

Uma Previsão Exata

Ten Cel J. DELMAS
Publicado na Revista "L'Armée"
Tradução do Cel PAULO EDUARDO

Em 13 de abril de 1943, o general britânico F. E. Morgan foi designado para Chefe do Estado-Maior do Comando Supremo Aliado (COSSAC).

Em 26 desse mesmo mês, ele recebeu a missão de organizar uma operação que, empregando forças e material existentes na Grã-Bretanha, permitisse, em data pré-fixada, desembarcar e operar no continente europeu.

Como Chefe de um órgão de planejamento, em 15 de julho de 1943 enviou, o Gen Morgan, ao Comitê dos Chefes de Estado-Maior aliados, um anteprojeto da operação precedido da seguinte carta introdutória:

15 Jul 1943

1 — Na diretriz original recebi a missão de preparar um plano de ataque, de grande envergadura, contra o continente europeu em 1944, em data o mais próximo possível do início do ano.

2 — Esta parte da diretriz foi posteriormente precisada, no sentido de que recebi a ordem de apresentar as grandes linhas de um plano de assalto a ser executado por certas forças determinadas, em uma data fixada — 01 maio 1944 — tendo como objetivo criar uma cabeça de ponte no continente, a partir da qual pudessem ser desencadeadas operações ofensivas. Nesse complemento de diretriz, foi-me determinado que a zona de implantação

deveria incluir pontos que, convenientemente reparados e ampliados, seriam utilizados por navios de alto-mar para reforço das tropas vindas do Reino Unido e para posterior desembarque de Divisões suplementares ou unidades de apoio provindas dos Estados Unidos ou alhures.

3 — Tenho a honra de neste momento, prestar contas dizendo que, em minha opinião, é possível realizar a operação prevista, na data indicada ou em suas proximidades, com o emprego das forças terrestres, navais e aéreas especificadas, admitindo-se que certas condições prévias devam ter sido realizadas na época da operação.

4 — Tais condições impositivas dependem de nós, algumas delas, e outras fogem inteiramente a nossa ação.

As que dependem diretamente de nós compreendem, em primeiro lugar, o problema da manutenção do trânsito nas praias e, em segundo lugar, o fornecimento dos meios de desembarque, barcaças e aviões de transporte.

Qualquer que seja o local que tentemos o desembarque e por mais numerosos que sejam os pontos capturados, não poderemos escapar à obrigação material de assegurar uma grande parte da manutenção de nossas forças através das praias durante os dois a três primeiros meses, enquanto esperamos a reparação dos meios portuários. Tendo em vista as variações do tempo no canal da Mancha, só será possível assegurar essa manutenção se estivermos em condições de improvisar rapidamente portos abrigados ao largo das praias. Novos métodos, visando a resolver este problema, estão em estudo atualmente. Não há nenhum motivo para pressupor que tais métodos não sejam válidos; porém julgo de meu dever acentuar que esta operação só deve ser levada a cabo se o problema de apoio prolongado através das praias e dos portos artificiais estiver resolvido.

5 — No que tange ao problema de navegação (mar e ar) e ao fornecimento das barcaças de desembarque e

da aviação de transporte, um acréscimo de recursos nesses campos permitiria encaminhar a elaboração dos planos de pesquisa que respondessem as diversas hipóteses e eventualidades. No estado atual dos recursos disponíveis, nosso anteprojeto só pode adotar um plano e somente um.

As probabilidades de sucesso da operação serão acrescidas na razão direta em que um suplemento de embarcações de desembarque e aviação de transporte seja disponível para executá-la.

Parece ser possível obter tal suplemento, seja acelerando a produção, seja por um remanejamento estratégico dos recursos existentes, seja mesmo, em última instância, adiando a data do assalto às praias.

6 — Cheguei à conclusão que, levando em consideração as limitações de recursos impostas na diretriz que recebi, só poderemos estar seguros de uma razoável chance de sucesso a 01 de maio de 1944 se concentrarmos nossos esforços em torno de um assalto às praias da Normandia, nas imediações de Bayeux.

7 — No que concerne as circunstâncias que só dependem de nós indiretamente, sou de parecer que deva ser estipulado que, na data prevista, a situação da França seja tal, em terra e no ar, que torne o assalto o menos perigoso possível, na medida em que humanamente se possa prever.

A diferença fundamental de eficiência entre a tropa inimiga, perfeitamente organizada, armada e treinada no combate, que nos espera atrás de defesas que dizem, jactanciosamente, ser intransponíveis e as nossas forças, obrigadas a partir para o assalto após atravessar a Mancha (com todos os riscos inerentes), deve ser reduzida ao mínimo possível.

Se bem que se possa fazer muito nesse sentido com os meios atualmente disponíveis ou que possam vir a sê-lo,

aqui no Reino Unido para atuar sobre tais fatores, estamos, em grande parte, sujeitos aos acontecimentos que se produzem nesse meio-tempo nas outras frentes, principalmente na frente russa.

8 — Eis porque sugiro aos Chefes de Estado-Maior, e julgo necessário, se meu plano for aprovado, que se adote o ponto de vista de que a "Operação Overlord", está, desde agora, em curso de preparação e se tomem todas as medidas possíveis assegurando, desde já, como está indicado, a coordenação de todos os organismos úteis de maneira a criar uma situação tal como a desejamos no dia escondido para o assalto.

9 — Finalmente, permito-me chamar a atenção sobre o perigo que haveria em fazer comparações diretas entre a "Operação Husky" (desembarque na Sicília) e a "Overlord".

Sem dúvida nenhuma, a experiência que adquirimos, nesse momento, trará frutos inestimáveis quando chegarmos à fase do estabelecimento dos planos de detalhe da "Operação Overlord", mas, vistas em seu conjunto, as operações dificilmente poderiam ser tão diferentes.

Na "Husky", as bases, de uma linha costeira continental extensa, foram utilizadas para um assalto convergente contra uma ilha enquanto que na "Overlord", será necessário lançar o assalto partindo de uma ilha contra uma linha costeira principal estendida em um continente.

Além disso, enquanto no Mediterrâneo a altura da maré é desprezível e o tempo razoavelmente estável, na Mancha as marés são fortes e o tempo caprichoso.

10 — Anexo os documentos expondo o plano que recomendo seja adotado.

Ten Gen F.E. MORGAN
Chefe do Estado-Maior

Voltemos a conclusão do parágrafo 4 dessa carta: ... “Julgo de meu dever acentuar que esta operação só deve ser levada a cabo se o problema de apoio prolongado através das praias e dos portos artificiais estiver resolvido”.

Dessa forma estava nitidamente expressa a condição “sine qua non” do desembarque e posto em equação o problema a ser resolvido prioritariamente.

Como é que o Gen Morgan e seus colaboradores chegaram a essa conclusão?

Um cálculo rápido mostrou que para as três divisões previstas para o assalto no anteprojeto da “Overlord” seria necessário desembarcar nas costas da Normandia a seguinte tonelagem:

- 10.000 T/dia a partir de D + 3
- 15.000 T/dia a partir de D + 12
- 18.000 T/dia a partir de D + 18

Quando o Gen Eisenhower assumiu as funções de Comandante Supremo das Forças aliadas na Europa, aumentou o número de divisões de assalto de 3 para 5, o que acarretaria um aumento na tonelagem diária de suprimentos.

Ora, as capacidades portuárias da suposta cabeça de ponte (Grand camps, Isigny, Port-en-Bessin, Saint Vast, Barfleur) eram de 1.300 T/dia. O planejamento previa a tomada de Cherburgo a D + 14, porém restava saber em que estado os alemães deixariam suas instalações? Quanto aos portos Bretões, a previsão de sua conquista era para D + 60.

A conclusão era clara: seria necessário transitar com a carga pelas praias e encontrar rapidamente uma solução para o problema dos portos artificiais que seria dificultado pelo regime das marés que, na baixa, deixavam a descoberto largas faixas de cascalho. Os projetos existentes já estavam nas pranchetas dos engenheiros britânicos. O COSSAC ativou os engenheiros e estes conceberam o brilhante dispositivo que provou tão bem em Arromanches.

Em novembro de 1943, o COSSAC estabeleceu em definitivo o seu plano; haveria dois portos artificiais:

— o primeiro em Arromanches (setor britânico) encarregado de operar 7.000 T/dia a D + 16;

— o segundo em Saint Laurent (setor americano) para operar 5.000 T/dia.

O material para os portos foi entregue em cima da hora, em meados de março de 1944.

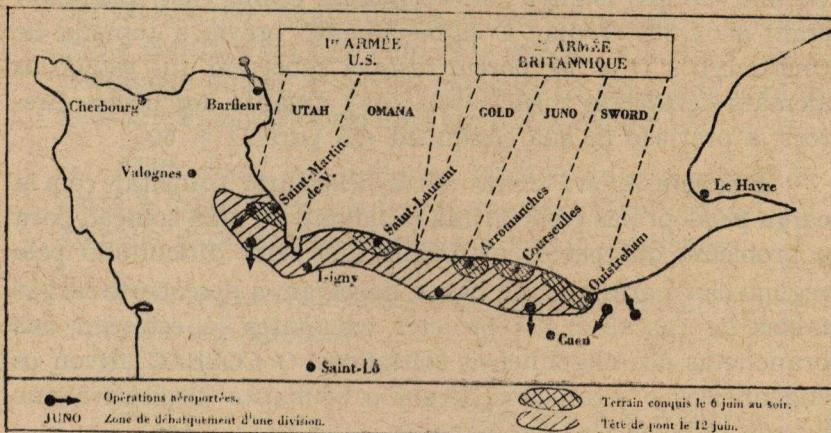
A execução da "Overlord" justifica inteiramente a prioridade dada aos portos artificiais.

Os dois portos foram reunidos e, postos em operação como fora previsto, porém o de Saint Laurent não resistiu a tempestade do dia 15 de junho e sofreu deslocamentos.

O de Arromanches, melhor abrigado e ancorado, resistiu bem aos ventos e marés.

Isso foi de grande valia pois a progressão das tropas aliadas para além das praias não pôde seguir o ritmo previsto no planejamento. Assim é que Cherburgo só caiu a D + 20 (em vez de D + 14) e o porto estava em ruínas.

OPERAÇÃO OVERLORD



O porto artificial de Arromanches ia permanecer — muito além do que fora previsto — como o *cordão umbilical* das forças desembarcadas que se amontoavam cada dia mais em uma cabeça de ponte face a uma encarniçada defesa alemã.

A vulnerabilidade do sistema seria crítica se a aviação aliada não tivesse o domínio do ar.

Num fato digno de nota é a confirmação de quanto o General Morgan estivera certo quando, em tempo útil, determinou o problema capital cuja resolução condicionava o êxito de toda a “Operação Overlord”.

“São os livros uns mestres mudos que ensinam sem fastio, falam a verdade sem respeito, repreendem sem pejo, amigos verdadeiros, conselheiros singelos e assim, com a força de tratar com pessoas honestas e virtuosas, se adquirem insensivelmente os seus hábitos e costumes, também a força de ler os livros se aprende a doutrina que lhes ensinam. Forma-se o espírito, nutre-se a alma com bons pensamentos e o coração vem por fim a experimentar um prazer tão agradável, que não há nada que se o compare e só o sabe avaliar quem chegar a ter a fortuna de o possuir.”

PADRE A. VIEIRA