

OS PREPARATIVOS PARA O DIA D



Eisenhower com soldados pára-quadistas, poucas horas antes da Hora H, Dia D menos 1.

Aspirante Esley Rodrigues de Jesus

INTRODUÇÃO

Eisenhower com soldados pára-quadistas, poucas horas antes da Hora H, Dia D menos 1.

A maioria das pessoas que assistem a filmes sobre o Dia D pensa que toda a operação *Overlord* consistiu simplesmente em um grande contingente de navios de desembarque e tropas de assalto em praias da Normandia, com uma massiva operação de saltos noturnos em pontos estratégicos, que abririam rotas mais seguras para que os tanques e tropas desembarcadas pudessem seguir para as cidades mais próximas e daí para Paris. Certamente essas pessoas desconhecem o grande esforço realizado pelos órgãos de inteligência britânicos e norte-americanos, com o intuito de diminuir a resistência nas áreas de desembarque e de salto, aumentando a possibilidade de êxito na operação *Overlord*.

O presente trabalho pretende apresentar uma parte do planejamento, detalhando algumas táticas utilizadas que, apesar de um pouco arcaicas, mesmo para a primeira metade do século XX, ainda hoje podem ser utilizadas.

BOMBARDEIOS TÁTICOS – O PLANO DE TRANSPORTES

No ano de 1943, quando Eisenhower assumiu o

comando supremo das Forças Aliadas, a Luftwaffe foi posta sobre a Alemanha como uma ação defensiva, caso os russos conseguissem penetrar a frente oriental. Este fato foi de grande importância no desenrolar dos fatos, pois, além de diminuir significativamente o poderio alemão no ar na França, dando aos aliados a supremacia aérea, possibilitou que houvesse tempo bastante para o reaparelhamento da força aérea britânica e norte-americana com bombardeiros, que deveriam ser usados no Dia D (mais precisamente, algumas horas antes da Hora H), defendendo postos avançados na praia e destruindo casamatas alemãs. Entretanto, havia certa disputa quanto ao seu emprego durante os dois meses que precediam ao ataque.

BOMBARDEIROS SOBRE A ALEMANHA.

O general Karl Spaatz da Oitava Força Aérea dos Estados Unidos e o marechal-do-ar Sir Arthur Harris do Comando de Bombardeiros da Royal Air Force acreditavam piamente que, se usados em territórios muito além das linhas de frente (no caso, na própria Alemanha) atacando alvos estratégicos, os bombardeiros causariam p e r d a s significativamente maiores que se usados mais próximos à linha de frente, atacando alvos táticos, como pregavam Eisenhower e o Estado Maior do Quartel General das Forças Aliadas (SHAEF - Suprem Head-Quarter Allied Expeditionary Forces). Porém mesmo Spaatz e Harris discordavam quanto ao uso dos bombardeiros no espaço aéreo alemão – o primeiro pensava em destruir indústrias, o segundo, cidades. Mas tanto o SHAEF quanto Eisenhower sabiam que a guerra só poderia ter seu fim com a capitulação de Berlim ou do OKW (Ober Kommando Wehrmacht – Estado Maior das Forças Armadas



Bombardeiros sobre a Alemanha.

Alemãs) por terra, e, para tal feito, era imprescindível uma operação de desembarque bem sucedida. A Operação *Fortitude* (que consistia em disseminar falsas informações a fim de que os espiões alemães remetessem dados errados sobre o lugar de desembarque, assim como a data e a hora do ataque, por meio até mesmo de encenações em treinamento prático e falsas mensagens por rádio) já estava operando e, somada ao Plano de Transportes, tornaria o Dia D impossível de ser combatido pelo Eixo.

Foi posto em prática, por ordem de Eisenhower e do SHAEF, o Plano de Transportes, que visava paralisar o sistema ferroviário francês, impedindo que, no Dia D, os alemães mandassem reforços para a área da Normandia. O Comandante Supremo acreditava que uma pequena *blitz* de dois ou três dias de *raids* aéreos poderia não ser suficiente para acabar com “pátios de ferrovia, desvios, abrigos, oficinas de concerto, rotundas, plataformas giratórias, sistemas de sinalização, comutadores, locomotivas e material ferroviário rodante”.

Neste ponto, surgiu certa oposição de Spaatz e Harris, que alegavam serem os bombardeiros de área de menor precisão que a requerida para a missão. Também alegavam que o Plano do Petróleo, que consistia em um ataque sistemático às refinarias e depósitos de petróleo do Reich, seria de maior eficácia para impedir o reforço alemão nas praias no Dia D, além de mais duradouro, que o Plano de Transportes.

ARTHUR TEDDER - O “LÓBULO DA AVIAÇÃO”.

O marechal Arthur Tedder, que foi colocado por Eisenhower como “lóbulo da aviação”, fez uma lista com mais de setenta alvos ferroviários estratégicos na França e na Bélgica, com o intuito de causar confusão aos órgãos de espionagem alemães quanto ao local exato da invasão (parte da *Operação Fortitude* era fazer de tudo para que os alemães acreditassem que o local escolhido para a invasão era Pais-de-Calais), entrando inclusive no sistema de mensagens alemão “*Enigma*” para fazê-los acreditar ainda mais na farsa. O grande número de perdas civis estimado foi um pretexto para que os britânicos retirassem seu apoio ao plano. Segundo Anthony Eden, Secretário das Relações Exteriores Britânico, no pós-guerra, a Grã-Bretanha teria de viver em uma Europa que já estava contando com a Rússia “mais do que ele desejava”, logo, não seria muito esperto, diplomaticamente, ter o povo francês considerando os britânicos com ódio.

Churchill escreveu a Eisenhower: “As razões para a concentração sobre estes alvos particulares estão muito satisfatoriamente equilibradas em alvos militares... (o gabinete) teve uma concepção um tanto grave, e, no todo, adversa da proposta”. Churchill somente apoiaria o ataque se os franceses fossem consultados. O general B.



Arthur Tedder

Smith, Chefe-do-Estado-Maior de Eisenhower, falou com o Representante do Conselho Francês de Libertação Nacional de Charles de Gaulle, general Pierre-Joseph Koenig. Segundo Smith, “Koenig assume um ponto de vista muito mais insensível que o nosso. Sua observação foi: ‘Isto é guerra, e é de se esperar que haja extermínio de pessoas. Nós assumiremos as perdas antecipadas para nos vermos livres dos alemães.’”.

Com o plano de Transporte em prática, cerca de 58.000 toneladas de explosivos foram jogadas em solo francês sobre 90 alvos, infligindo grandes danos e perdas para os alemães que, infelizmente, eram hábeis em consertos. Das nove pontes ferroviárias existentes do Sena de Paris para o Mar, oito tinham sido destruídas.

Apesar dos êxitos, o SHAEF, em um relatório, na véspera do Dia D, chegou a conclusão de que os efeitos do Plano de Transportes não pareciam ter sido muito sérios. Muitos historiadores colocam em cheque a eficácia do Plano de Transportes, fazendo uma “solene pergunta sobre se os resultados do plano estavam em conformidade com o custo em esforço aéreo e com a ruína infligida às cidades francesas e belgas”. Os próprios comandantes de bombardeios jamais ficaram convencidos de que o plano era sensato ou eficaz. Entretanto, o próprio general Alfred Jodl Josef Ferdinand Baumgärtler, Chefe de Operações da Wehrmacht (Forças Armadas Alemãs), disse, em uma entrevista em 1946, que “a construção completa das defesas costeiras não estava terminada e nunca o seria porque a areia e o cimento necessários já não podiam ser trazidos”. Isso somado ao fato de que os aliados já dominavam todo o processo de codificação de mensagens alemãs e graças à *Fortitude*, que levou o grosso da defesa atlântica para Pais-de-Calais, deixou o portão da Normandia aberto, ou, pelo menos, mais

fácil de ser penetrado.

LEVANTAMENTO DE DADOS

Se há uma lição que aprendemos com o desenrolar



General Jodl, chefe de operações da Wehrmacht

da segunda guerra mundial é que nenhum ataque deve ser mal planejado. Um bom levantamento de informações é imprescindível para obtermos um ataque bem sucedido. No caso do Dia D, que representaria um ponto de inflexão no transcurso da guerra, essa obtenção de dados deveria ser feita de forma discreta, por pessoas extremamente

especializadas em coleta de informações, que impedissem qualquer tipo de suspeitas por parte do exército alemão, em especial da Gestapo. Por isso, qualquer coisa que pudesse comprometer a operação deveria ser rapidamente descartada.

Nascida em 1940, a Resistência Francesa já demonstrava ser uma força muito importante para a derrota dos alemães, principalmente no que concerne às sabotagens e aos levantamentos de dados. Chefiada por Charles de Gaulle (que se encontrava na Argélia), mantinha sua ligação com os Aliados pela Executiva de Operações Especiais (SOE) dos britânicos e com o Departamento Americano de Serviços Estratégicos (OSS) dos Estados Unidos.

Apesar da bravura e do intenso patriotismo demonstrados pelos combatentes da RF, o grosso da população não via com bons olhos sua atuação, principalmente porque não achavam interessante a existência de franceses mal-armados, ou completamente desarmados, lutando contra soldados do exército alemão e tropas blindadas da SS. Mas a RF mostrava-se de vital importância no recolhimento de dados para o serviço de inteligência britânico e para a força de bombardeiros, graças ao fato ímpar

de estar localizada atrás das linhas inimigas. Fornecia informações com grande exatidão, além de praticar atos de sabotagem às linhas ferroviárias que transportavam material bélico e poder servir como “exército subterrâneo na retaguarda deles”, retardando a mobilização de forças alemãs para o campo de batalha.

A coleta de informações precisas era no que a Resistência mais podia cooperar, principalmente porque muitos de seus agentes haviam feito parte da mão-de-obra para a construção da muralha atlântica. M. Clement Marie de Port-em-Bessin, nos Calvados, foi forçado a trabalhar na construção de uma fortificação em Point-du-Hoc (a oeste do que seria chamado *praia Omaha*): “Não havia qualquer tipo de equipamento pesado, tudo era feito com pá, carrinhos de mão, constituindo-se a força de cavalos e homens”. O mesmo agente também trabalhou Pointe-de-la-Percée (a margem ocidental de *Omaha*), construindo posições de radar para a *Kriegsmarine*, que logo no início do Dia D já haviam sido destruídas.

A SOE possuía muitos meios de receber as informações coletadas pela Resistência. Um deles era o envio de pombos-correio. Eles eram colocados em uma gaiola e lançados durante a noite, presos em um pequeno pára-quadras. Na gaiola havia comida para o pássaro, instruções de como remetê-lo, e tubos para as mensagens.

Os alemães construíram baterias em quatro



Desembarque em Omaha

canhões, protegidas por grandes fortificações. Os canhões de 155mm eram tão bem camuflados que não conseguiam ser avistados pela RAF em seus vôos de bombardeio às estradas e ferrovias ou de reconhecimento. O fazendeiro em cujas terras os canhões haviam sido construídos, muito furioso pelo fato de não poder mais apascentar seu gado ou cultivar seu campo, resolveu “demarcar a distância entre os *bunkers*, dos *bunkers* até o posto de observação bem na margem do rochedo, do rochedo aos *bunkers*, e assim por diante”. Com as informações coletadas, ele tinha a única preocupação de como enviá-las para a Inglaterra. Para tanto, usou seu filho cego de oito ou nove anos de idade. Com “uma memória fabulosa, à semelhança de muitas pessoas cegas”, o garoto pegou uma carona até Bayeux, lá entrando em contato com André Heintz, um jovem de dezoito anos membro da RF, que conseguiu retransmitir as informações do garoto à Inglaterra, através de um transmissor de rádio, improvisado em uma lata de Sopas Campbell. Foi desta forma que a Royal Navy conseguiu a posição exata dos *bunkers*, em uma época que não existia GPS e o sistema de posicionamento radar não dava localização de alvos terrestres camuflados com muita exatidão.

Na aldeia de Benouville, a senhora Thérèse Gondrée tinha um café muito freqüentado por soldados alemães que, além de comprar vinhos e lanches, falavam muito, sem sequer desconfiar que sua anfitriã falava alemão. A vendedora passava o que conseguia das conversas à senhora Vion, chefe do hospital-maternidade (e da Resistência local), que repassava a informação para seus superiores na Resistência em Caen, que a repassava para os agentes do SOE na área, que a repassava para a Inglaterra via rádio ou por meio de um avião pequeno.

Foi graças à Resistência Francesa que o tenente Richard Winters da Companhia Easy do 506º foi capaz de cumprir seu objetivo na aldeia Santa Maria do Monte. O tenente sabia, entre outras coisas, que “o comandante alemão estará visitando o professor local e todo o dia leva seu cão para passear às 17 horas”.

Um vendedor de bicicletas, M. Guillaume, de Bayeux, que havia sido ciclista profissional antes da guerra, declarou: “Eu podia me deslocar pelas redondezas sob o pretexto de treinar”. Graças à



Desembarque em Utah

política do trabalho compulsório, ele recolhia facilmente informações sobre o levantamento de pontes, ferrovias e fortificações, localização de tropas, paióis de munição e armamento, além de obstáculos costeiros e coisas do gênero. Continua Guillaume: “A pessoa com quem mantinha contato era o comandante Morvin, chefe da subdivisão da Resistência. Todas as semanas eu me encontrava com ele na Rua Saint-Jean 259, em Caen, de modo que podia passar-lhe informações solicitadas”.

SABOTAGEM PREVENTIVA

Os bombardeios aliados não foram a única forma de garantir que a *Overlord* funcionasse. Havia um fator de extrema importância que ajudou o Plano de Transportes em dismantlar a malha ferroviária francesa: a Resistência Francesa, que, segundo grande parte dos historiadores, foi muito mais eficaz “por libra de explosivos” que os bombardeios.

A sabotagem, outra especialidade da Resistência, também foi de extrema importância para o sucesso da operação de desembarque. Entre os anos de 1941 e 1943, a RF apenas fazia sabotagens sem grande importância em indústrias bélicas, ferrovias, canais e sistemas telefônicos e telegráficos, o que não chegava a causar grande preocupação aos alemães. Este panorama só mudou em 1944, quando o SOE passou a ser subordinado ao SHAEF, e a sabotagem foi ligada ao Plano de Transportes, acelerando consideravelmente a sabotagem ferroviária. Nos



Tigre utilizado na África pelos Afrikakorps de Rommel

primeiros meses de 1944, a resistência colocou 808 locomotivas fora de ação, em comparação com as 387 dos bombardeiros. Este número só foi invertido após a adoção do Plano de Transportes: 292 para a Resistência contra 1437 para os aviões.

O *Plan Vert* tinha por intuito usar a RF para preparar demolições que explodissem linhas-tronco principais que conduzissem à área de ocupação na praia. Em maio, já havia cerca de 570 alvos prontos para serem demolidos.

Os explosivos eram mandados pelos órgãos aliados via-aérea. Cabia aos franceses escondê-los dos alemães. Anthony Brooks, um inglês criado na Suíça de fala francesa, era um dos agentes do SOE em Toulouse. Brooks relatou que os membros da Resistência escondiam explosivos em fossas sanitárias, cisternas de lavatório ou em locomotivas quando os maquinistas eram da RF. Recordou-se ele:



*Derrota dos navios aliados para o desembarque no Dia D
1-praia Utah; 2-praia Omaha; 3-praia Gold; 4-praia
Sword; 5-praia Juno.*

“Costumávamos esconder os explosivos em uma locomotiva elétrica e nenhum soldado alemão ia abrir uma coisa que diz que tem nela 16.000 volts e que tem uma chave”. A impaciência dos recrutas da Resistência, junto com sua ansiedade por ação, foi responsável por vários erros. Por vezes “descarrilávamos os trens errados”, diz Brooks, “e um trem que descarrilávamos era da Cruz Vermelha Suíça e estava cheio de ovos. Daí as pessoas ficavam tentando pegar as gemas do rio com uma concha para fazer omeletes, enquanto nos amaldiçoavam”.

Em abril de 1944, a 2ª Divisão *PanzerSS* (Das Reich) se deslocou para uma cidade perto de Toulouse chamada Montauban. Por consumirem muita gasolina, os Tigres (melhores carros de combate da 2ª Guerra) tinham de ser transportados por meio de ferrovias. Os vagões que os conduziam ficavam escondidos em desvios ferroviários de aldeias, sem nenhuma vigilância por parte dos alemães.

Graças à máquina *Ultra* (a contra-espionagem da *Enigma* alemã), o SOE recebeu algumas informações antecipadas, mobilizando seus contatos na Resistência. Brooks colocou uma bela jovem chamada Terry, filha do chefe local, para participar da missão. Durante aquele mês, Terry, seu namorado, sua irmã de quatorze anos e mais alguns amigos saíam a passeio de bicicleta em direção aos vagões, que ficavam escondidos atrás de dois caminhões franceses. Eles foram responsáveis por trocar o combustível dos vagões por um pó abrasivo lançado pela SOE.

No Dia D, quando os navios já podiam ser vistos de cima das rochas na Normandia, a *Das Reich* recebeu ordens para se deslocar para a Normandia, o que não foi possível, pois os vagões pararam de funcionar antes mesmo de saírem de Montauban. Os eixos foram de tal forma corroídos que não puderam ser consertados. Apenas uma semana depois, vagões alternativos, que estavam a cerca de cem quilômetros de distância, em Perigueux, foram disponibilizados para o transporte dos Tigres, que sofreram considerável perda de mobilidade graças às suas lagartas de aço combinadas aos cem quilômetros de distância, isso sem contar com o combustível (os Tigres consumiam 2 galões por milha). Por isso, os tanques que Rommel esperava que estivessem na Normandia no Dia D mais quatro, só apareceram no Dia D mais dezessete.

CONCLUSÕES

Considerar o Dia D como um golpe de sorte, ou

um puro ataque de desembarques e saltos, é um grande erro. Jamais devemos olhar para aquele dia da história mundial sem perceber as condições iniciais de preparação dos aliados, tanto no que tange ao treinamento, quanto nas táticas utilizadas para dissuadir o inimigo. Por volta das 22:00 o desembarque nas praias cessou. Cerca de 175.000 soldados haviam desembarcado nas praias da Normandia, por ar ou mar, com o custo de 4.900 baixas.



O Dia D foi a primeira batalha na história das guerras em que os soldados deviam avançar para procurar maior proteção.

O fato comprovado é que tanto o Plano de Transportes quanto a Operação Fortitude e a decodificação da máquina de decifração alemã para mensagens secretas *Enigma*, por meio do Projeto Ultra, além, obviamente, da brava e impetuosa ajuda da Resistência Francesa e dos soldados na frente de batalha, foram os grandes responsáveis pelo êxito antecipado da *Overlord*.

A maior operação de desembarque já realizada desde a invasão romana à Bretanha pode ser considerada, certamente, como o ataque em que foram utilizadas as melhores informações sobre as disposições e sobre as tropas do inimigo do que qualquer força atacante na história. Dos cientistas responsáveis pela decodificação da máquina Enigma, até o mais simples soldado que naquele seis de junho se lançou em solo francês, passando pelos civis franceses que se arriscaram em operações da Resistência, todos contribuíram para o sucesso da operação.

“Tudo bem, vamos em frente.”

General Dwight David Eisenhower, Comandante Supremo das Forças Expedicionárias Aliadas, Dia D menos um, Inglaterra

“Não há muito, camaradas, que possamos fazer agora. O sucesso desta invasão cabe a vocês, rapazes. Planejamos um bocado: gostaria que vocês pudessem saber o quanto de preparação entrou em tudo isso. Trata-se do maior esforço militar que o mundo já viu. E todos vocês sabem o que está em jogo, o curso da história depende de nosso sucesso. É uma grande satisfação saber que nenhuma unidade jamais foi mais bem preparada para entrar em combate; eis por que recebemos esta missão.”

General Eugene Sloppey, comandante do 115º Regimento, Hora H menos 5

“A única coisa necessária para o triunfo do mal é que os homens de bem cruzem seus braços”
Edmund Burk

*Oh a impetuosa investida que eles fizeram!
O mundo inteiro maravilhou-se.
Honrai a investida que eles fizeram!*

“Mas é uma coisa maravilhosa lembrar o motivo pelo qual aqueles indivíduos estavam lutando e se sacrificando, o que eles fizeram para preservar o nosso estilo de vida. Não para conquistar qualquer território, não por ambições pessoais. Mas para assegurar que Hitler não podia destruir a liberdade do mundo.

“Penso que é simplesmente esmagador. Pensar nas vidas que foram doadas por este princípio, pagando um terrível preço: só nesta praia, naquele dia, 2000 baixas. Mas eles o fizeram para que o mundo pudesse ser livre. Isso mostra exatamente o que os homens livres farão para jamais serem escravos.”

General Dwight David Eisenhower, ex-Presidente dos Estados Unidos, Dia D mais 20 anos, praia Omaha

Bibliografia

“A Alemanha de Hitler – Origens, Interpretações, Legados.”; Autor: Stackelberg, Roderick ; Editora: Imago

“Ike: O Dia D” ; Diretor: Robert Harmon ; Sony Pictures

“O Dia D, 6 de junho de 1944 – A batalha culminante da Segunda Guerra Mundial.”; Autor: Ambrose, Stephen E.; Editora: Bertarand Brasil

“The rise and fall of the Third Reich – A history of Nazi Germany.”; Autor: Shirer, William L. ; Editora: Simon & Schuster Paperbacks