda germânica começou nos últimos meses a preparar o espírito do povo para defrontar a verdade: as fortificações podem tornar os desembarques aliados grandemente penosos, mas são impotentes para detê-los. Protegidas por superioridade aérea e naval, as forças de invasão das Nações Unidas estabelecerão inevitavelmente contacto terrestre com os exércitos europeus do Eixo. O número de homens desses exércitos é grandemente discutível em face da discordância existente quanto às perdas que sofreram na Rússia. Pelo exame dos relatos soviéticos, mais de um terço dos efetivos inimigos já foram aniquilados.

As estimativas americanas são menos otimistas. O Secretário da Guerra, Sr. Stimson, admitiu em março último que os alemães possuíam 300 divisões em armas, os italianos oitenta, e os satélites do Eixo outras oitenta. As estimativas britânicas ainda são menores. Mas, considerando as perdas das potências adversárias desde março, particularmente no Norte da África, é razoável afirmar com segurança que o alto comando alemão pode dispor de 400 a 450 divisões para a defesa da Europa sob o seu jugo.

Dessa força, pelo menos 150 divisões devem permanecer no front russo de 3.000 quilômetros de extensão, sem o que a Alemanha correria o risco de ficar à mercê do Exército Vermelho. Uma reserva estratégica de 100 a 150 divisões tem de ser prevista, dentro das mais elementares regras militares. As 100 ou 200 divisões restantes seriam destinadas à defesa do norte, oeste e sul da Europa — admitindo, naturalmente, que nem a Itália nem nenhum outro prosélito da Alemanha realiza em

empo a própria defecção do malfadado pacto e que, ainda, o Eixo não tenha a sofrer maiores perdas de sangue na frente russa até o momento da invasão aliada.

Problema crucial de logistica para os nazistas é dispor convenientemente, bem a frente dos invasores, as tropas disponíveis e os armazéns de reabastecimento, porque o transporte de forças modernamente equipadas apresenta proporções algo gigantescas. Para levar o Primeiro Exército Britânico (185.000 homens) dos seus acantonamentos na Inglaterra aos pontos de embarque para o Norte da África, as estradas de ferro britânicas tiveram de fornecer 440 composições especiais de tropas e 680 de carga. Transportes de tamanho vulto, sob o fogo concentrado das forças aéreas aliadas, em condições de superioridade, seria jôgo arriscado. Por isso, prefere o alto comando alemão lançar outra cartada: adivinhar desde já onde e com que forças os aliados atacarão.

De acôrdo com as informações que escaparam à censura nazista, os elementos germânicos parecem estar disseminados da maneira seguinte. Onze divisões, das quais cinco destinadas a operar em fortificações fixas, estacionam na Noruega, duas na Dinamarca, três no Países Baixos, sete na costa de Antuérpia ao Havre, seis mais ao sul em direção a Brest, cinco dêsse ponto à fronteira hespanhola. À retaguarda das divisões costeiras alemães acham-se seis divisões blindadas, localizadas de maneira a poderem alcançar o litoral em dez horas. Oito ou dez divisões, seis das quais italianas, estão distribuídas ao longo da costa meridional da França. Todas, somadas, oscilam em tórno de cinqüenta divisões, da Noruega até a Itália. A Itália, em sí, tem uma guarnição presumível de quarenta e sessenta divisões, quase todas italianas, certamente. Supõe-se que nos Balkans existam de quarenta a cinqüenta divisões, metade de alemães. Em outras palavras, as forças do Eixo destinadas à defesa da Europa acham-se divididas em três grupos aparentemente iguais, o primeiro guardando as costas do Atlântico e do Mediterrâneo francês, o segundo a Itália, o terceiro os Balkans. Essa igualdade, rigorosamente falando, é puramente numérica: o valor combativo das excepcionais divisões constituídas exclusivamente de alemães estacionadas a oeste equivale ao dos outros dois grupos reunidos.

Antes da luta, êsses podem contar, até certo ponto, com os abastecimentos requisitados no local e com os estoques militares organizados com antecedência. Dentro da dura realidade, o comando alemão terá de enfrentar um descorçoante problema de transportes. Provavelmente, o programa aliado de invasão não é agradar os adivinhos alemães, arrojando-os, em consequência, a um reagrupamento completo de suas forças em várias direções, simultaneamente, e por mais de uma vez. Enormes quantidades de munição, suprimentos e reforços terão de rolar

incessantemente para os fronts. "A única probabilidade de sucesso", diz o Coronel Theobald von Schaefer, do Instituto de Pesquisas Militares do Reich, "reside na máxima velocidade em concentrar tropas e material, i.e., na existência de boas estradas de ferro e de rodagem". Os alemães atribuem ao esgotamento do seu organismo de transporte a causa principal de derrota de 1918. Terão motivos para esperar que, desta vez, o seu sistema de transporte lhes traga a vitória?

Todas as artérias de comunicação da Europa, exceto a Rússia, estão hoje controladas pelas necessidades militares alemães. O Eixo administra diretamente 250.000 quilômetros de linha (inclusive 25.000 quilômetros na Rússia ocupada), ou sejam, mais de 60 por cento da quilometragem de ferrovias dos Estados Unidos, e interfere com a política de transporte da Suécia, Suíça, Espanha e Portugal. Controla também as linhas de navegação interiores que, antes da guerra, representavam um quinto das possibilidades de transporte da região. Para tempos normais, o desenvolvimento do sistema circulatório europeu não é apenas adequado, mas excelente.

Mas os tempos que correm são anormais. Dantes, os grandes transportes de mercadorias do comércio interno europeu eram realizados por mar, cada país enviando a outro, anualmente, cerca de 200 milhões de toneladas. Agora, o tráfego marítimo foi reduzido de maneira notável no Atlântico, parte do mar do Norte e do Mediterrâneo. Para realizar inteiramente sobre trilhos o volume de transporte desviado do mar, mais de 30.000 vagões de carga adicionais teriam de ser postos diariamente em serviço. Mesmo levando em conta o aproveitamento das linhas fluviais de navegação pelo bloqueio ao alongado sistema continental ferroviário. Cada vaso do Eixo afundado no mar do Norte, Báltico ou Egeu aumenta aquela sobrecarga: um navio cargueiro de 6.000 toneladas de capacidade leva em cada viagem a lotação de 400 vagões, e a R.A.F., em 1942, empreendeu 4.000 ataques à navegação do Eixo.

Não somente na Alemanha, mas em toda a Europa (e mesmo nos Estados Unidos) a conservação e o melhoramento das estradas de ferro têm sido relegadas, desde a guerra passada, a um plano inferior. Mesmo assim, a negligência da Alemanha no assunto foi menos acentuada, porque, então, era ela a única nação do continente que visava deliberadamente a guerra. Ficou, contudo, muito abaixo dos padrões de perfeição preconizados pela teoria militar alemã.

Dupla razão explica essa imprevidência. Primeiramente, porque o regime hitlerista estava desde o começo impregnado da idéia de *auto-estradas*, capazes de substituir as "arcaicas" ferrovias por transportes automotores. Em segundo lugar, porque cada quilo de aço produzido era destinado à fabricação de armamento. Fôra esquecido o postulado

de Moltke, Schlieffen e Ludendorff sôbre a importância crucial do transporte ferroviário! Mas não estava previsto que esta guerra ia ser curta, da duração de um relâmpago? E não poderia, sob tão eficiente regime, a contribuição de guerra das estradas de ferro ser obtida pela simples restrição do tráfego de passageiros e de artigos não essenciais?

FERROVIAS: ENCARGOS E DIFICULDADES

Mas assim não sucedeu. A guerra prolongou-se pelo tempo, a escassez de combustível reduziu o transporte motorizado a proporções desprezíveis, a economia no tráfego de civis foi anulada pelo aumento do transporte militar e pela necessidade de substituir a cabotagem. Em 1941, o número de toneladas-quilômetros tinha na Alemanha excedido de 30% o nível perigosamente alto de 1940. A carga máxima puxada por uma locomotiva germânica havia pulado de 641 toneladas em 1938, que foi um ano de máxima produção industrial, a 709 em 1940 e a 715 em 1941, cargas essas a serem levadas a distâncias mais longas do que nunca. Esboçava-se uma séria crise de transportes, mesmo antes do início do bombardeio estratégico.

Materialmente, o crescimento do potencial ferroviário alemão operou-se de maneira idêntica ao de todas as outras organizações alemães do primeiro ciclo de guerra. O Ministério do Transporte da Alemanha, que iniciara o ano de 1938 com 65.000 quilômetros de trilhos (dos quais 30.000 em vias singelas), 26.000 locomotivas, 69.000 carros de passageiros e 675.000 vagões de carga, superintende hoje um verdadeiro gigante ferroviário: 250.000 quilômetros de linhas, 71.000 locomotivas de bitola padrão, 164.000 carros de passageiros e 1.800.000 vagões de carga. O exército dos seus empregados subiu de 700.000 em 1937 a quase dois milhões em 1943.

Juntamente com essa quilometragem cresceram as dificuldades. O elemento humano, para começar, pode ser citado como um dos maiores perturbadores da ação dos fatores alemães. O maior mal não é tanto o trabalho excessivo nem tão pouco a irrespirável atmosfera criada inutilmente pela Gestapo. As estradas de ferro fora do território alemão propriamente dito precisam, mesmo agora, funcionar com pessoal da região a que pertencem e conhecedor das linhas. Afastar do serviço os homens não simpáticos à Alemanha equivale a praticar ato de sabotagem, por não ser possível substituí-los por outros possuidores da necessária prática, afim de evitar prejuízos irreparáveis. Vê-se, assim, a Alemanha na contingência de *vigiar* seus escravos ferroviários, empregando nesse ingrata missão em terras estranhas o seu já escasso pessoal.

Mas a dificuldades trazida pelo pessoal é apenas o reflexo de

ameaça mais séria à integridade do império ferroviário alemão. Antes da conquista, quaisquer facilidades concedidas pelas estradas de ferro da França, Polônia ou Iugoslávia representavam disposições favoráveis à máquina de guerra alemã. Mas, desde que as artérias dêsses inimigos foram ligadas ao sistema circulatório alemão, todo o organismo ficou exposto a infecção. Nenhuma ferrovia tem valor maior que o seu mais fraco setor. É possível abandonar trechos que não interessem aos dominadores, deixando morrer de fome províncias ocupadas, mas as condições de tração, de conservação e do material rodante na parte mais afastada da Europa subjugada podem afetar a Alemanha. Em um sistema ferroviário unificado, uma congestão na periferia pode causar congestões nos pontos centrais, as mais das vezes numa progressão geométrica.

Com o equipamento ferroviário deteriorado durante a depressão do decênio passado, o sistema de estradas controlado pelos alemães tornou-se um segmento do círculo vicioso em que todo o Eixo Europeu movimenta sua economia: vive de remendos feitos a custa do material tirado da própria peça a remendar...

REMENDOS QUE SERVEM

Contudo, a singularidade mais conspícua acêrca do sistema de transporte controlado pelos alemães é que êle ainda *não falhou*. Esta notável resistência é principalmente devida a três fatores. Primeiro, a densidade é principalmente devida a três fatores. Primeiro, a densidade considerável das linhas de comunicação do Continente e a bem desenvolvida rede de linhas de navegação interna. Segundo, o programa implacável de medidas de emergência ordenado por uma administração alemã prenhe de recursos. Terceiro, relativa tranquilidade de tráfego para a linha de frente, antes dos revezes da Rússia e do início do bombardeio estratégico dos aliados.

O Departamento Central de Linhas de Navegação, de Berlim, está realizando importante esforço para aliviar a sobrecarga das ferrovias germânicas: a utilização integral dos rios e canais europeus — com resultados significativos. Fontes competentes estimam que, atualmente, quase um terço do volume total de transporte da Alemanha é feito sobre barcaças (em 1941: 20 por cento). Mesmo em tempo de paz os sistemas de navegação do Danúbio, Oder, Elba e Reno eram apenas ligeiramente menos vitais para o transporte de cargas norte-sul do que a rede ferroviária, mais profundamente empenhada na importante direção este-oeste. Em média, faziam escoar cerca de 100 milhões de toneladas anualmente, embarcando principalmente carvão, material de construção, ferro, óleo, madeira, adubos e sementes. Atiraram-se os nazistas a uma vasta construção de canais interiores anexaram, com

as conquistas ocidentais, as excelentes artérias líquidas dos Países Baixos, Bélgica e norte da França ao sistema próprio existente. A leste receberam as linhas de Odessa ao mar Báltico e as águas navegáveis do Dniester, Dnieper, Prut, Pripet e Vístula.

No presente momento, os alemães superintendem muitos milhares de quilômetros de canais estratégicos. O canal Necker-Danúbio, recentemente concluído, liga o Danúbio e o mar Negro com o Reno e o mar do Norte. O canal Elba-Danúbio, quando concluído, se conseguir sê-lo, assegurará o caminho mais curto do mar Negro ao mar do Norte. O sistema do canal Mittelland, o mais longo e o mais importante de todos, está sendo agora prolongado afim de levar o carvão transportado por água do Ruhr para a região industrial do centro da Alemanha (Leipzig-Halle). Estão construindo atualmente o canal Oder-Danúbio, que comunicará o Báltico com a rede central de canais europeus e o sistema polonês Warthe-Vístula com o Danúbio.

Foi aumentada a capacidade de construção de barcas no Danúbio, Elba, Oder e Reno, com métodos de produção em massa. Gasogênios foram instalados nos rebocadores e em algumas barcas, as quais passaram a funcionar sete dias na semana e a ser carregadas e descarregadas dia e noite. Com estas e outras providências de caráter técnico, o Departamento Central de Linhas de Navegação, que confiou a administração de todas as linhas particulares de navios, conseguiu adaptar à presente emergência o enorme potencial de transporte por água da Europa. Todavia, uma coisa a eficiência germânica não conseguiu mudar: o mau hábito que têm os rios de se congelarem no inverno.

O Inspetor Geral de Transportes da Alemanha, Jakob Werlin, desenvolveu, em relação às estradas de ferro, programa igualmente ambicioso, mas de menores conseqüências práticas. Um regime rigoroso de prioridade para os transportes foi posto em vigor, atingindo particularmente os materiais de construção, cujos embarques eram de proporções vultosas. O tráfego de passageiros foi reduzido ao mínimo. No ramo *artigos de consumo*, ficou estabelecido que cada região deveria bastar-se a si própria. No ano passado, a lotação máxima dos vagões foi aumentada de dois toneladas — medida drástica, considerando-se o estado do material rodante, já sobrecarregado. Recentemente, foi anunciada a suspensão dessa medida, "visto ter a situação melhorado". A verdade, porém, é que o espaço para cargo obtido com o excesso de lotação foi ultrapassado pelo espaço perdido em conseqüência dos acidentes.

A dificuldade crucial das ferrovias alemãs é, contudo, não a deficiência de vagões, mas a de locomotivas. Em 1939, foi previsto o fornecimento de 6.000 locomotivas, e serem construídas num período de

quatro anos. Mas, durante os três primeiros anos, somente 3.000 unidades foram realmente entregues, conquanto a Alemanha, se não falham os cálculos dos técnicos suíços, bem informados, precise efetivamente de 20.000 locomotivas novas para ter o seu serviço ferroviário em condições normais de eficiência. O fracasso do programa quadrienal foi ameaçador que deu origem a uma revisão da lista de prioridades do aço, com o objetivo de tornar possível a aquisição de locomotivas, cuja quota de distribuição de aço foi então elevada, excedendo agora à da artilharia anti-aérea e à dos carros de combate, só ficando inferior à dos submarinos. O novo programa de construção previa 3.600 locomotivas em 1942, 7.500 em 1943. Mas a produção esperada para 1942 ficou muito longe de ser atingida, daí resultando ser reduzido o programa de 1943 para 6.000 locomotivas. As encomendas foram distribuídas por toda a Europa: Henschel em Kassel, Krupp em Essen, Kraus Maffel em Munich; varias firmas em Berlim, Viena e Linz; Schneider em Le Creusot; Cocúerill em Seraing, na Bélgica, etc. Nos tempos que correm, todas essas fábricas têm sido visitadas pelas forças aéreas aliadas. A produção elevou-se a 4.200 locomotivas por ano, número assaz considerável, em comparação com o de 620 unidades fabricadas em 1941 pelos Estados Unidos, mas ainda pequeno para satisfazer à revisão do programa. Contudo, o número de tipos foi reduzido de 150 para 15, concentrando-se no *Kriegslokomotive Klasse 52*, que parece economizar, por máquina, nada menos de 6.000 horas de trabalho. Se esse regime de racionalização pudesse ser mantido e os raids aliados não estivessem crescendo em número e violência, a taxa de produção poderia ser ainda aumentada.

Mesmo assim, não é provável que seja vencida a crise de material rodante alemão para a guerra. As locomotivas são construídas para especificadas condições climatéricas. Em geral, as máquinas alemães são equipadas para uma temperatura exterior mais baixa que as francesas, as polonesas para uma temperatura mais baixa que as alemães, e as locomotivas russas para máximo frio. A prática nazista tem consistido em utilizar, no inverno, as máquinas francesas na Alemanha, as máquinas alemães na Polónia, e as polonesas na Rússia. É uma boa fórmula escrita, mas as surpresas de inverno dos russos forçaram os alemães a empenhar ali o seu próprio estoque. Tais operações prejudicam a vida provável das locomotivas. As modernas máquinas alemães estão sendo construídas para o severo frio da Rússia.

Mas tudo isso são paliativos de aflitos. Enquanto os alemães remendam aqui e acolá, a verdadeira arma contra as comunicações do Eixo está sendo forjada, aguçada e experimentada a oeste, e já começou a ferir: o bombardeio estratégico.

TREMOR DE AR SÓBRE O RUHR

Começou em abril de 1942. Estando a R. A. F. desde o princípio da guerra empenhada na idéia da destruição científica dos centros industriais e de comunicações alemães, a caça às locomotivas envolveu-se de maneira quase espontânea. Em primeiro lugar, os ataques se apresentavam repetidas vezes, nas composições que trafegavam na direção da periferia, dia e noite, sempre pelos mesmos itinerários. Logo depois, os aviões britânicos, no seu regresso, mal podiam resistir à tentação de mergulhar e atacar um alvo impossibilitado de deixar o caminho ou de receber proteção anti-aérea. Para agravar os seus efeitos, a locomotiva traz no seu bojo o próprio explosivo: a alta pressão do vapor faz a caldeira explodir quando perfurada. O prosseguimento do estudo de tais experiências aperfeiçoou os métodos e o equipamento de ataque a locomotivas em movimento; uma das especializações atuais da R. A. F.

Entre abril de 1942 e março de 1943, um total de 1.500 locomotivas do Eixo foi posto fora de serviço pelos ataques aéreos. Desde então, a tarefa tem sido substancialmente melhorada. Além disso, o bombardeio acha-se agora engenhosamente aperfeiçoado e estendido a pontos ferroviários judiciosamente escolhidos, oficinas de reparações e entroncamentos. Até junho de 1943, a R. A. F. tinha empreendido 974 ataques especiais a esses pontos, não incluindo os grandes raids gerais na Colônia e Krefeld. Enquanto os aviões de combate ainda se concentram nas locomotivas móveis, os Mosquitos, os Venturas e os Bombardeiros especializam-se nos centros ferroviários, depósitos de máquinas e oficinas de reparações na França, Bélgica e Holanda; as Fortalezas Aéreas e os Liberators nos grandes pátios ferroviários. Com a intensidade que tem atualmente, o bombardeio aliado das estradas de ferro, agora levado ao interior da própria Alemanha, impede a esta de manter uma reserva para substituições.

O bombardeio sistemático de entroncamentos de linhas navegáveis e represas redundará na superposição de dois efeitos de grande poder letal: paralisação do sistema navegável dentro de um grande rio e interferência direta na produção industrial, não somente pela redução do potencial hidráulico, mas, também, pela inundação das fábricas que, na Alemanha ocidental, são levantadas muito junto aos bancos dos rios. Conquanto um dos maiores feitos da R. A. F., o ataque aéreo sobre as barragens do Möhne e do Eder, pareça ter tido consequências de gravidade inferior à proclamada pelos informantes alvoçados do primeiro instante, é de esperar que, nos meses secos do próximo verão, a falta de regularidade no fluxo do reservatório do rio poderá ainda prejudicar o canal Mittelleland, de importância es-

tratégica. Também, outra operação da R. A. F., de menor publicidade, promete resultados substanciais: o cuidadoso lançamento de minas nos trechos principais das linhas de navegação. Na primavera passada, em poucas semanas, a R. A. F. colocou mais de 1.000 de tais minas, cujo efeito acumulado porém ainda desconhecido, promete ser muito sério.

Mas o bombardeio das comunicações, afinal de contas, é apenas um capítulo de titânica aventura que as forças aéreas aliadas se impuseram — a fratura cientificamente preparada e executada da espinha dorsal alemã.

A idéia é simples e presntemente por todos conhecida, de modo particular pelos alemães. Pouco tem a ver com a disputa pela vitória por meio do poderio aéreo. É uma adaptação especial à situação peculiar da Alemanha. O parque industrial altamente variado da Alemanha não pode subsistir desde que certos centros de produção sejam reduzidos a uma eficiência abaixo de valores previstos. Os números correspondentes às variáveis e parâmetros dessa fórmula algébrica constituem rigoroso segredo do alto comando aliado.

A seleção dos objetivos e dos processos táticos variáveis de ataque é cientificamente preparada pelo Ministério da Economia de Guerra britânico (British Ministry of Economic Warfare), que coopera nessa pesquisa com as forças aéreas aliadas e com as organizações norte-americanas, como a Secretaria de Serviços Estratégicos (Office of Strategic Services) e a Junta de Economia de Guerra (Board of Economic Warfare). Os resultados das observações são cuidadosamente guardados e, como a maioria dos alvos alemães gozam da propriedade de serem prontamente restabelecidos, as experiências são continuamente repetidas.

Essa ofensiva aérea não substitue a invasão, mas a prepara. “O poderio aéreo”, declara o brigadeiro Edgar P. Sorensen, Chefe de Serviço Secreto do Estado Maior do Exército Aéreo dos Estados Unidos, “permite agora realizar o sítio de uma nação que vive relativamente sôbre si, sítio interior que impede o fluxo dos abastecimentos do centro para a periferia. As consequências desse bloqueio envolvente, não são menos reais e visíveis do que as de um bloqueio envolvente, que pode enfraquecer um inimigo a ponto de impedir à sua circunferência de defesa oferecer resistência eficaz contra o assalto frontal”.

Uma primeira apreciação ligeira desse “bloqueio interno” é agora possível. Lord Selborne, Ministro de Economia de Guerra britânico, estima o declínio da produção industrial da Alemanha, nos primeiros cinco meses de 1943, em 15 a 20 por cento, em comparação com o mesmo período de 1942. O tremor de ar sôbre o vale do Ruhr é o

principal responsável por essa diminuição, porque exatamente antes de junho, quando o ataque da R. A. F. assumiu ali proporções nunca vistas anteriormente, a produção nessa região decrescera de 35 por cento, enquanto que, no resto da Alemanha, estimadamente, de 10 por cento. Mas a área do Ruhr contribue aproximadamente com dois terços da produção vital alemã (67 por cento do carvão bruto, 80 por cento do coque, 60 por cento do ferro gusa, 59 por cento do aço em lingotes e artigos de fundição, 60 por cento dos aços especiais). A produção do vale do Ruhr referente a êsses artigos básicos equivale a um terço da dos países europeus controlados pelo Eixo.

O Ministro da Economia de Guerra britânico e o Ministro da Propaganda do Reich estão agora de perfeito acôrdo quanto ao fato de que, na segunda quinzena de junho, a destruição da área do Ruhr havia alcançado as proporções de um cataclisma. Porta-vozes alemães, que não aliados, começam a falar da necessidade iminente de evacuar três milhões de almas daquele vale, o que, naturalmente, implica em reconhecer a impossibilidade de vida em uma zona que produz um terço dos artigos básicos da Europa e dois terços da Alemanha.

A SIBÉRIA DE GÖERING

Assim como a velocidade e a concentração esmagadora de potência de fogo são os principais requisitos para o sucesso do ataque, também, a profundidade e a descentralização das indústrias são condições indispensáveis a uma resistência prolongada. Os chefes germânicos haviam concebido inicialmente a conquista do mundo com um simples golpe de audácia, e por êste simples engano pagarão com a própria vida. Mas, logo perceberam a revira-volta da guerra, toda a sua habilidade administrativa e precisa crueldade foram orientadas no sentido de reorganizar a Europa sob o ponto de vista da mobilidade e disseminação do parque industrial.

Em 1941, começou a Alemanha a construir sua própria Sibéria — a grande área industrial da Alta Silésia-Galícia-Morávia. Ironicamente, a “super-raça”, que a princípio pretendia perpetuar seu domínio sobre os povos não germânicos, escravizando-os pela industrialização definitiva, viu-se forçada a industrializar as terras dos slavs. Assim como arquitetara primitivamente a “organização” da Europa por completa absorção, assim também, Herman Göring tornou-se o patrão dessa segunda fase. Seu ajudante, General von Hanneken, elaborou o plano de industrialização para o “Território do Plano Quadrienal” — vasto laboratório da organização do “Plano Quadrienal”, de Göring.

O núcleo da área delimitada (cêrca de 25.000 quilômetros quadrados, com uma população normal de cinco milhões de habitantes, em média) foi erigido em província separada do Reich. Mas esta unidade

administrativa é apenas o cunhal nordestino de uma zona de alto potencial econômico, que se estende para além do Território. De fato, ela compreende (fig. 1) as regiões industriais da Húngria (Budapest-Miskolc), as partes da Iugoslávia sloveniana e croaciana (Zagreb-Ljubljana), a metade oriental da Austria, toda a Morávia, o sudoeste da Slovaquia "independente", toda a Silésia alemã e polonesa, e, finalmente, a riqueza industrial da Polónia. Levantada em volta do triângulo Breslau-Lwów-Villach (Alemanha-Polónia-Austria), a Sibéria de Göring proclama ter ultrapassado em alguns aspectos importantes a atual produção do Ruhr.

Foi, na verdade, a nítida compreensão do destino do vale do Ruhr, exposto aos ataques inimigos, que levou os alemães a empreenderem a sua mais ambiciosa aventura em magia econômica. A idéia dominante foi, indubitavelmente, a criação de um centro abastecedor acessível ao Eixo, mas fora do alcance do bombardeio estratégico. Sob tal ponto de vista, a área escolhida parecia ser ideal. Seu setor ocidental está a cerca de 1.600 quilômetros do ponto mais próximo da Grã Bretanha; seus flancos extremos do sul e do leste a igual distância, aproximadamente, das bases aéreas africanas e russas, respectivamente. Mesmo assim, alguns segmentos do triângulo de Göring ficam dentro do alcance da Fortaleza Voadoras e cedo, também, poderão ser visitadas pelas demais frotas aéreas aliadas, cujo raio de ação rapidamente se expande.

As fontes de matérias primas são aí consideráveis: carvão e coque na Alta Silésia, em volta de Moravska Ostrava e Bohumin; minério de ferro ao redor de Czesłochowa, também obtido das minas de Krivol Rog na Ucrânia, exploradas nos últimos vinte anos pela firma alemã de Otto Wolff; petróleo na Húngria e arredores de Boryslaw; usinas de petróleo sintético na Saxônia e Czechoslovak, e reservas de madeira praticamente ilimitadas através de toda a região. O equipamento e a mão de obra das indústrias metálicas na Austria, Morávia e Silésia são as primeiras do mundo. O minério importado da Suécia não exige maiores transportes que para o Ruhr. A produção de gêneros dentro do triângulo é mais ampla que em qualquer outra região industrial semelhantê do Continente. Suas vias de comunicação combinam, pelo menos potencialmente, as vantagens da estrada de ferro com as do transporte fluvial. Para exame das possibilidades de transporte, ver o trecho do mapa constante da figura 1.

Se o plano, parte do qual inclui a idéia de transferir gradualmente as indústrias transportáveis do oeste para esse vasto triângulo, pudesse ser integralmente realizado, o alto comando alemão teria com efeito conseguido obter uma profundidade considerável de defesa. Um centro oriental relativamente inexpugnável irradiaria linhas de abastecimentos



A SIBÉRIA SINTÉTICA — Afim de bem aprofundar a retirada industrial, o Plano Quadrienal de Göring está organizando febrilmente as regiões orientais do império nazista. O mapa acima mostra sua rede de comunicações. A partir do núcleo (triângulo mais escuro) e através dos segmentos exteriores suplementares (porção mais clara do triângulo), a considerável produção industrial da Sibéria de Göring pode alcançar a periferia continental em todas as direcções. Os nós ferroviário de Viena, Ebenfurth e Leobersdorf (Austria), Breslau e Moravska Ostrava (Tchecoslováquia) e Katowice e Sosnowiec (Polónia) são articulados com excelentes portos fluviais. Acham-se em construção três audaciosos projetos: o canal de Klodnitz (prolongamento do canal Adolf Hitler até o Vístula), o canal Oder-Danúbio e a dragagem do Vístula. Previsão germânica para com luso d'ões empreendimentos: 1944. Pessoas menos imaginativas transportam tal previsão para 1946. se Hitler até 16 ainda estiver vivo.

em todas as direções, podendo aos poucos ser abandonados os segmentos exteriores. A idéia estratégica é claramente ceder espaço periferal, em troca de vidas, fazendo os invasores pagarem tão caro cada quilômetro de avanço que se vejam forçados a aceitar um acôrdo, logo seja atingido o ponto de saturação do desgaste recíproco. Pela primeira vez na história da Alemanha, uma retirada, mesmo para trás, do Reno, não importaria forçadamente no imediato colapso industrial.

Há, contudo, várias razões, para não prejulgar com otimismo as possibilidades de Göring. Uma vez que a tática de invasão aliada no oeste forçou o Reich a deslocar para o oriente o grosso da sua indústria, terá êle também de separá-lo das fontes ocidentais de matérias primas e da mão de obra arraigada ao local, sem as quais a indústria de guerra artificialmente constituída, daí resultante, jamais poderá competir. Além disso, cada quilômetro de avanço aliado para o coração da Europa colocará a Sibéria de Göring cada vez mais irremediavelmente enlaçada pelo amplexo asfíxiante do bombardeio aliado. Nenhum ponto estratégico daquele fabuloso triângulo está à distância maior de 800 quilômetros das bases aéreas do norte da Itália (os centros industriais da Áustria e da Húngria estão apenas a 500 quilômetros). As refinarias de petróleo de Ploesti, nas quais a indústria e os transportes da zona se apoiarão, distam apenas 500 quilômetros das bases da Iugoslávia. Em resumo, e como de costume, o esquema alemão é brilhante nas suas minúcias, exceto na proverbial e congênita falácia. Não mostra perceber que a cada centímetro de retirada alemã em direção núcleo do Território do Plano Quadrienal corresponde exatamente um centímetro de avanço aliado na mesma direção.

O DESTINO DAS LINHAS INTERIORES

Para ter significação no terreno, a conversão da ofensiva alemã em defensiva teve de ser consistentemente prolongada no espaço. O

E, com efeito, tentam os alemães, por êsse motivo, reproduzir sôbre a Europa, em 1943, o que a R.A.F., realizou sôbre a Inglaterra em 1940. Sua produção de aviões de combate está sendo levada ao limite, ao mesmo tempo em que ensaiam novos métodos táticos de defesa aérea. Nutrem a esperança de poder infligir aos invasores tantas perdas em bombardeiros e tripulações que o plano de invasão terá de ser reconsiderado.

Mas a posição estratégica da passiva Luftwaffe de 1943 tem apenas uma semelhança superficial com a R.A.F. em 1940. Então, a umbela a sustentar abrangerá uma área pouco maior do que a região da Westphália Renana sózinha. Agora, precisam os alemães de assegurar proteção para todo o continente. Durante sua blitzkrieg, exauriram-se os germânicos, tentando brutalmente arrazar a Inglaterra pelo bombar-

deio. A ofensiva aérea aliada, mais modesta no seu objetivo, porém mais incisiva, é uma operação cientificamente caracterizada e integralmente planejada.

Recapitulando, tudó o que a Alemanha reservou para a defesa da Europa resume-se no seguinte: a linha interior, um excelente exército, a notável eficiência do sistema econômico e circulatório do Continente e a certeza de que a invasão causará perdas cruéis aos aliados.

Mas é preciso considerar o reverso da medalha. Em primeiro lugar, a apregoada "vantagem da linha interior" está se evaporando a olhos vistos, porque só subsiste realmente para quem está na ofensiva. Devido à superioridade aérea, os aliados, de posse das linhas exteriores, têm possibilidade de convergir o ataque, ao passo que os ocupantes do círculo são obrigados a disseminar suas forças em réplica divergente. Além disso, dentro do círculo acham-se no momento não apenas as linhas mais curtas de abastecimentos, mas, também, as fontes vulneráveis dêstes. Nossas linhas exteriores, cêrca de 6.500 quilômetros entre o arsenal americano e o front europeu, custam-nos vidas e material, mas significam para Hitler a perda da guerra, porque são indestrutíveis e deixam os nossos centros abastecedores a coberto do ataque. Finalmente, se o assalto múltiplo, a se desencadear pelo sul, oeste e norte, fôr concertado com a ação da Rússia a leste, a Alemanha não se encontrará operando ao longo de uma linha interior, mas remoinhando numa roda viva. Na última guerra, quando as linhas do interior daquele país mediam 500 quilômetros de raio e se estendiam apenas em apenas em duas direções, seu sistema de transporte mal pôde suportar a tarefa. Desta vez, terá de operar em quatro ou mais direções simultaneamente, com um raio de 1.500 quilômetros, do centro à enorme periferia, e sob a pressão adicional de ataque pelo ar.

A eficiência do sistema econômico e circulatório do Eixo europeu baseou-se até agora na ausência de ação militar decisiva. As crises sucessivas puderam ser debeladas, se bem que com dificuldades cada vez mais crescentes, porque o inimigo se antepunha apenas de modo indireto, como por exemplo, pelo efeito negativo do bloqueio marítimo. Circunstâncias especiais ofereceu-nos o ensejo de utilizar até 1941 apenas o remanescente do nosso potencial econômico, ao passo que os recursos da Europa se reduziam, pelo esgotamento das grandes reservas. No momento, êsses recursos, as únicas disponibilidades alemães, enfrentam com vantagem a situação continental. Mas, logo que começarmos a empregar na Europa a totalidade dos nossos esforços, o que significa o advento de máxima violência militar, as cousas mudarão completamente.

Resta ainda considerar o excelente exército alemão e a certeza das enormes perdas aliadas. Não podemos avaliar o podêrio completo

das forças militares alemães antes de alcançarmos o continente europeu; a ocupação de algumas, senão de todas as linhas do Mediterrâneo, será exatamente um prelúdio de invasão. Contudo, já aprendemos que os germânicos não têm pacto secreto com o demônio. O seu exército foi derrotado na Rússia e na Tunísia — quando se lhe defrontarem soldados capazes, bem equipados e convenientemente comandados. A superioridade aliada em material está assegurada; a superioridade na excelência dos seus quadros está sendo atingida. Prejulgar de que maneira as Nações Unidas darão o seu tributo de sangue é cousa que escapa ao âmbito de um simples exame de fatos materiais. É uma questão de honra nacional, de confiança no Poder Divino.

Indústrias "CAMA PATENTE L. LISCIO" S./A.

A maior fábrica de camas da América do Sul

Legítima só com a faixa azul!

Grande
fornecedora
dos Exércitos
Nacional
e Americano



Matriz: Rua Rodolfo Miranda, 97 - S. Paulo

Fillais: RIO DE JANEIRO - Rua Figueira de Melo, 307 — Loja:

— Rua 7 de Setembro, 177.

— BELO HORIZONTE, RECIFE, BAÍA, PORTO ALEGRE e

— PELOTAS.

Agências: MANÁUS, BELÉM DO PARÁ, FORTALEZA, NATAL e

— MACEIÓ.