

LOGÍSTICA MILITAR DA RÚSSIA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

*Por Marco Antonio de Freitas Coutinho e Julia Kornitskaia**



Tanques T-34 modelo 1942 produzidos nas fábricas da Uralmash em Yekaterinburgo (RIA/Novosti).

A análise da logística nas Forças Armadas da URSS na 2ª Guerra Mundial traz lições que podem ser aproveitadas no âmbito das Forças Armadas brasileiras, em especial no que se refere à logística militar conjunta e à mobilização nacional.

Este artigo apresenta a atuação da logística militar nas Forças Armadas da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas durante a Segunda Guerra Mundial. Este conflito permitiu analisar aspectos que podem ser de grande interesse para a evolução da logística militar e da mobilização. A metodologia adotada pelos autores foi direcionada, prioritariamente, para a pesquisa em textos originais de autores russos pouco conhecidos no Brasil. Por meio deste trabalho, os autores pretendem identificar ensinamentos que sejam passíveis de aproveitamento no âmbito das Forças Armadas do Brasil, particularmente no que se refere à Logística Militar Conjunta e à Mobilização Nacional.

INTRODUÇÃO

A formulação de lições aprendidas é algo que depende da busca pelo maior número possível de ensinamentos, a serem coletados nas mais diversas situações ocorridas por ocasião dos conflitos militares.

No decorrer da Segunda Guerra Mundial, o esforço despendido pela União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) na luta por sua sobrevivência frente às forças nazistas representou a mobilização de todos os recursos possíveis, materiais e humanos, e daí também resulta importante para o presente trabalho

de pesquisa, a busca por subsídios que permitam identificar o papel da logística e da mobilização no andamento da campanha.

Decorridos 78 anos do fim da Grande Guerra Patriótica, designação pela qual a Segunda Guerra Mundial ficou conhecida na historiografia russa, muitos ensinamentos ainda podem se mostrar atuais.

Destaca-se que a base da estrutura da logística adotada até os dias de hoje nas Forças Armadas da Federação da Rússia foi estabelecida nos anos iniciais da Segunda Guerra Mundial, e neste contexto, destacou-se a figura do Intendente-Chefe do Exército Vermelho¹, general Andrei Vassilievitch Khrulev, que junto com seu estado-maior desenvolveu uma nova organização da logística militar, em plena ação de combate.

Quando foi feita a foto dos generais da vitória, em maio 1945, no salão nobre do Kremlin, Joseph Stalin determinou que Khrulev ocupasse um lugar de destaque na primeira fila, junto aos marechais, e disse aos presentes: “Sem o trabalho deste general na retaguarda, não haveria vitória no campo de batalha” (BULGAKOV, 2010).



FIGURA 1: Stalin e os Marechais e Generais da vitória. O general Khrulev está assinalado na foto (acervo do Museu das Forças Armadas, Moscou).

Outra figura de grande importância durante a Segunda Guerra Mundial foi Alexei Nikolaevich Kossyguin, grande responsável pela mobilização nacional e pelo hercúleo esforço empreendido para salvar a indústria soviética. Foi Kossyguin quem planejou e executou uma gigantesca operação destinada a transferir as indústrias soviéticas para além dos Urais, tudo em meio ao caos resultante da maciça invasão nazista nos anos de 1941 e 1942.

O presente trabalho se propõe buscar subsídios, na vastíssima literatura militar russa, que permitam levar a um entendimento geral sobre a maneira como a logística militar russa evoluiu a partir das experiências vividas na Segunda Guerra Mundial. Tais subsídios podem contribuir para estudos que visem o aperfeiçoamento da doutrina militar brasileira referente ao apoio logístico.

¹ Por “Exército Vermelho” se deve entender todas as Forças Armadas Soviéticas, e não apenas a Força Terrestre.

A LOGÍSTICA MILITAR RUSSA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A Grande Guerra Patriótica é por muitos considerado o evento mais marcante de toda a história da Federação da Rússia, uma vez que este país se constitui no herdeiro da URSS e de suas Forças Armadas. Considerando-se somente as batalhas na Frente Oriental do Teatro de Operações (TO) europeu, pode-se afirmar que se tratou do maior confronto militar da história.

A campanha iniciada com a invasão da Rússia pelas tropas nazistas e seus aliados europeus no dia 22 de junho de 1941 (Operação Barbarossa) foi caracterizada por uma violência sem precedentes, destruição generalizada da infraestrutura de países inteiros e imensa perda de vidas humanas, devido não somente ao combate, mas pela fome, doenças e massacres. Dos cerca de 70 milhões de mortes ocorridas na Segunda Guerra Mundial, mais de 23 milhões foram verificadas somente na Rússia, sendo que a maior parte se tratava de civis.

A campanha na Frente Oriental foi decisiva para determinar o resultado da Segunda Guerra Mundial, e os reveses sofridos pelas tropas nazistas em solo russo são considerados uma das principais causas da derrota da Alemanha Nazista no conflito.

Tal como ocorre quando se avalia a Guerra Napoleônica de 1812, muito se fala na literatura brasileira sobre o papel decisivo do “General Inverno” para a derrota nazista, ou seja, o efeito do clima rigoroso sobre as tropas invasoras.

Com foco no escopo estabelecido para o presente trabalho, serão apresentados os aspectos relevantes da logística militar, que teriam contribuído decisivamente para a vitória russa.

A LOGÍSTICA NO PERÍODO ANTERIOR À SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Tendo suas raízes históricas ainda no ano de 1700, quando por ordem do czar Pedro I foram criados os cargos do Intendente-Geral e do Comissário Militar, a logística das Forças Armadas da Federação da Rússia possui um histórico de mais de 300 anos de atuação nos inúmeros conflitos militares nos quais tomou parte a Rússia Imperial e suas herdeiras históricas, a URSS e, atualmente, a Federação da Rússia.

As medidas pioneiras adotadas pelo czar Pedro, o Grande, no sentido de que fossem estabelecidos órgãos encarregados de adquirir e distribuir, de forma centralizada, as dotações de fardamentos, trens de guerra, cavalos e outros meios para as forças armadas, estabeleceram o embrião de uma estrutura unificada, destinada a atender em melhores condições as necessidades da Força Terrestre e da recém-criada Marinha de Guerra russa (ILIN, 2015).

Tais medidas vieram a contribuir de maneira significativa para a vitória das tropas russas na Campanha de 1812 contra as tropas napoleônicas (COUTINHO; KORNITSKAIA, 2015).

Entretanto, no decorrer do século XIX e no início do século XX, a estrutura de logística no âmbito das Forças Armadas do Império da Rússia não passou por transformações significativas, fato que pode ter contribuído para a derrota sofrida na Primeira Guerra Mundial. Por ocasião da campanha de 1914 a 1918, as Forças Armadas russas não estavam nem de longe preparadas para um conflito da era industrial.

Entretanto, após a revolução de 1917, e ainda durante os anos da implementação da chamada “industrialização forçada” na URSS, a logística militar passou por uma radical transformação, com a criação de novos arsenais, unidades de manutenção e fábricas militares, assim como as unidades de logística operacional.

O desenvolvimento das infraestruturas industriais nas áreas do oeste da URSS, assim como o aumento da produção em muitas áreas da economia permitiram acumular reservas e melhorar a capacidade da mobilização nacional. Aos planejadores militares, essa nova e importante capacidade permitiria garantir, quando necessário, o cumprimento das missões de apoio logístico ao Exército Vermelho em tempo de guerra.

Neste sentido, os órgãos da logística militar foram reforçados e aperfeiçoados, permitindo que até o início de 1941 cada força singular da URSS possuísse estruturas logísticas próprias em todos os níveis. Foi criada uma série de novos serviços especializados nas estruturas logísticas, tais como os seguintes, entre outros:

- Serviço Automobilístico, destinado à manutenção de material motomecanizado;
- Serviços Ferroviário e Rodoviário, para as tarefas de transporte nos respectivos modais;
- Serviço de Abastecimento de Combustível; e
- Serviço de Combate à Incêndios e Controle de Danos.

Diversas medidas foram adotadas para o aperfeiçoamento da estrutura organizacional e quadros de pessoal das unidades e estabelecimentos logísticos, particularmente para a incorporação de equipamentos e material moderno.

Entretanto, de acordo com a Doutrina Militar e com o Plano Estratégico da época, o Exército Vermelho preparava-se para uma guerra ofensiva, com a realização de ações militares no território do inimigo (BULGAKOV, 2010).

Em decorrência disso, tal como já havia ocorrido na guerra de 1812 (COUTINHO; KORNITSKAIA, 2015), o planejamento logístico previu o pré-posicionamento das reservas de material, equipamentos, suprimentos e munições ao longo da fronteira oeste, o que mais uma vez se mostraria uma decisão equivocada.

A LOGÍSTICA DURANTE A OFENSIVA DAS FORÇAS NAZISTAS

Surpreendendo as lideranças militares e políticas da URSS, as forças nazistas romperam o Tratado de Não-Agressão e iniciaram a Operação Barbarossa, que é

considerada a maior e mais violenta campanha militar da história em termos de mobilização de tropas e baixas sofridas. Cerca de 4,5 milhões de soldados da Alemanha nazista e seus aliados europeus invadiram a União Soviética em uma frente de mais de 2.900 km de extensão.

Logo após a invasão, iniciada em junho de 1941, a realidade mostrou-se bem diferente daquela que os planejadores soviéticos esperavam, pois as forças nazistas passaram rapidamente a ocupar uma grande parte da porção europeia da URSS.

Tal como em 1812, o retraimento forçado das tropas russas fez com que grandes reservas de suprimentos e materiais caíssem em mãos inimigas ou tivessem que ser destruídas já nas primeiras semanas da invasão, provocando escassez de recursos e obrigando a adoção de medidas de racionamento e mobilização de recursos adicionais.

A REFORMA DO GENERAL KHRULEV

Mesmo com todo o esforço empreendido, os serviços de logística ainda eram insuficientes para atender o exponencial aumento da demanda provocada um conflito de tal envergadura. A situação exigiu medidas urgentes para reorganizar as estruturas da logística, e isso teve que ser providenciado apenas um mês decorrido após o início da guerra.

Para tal, Joseph Stalin, que desempenhava a função de comissário do povo para a Defesa da URSS, aprovou o “Regulamento sobre o Comando da Logística em tempo de guerra” e a ordem no 0257, que tratava sobre “A organização do Departamento Geral de Logística do Exército Vermelho” (BULGAKOV, 2010).

Os novos regulamentos foram elaborados mediante proposta apresentada pelo intendente-chefe do Exército Vermelho, general Andrei Vassilievitch Khrulev. Juntamente com seu estado-maior, Khrulev desenvolveu uma nova organização para a logística do Exército. Pela nova organização, foi criado o cargo de comandante logístico do Exército Vermelho, função para qual foi designado o próprio Khrulev.

Inicialmente, o planejamento logístico era da competência do Estado-Maior Geral, no nível estratégico, e dos estados-maiores de Frentes e Exércitos, no nível operacional. Tais estados-maiores também planejavam o apoio logístico de operações futuras. Entretanto, o emprego dos recursos materiais ficava subordinado aos chefes dos diversos serviços especializados, que por sua vez não possuíam qualquer subordinação aos estados-maiores.

Em junho de 1941, o general Khrulev relatou ao chefe do Estado-Maior Geral, o marechal Zhukov:

“Os serviços da logística estão em uma posição muito difícil. Eu como intendente-chefe, até a presente data não tenho dados sobre as necessidades para o abastecimento de gêneros alimentícios e outros suprimentos, e nem onde e quando tais recursos serão necessários” (ILIN, 2015).

Khrulev identificou que a principal deficiência da logística era a dificuldade de coordenar e controlar a própria organização existente, caracterizada pela existência de inúmeras estruturas que desempenhavam funções semelhantes nas forças singulares. Tais estruturas ficavam desdobradas numa mesma frente, competindo por recursos escassos, e que dependiam do planejamento de estados-maiores operacionais, que priorizavam invariavelmente os aspectos táticos em detrimento dos logísticos durante a execução das ações. Além disso, os estados-maiores no nível operacional planejavam, mas não tinham a capacidade de gerenciar a execução da logística durante o desenvolvimento da campanha, visto que as unidades e estruturas logísticas ficavam sob o comando das forças do nível tático.



FIGURA 2: General Khrulev (acervo do Museu das Forças Armadas, Moscou).

Khrulev conseguiu convencer Stalin que seria necessário permitir que os estados-maiores no nível operacional concentrassem seus esforços no comando das tropas. Além disso, surgiu a necessidade de uma centralização do gerenciamento da logística em todos os níveis para garantir o emprego operativo e mais eficiente de forças e meios disponíveis.

Propôs então uma estrutura conjunta, com a ativação de comandos logísticos centralizados no nível operacional, e com a execução das atividades logísticas sendo progressivamente descentralizadas, a partir da retaguarda para as frentes de combate. Neste sentido, o comando da logística e o gerenciamento de suprimentos foram retirados da competência de estados-maiores operacionais, aliviando-os dessa enorme carga de trabalho. Na estrutura de cada exército, corpo de exército, divisão, brigada ou regimento haveria um correspondente serviço de logística encarregado de planejar, controlar e executar as respectivas tarefas logísticas, obedecendo a uma cadeia de comando e controle própria, dentro do sistema logístico existente em cada frente de combate.

Esta nova conformação permitiu adequar a distribuição de suprimento proveniente dos depósitos de materiais e munições que ficaram nas áreas de retaguarda à manobra operacional de cada nível, canalizando recursos de forma a priorizar as ações mais importantes de cada frente de combate.

Um exemplo a ser citado foi o processo de distribuição de munição adotado na decisiva Batalha de Moscou. Tendo em vista que a munição de artilharia representava a maior parte do volume total de suprimento a ser transportado, e ainda a insuficiente disponibilidade de caminhões para a sua distribuição, ficou decidido que comboios ferroviários de munição fariam a entrega da carga diretamente nas posições da artilharia. Isso permitiu manter os fogos de barragem necessários para conter a ofensiva nazista, infringindo enormes perdas ao inimigo. Paralelamente, tal iniciativa tornou possível liberar a frota de veículos rodoviários de transporte para entrega de outras cargas também necessárias às tropas da linha de frente.

De uma maneira geral, o principal volume de fornecimento foi realizado pelos modais de transporte ferroviário e rodoviário, mas, entretanto, observa-se que o transporte fluvial também teve um papel importante. Como exemplo, podemos citar a entrega de suprimento para as tropas da frente de Stalingrado, distribuição que foi realizada pelo Rio Volga e pelo Mar Cáspio. Em muitas situações, balsas e embarcações da Marinha russa foram utilizadas como armazéns móveis, inclusive para combustível (BULGAKOV, 2010).

No que diz respeito ao apoio de saúde, ficou decidido que a maioria dos hospitais do sistema de saúde civil, localizados na cidade de Moscou, passariam a ficar subordinados ao Comissariado da Defesa. As instalações hospitalares disponibilizadas na capital da Rússia deram origem a uma estrutura de nível mais elevado para o sistema logístico como um todo, passando a atender todas as frentes de combate.

Trabalhando com esforço concentrado e de forma conjunta, a logística conseguiu garantir o sucesso das operações defensivas realizadas pelas tropas e acumular meios materiais necessários para uma contraofensiva.

SALVANDO A INDÚSTRIA SOVIÉTICA: O PAPEL DE KOSSYGUIN

Os órgãos da logística, às vezes sob o fogo direto durante o avanço do inimigo, passaram a cuidar de uma tarefa essencial para a própria sobrevivência do país: realizar a evacuação de instalações logísticas militares e indústrias civis.

Em junho de 1941, o jovem engenheiro Alexei Kossyguin, aos 38 anos de idade, foi nomeado para o cargo de Vice-Presidente do Conselho de Evacuação da URSS. A carreira de Kossyguin tornou-se meteórica graças ao fato de que o chamado “Grande Terror”, o massacre promovido por Stalin nos anos de 1937 e 1938, havia eliminado grande parte dos gestores da administração pública e empresarial soviética. A gestão de muitos setores da economia passou a ser exercida por funcionários jovens, mas altamente profissionais em suas áreas de atuação, o que foi o caso do jovem engenheiro Kossyguin.

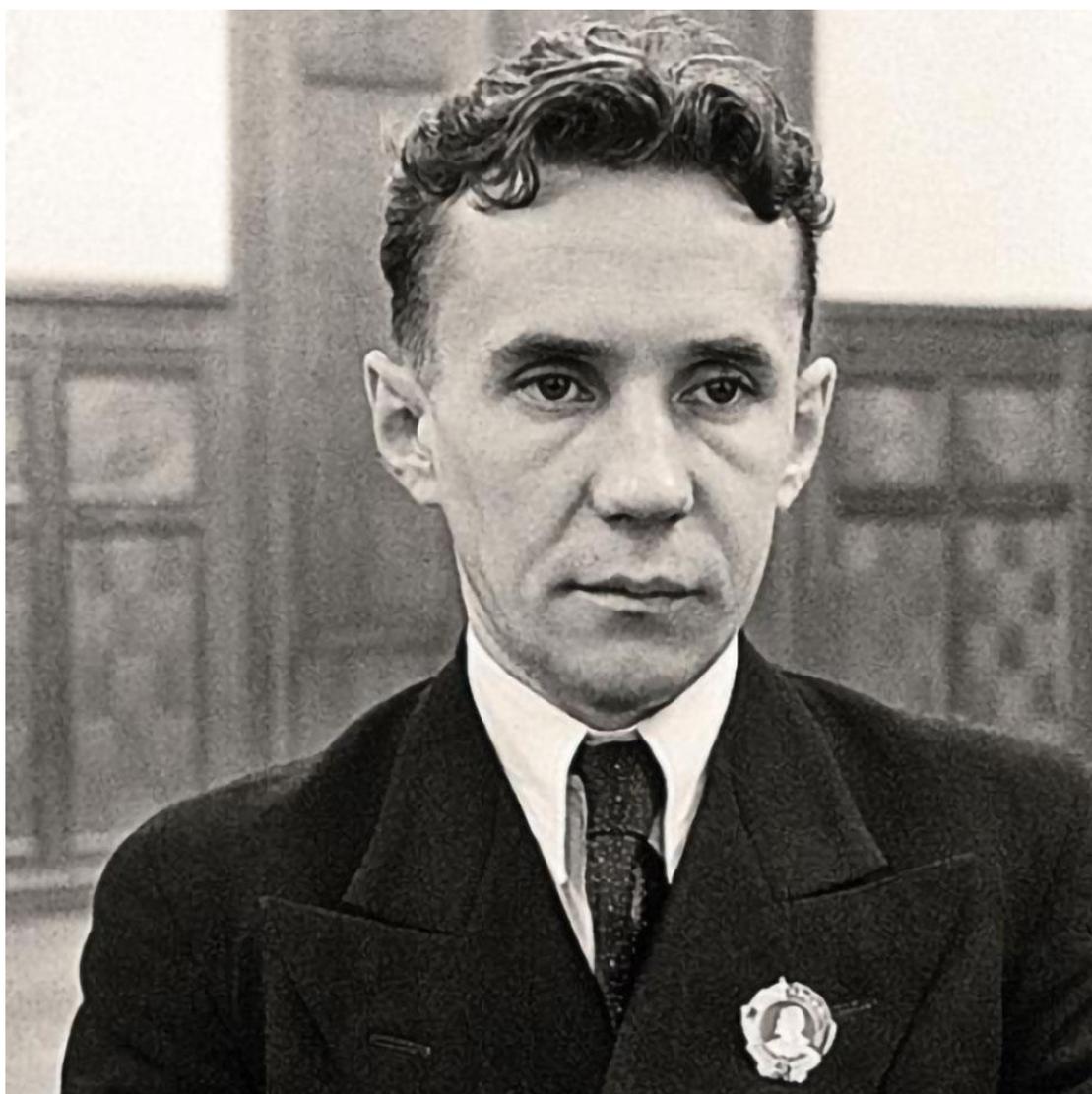


FIGURA 3: Alexei Kossyguin (acervo do Kremlin, Moscou).

Sob as condições mais desfavoráveis, Kossyguin coordenou o esforço da equipe responsável pela mobilização da URSS, elaborando um planejamento que permitiu a evacuação de 1.500 empresas e indústrias durante a fase inicial da guerra, e em seguida, numa situação ainda mais difícil, iniciou a produção em massa de armamentos e material bélico em regiões afastadas da linha de frente, além dos montes Urais e ao longo das vastas regiões da Sibéria, onde praticamente não haviam infraestruturas industriais.

Tal esforço bem-sucedido de mobilização foi um dos fatores que permitiu reunir as condições para que fossem reorganizadas e reequipadas as Forças Armadas, revertendo os revezes sofridos e passando à ofensiva que permitiu ganhar a guerra.

As fábricas localizadas na Sibéria e nos Urais passaram a produzir aviões e outros materiais complexos. Nas diversas frentes de combate passaram a chegar composições ferroviárias transportando material bélico, munições, combustíveis, produtos alimentícios, medicamentos e outros.



FIGURA 4: Aeronave caça-bombardeiro Ilyushin Il-2 em uma linha de produção na cidade de Samara, 1941 (acervo da empresa Ilyushin, Moscou).

O esforço de mobilização procurou ainda explorar ao máximo as potencialidades existentes, mesmo nas condições mais desfavoráveis. No mês de setembro de 1941, já sob os efeitos do bloqueio imposto pelo inimigo, as estruturas industriais da cidade de Leningrado ainda se encontravam em pleno funcionamento, permitindo realizar o fornecimento de fuzis e granadas para canhões de todos os calibres para as frentes de combate.

OPERAÇÃO “CAMINHO DA VIDA”

No período entre 8 de setembro de 1941 a 27 de janeiro de 1944, a região de Leningrado (atual São Petersburgo) testemunhou um dos episódios mais cruéis da história da Segunda Guerra Mundial.

Tal episódio envolveu o cerco e bloqueio da cidade de Leningrado por tropas do Grupo de Exércitos do Norte das forças nazistas. Tendo durado quase 900 dias, o bloqueio provocou a interrupção do fornecimento de alimentos, água tratada, energia elétrica e combustíveis para a segunda maior cidade da URSS, então completamente habitada.

Isso resultou na morte de cerca de 1.500.000 de militares e civis, e a tentativa desesperada de evacuação de outras 1.400.000 pessoas, a maioria mulheres e crianças, das quais uma grande parte também morreu vítima da fome, do frio e do bombardeio inimigo indiscriminado. Tratou-se de um dos mais longos e destrutivos cercos da história das guerras, e sem sombra de dúvida, o que provocou o maior número de mortos entre a população civil.



FIGURA 5: População civil de Leningrado em busca de água (acervo do Museu “Caminho da Vida”, São Petersburgo).

Durante o cerco, um pequeno corredor humanitário foi aberto pelas tropas da logística do Exército Vermelho, que permitiu que a cidade se conectasse com o restante do país. Esta rota foi estabelecida através do Lago Ladoga, e ainda, por um trecho terrestre que havia permanecido não ocupado por tropas do eixo, localizado entre o referido lago e a cidade de Leningrado.

Tal operação logística foi denominada “Caminho da Vida”, e previa o emprego de veículos de transporte rodoviários de carga, que cruzavam o lago em balsas nos períodos de calor, ou transitavam diretamente sobre o lago, nos períodos em que ele estivesse congelado. Daí a operação ter também ficado conhecida como “Estrada de Gelo”.



FIGURA 6: Veículos transportando carga e população civil pelo “Caminho da Vida” sobre o Lago Ladoga semicongelado (acervo do Museu “Caminho da Vida”, São Petersburgo).

A operação executada pelo Serviço de Logística teve como objetivos abastecer a população que permanecia na cidade com produtos alimentícios e serviços médicos, realizar a evacuação de habitantes da cidade e, ainda, transportar os suprimentos necessários às tropas.

Vale a pena lembrar que no início da guerra, a estrutura do Serviço de Logística era insuficiente em termos de efetivos e unidades especializadas. Entretanto, fruto das reformas promovidas pelo general Khrulev, já no início de 1942, os Serviços de Logística de cada Frente de Combate constituíam uma estrutura bastante complexa, e que comprovou sua eficácia para prover o apoio necessário sob quaisquer circunstâncias. Pela doutrina militar soviética, uma Frente de Combate equivaleria ao Comando do Teatro de Operações da doutrina brasileira.

Para o estabelecimento do “Caminho da Vida” na Frente de Leningrado, o Serviço de Logística possuía a seguinte estrutura (NOVOCELOV, 2014):

- Chefe da Logística, que desempenhava a função de subcomandante da Frente de Combate;
- Estado-Maior da Logística composto de dois setores:
 - de organização e planejamento;
 - técnico-material.
- Departamento de intendência composto de dois setores:
 - de vestuário;

- de produtos alimentícios e forragens. Durante o cerco, este último foi transformado em um departamento independente;
- Departamento militar-sanitário;
- Departamento de comunicações militares;
- Departamento automobilístico-rodoviário. No decorrer da guerra, foi dividido em dois Departamentos independentes: automobilístico e rodoviário;
- Departamento de comércio militar;
- Departamento político;
- Seção de combustíveis e lubrificantes;
- Seção veterinária;
- Seção de embalagens (cunhetes para munições);
- Seção de material capturado;
- Seção de prisioneiros de guerra;
- Seção de pessoal;
- Prefeitura Militar; e
- Inspetoria.

Ainda segundo Novocelov (2014), diversas unidades logísticas ficavam diretamente subordinados aos departamentos e seções acima listados: regimentos e batalhões automobilísticos e rodoviários, depósitos de subsistência, de fardamento, de suprimentos, de combustíveis e lubrificantes, oficinas de manutenção, hospitais, tropas para segurança da área de retaguarda etc.

A estrutura geral e as missões desempenhadas pelo Serviço de Logística na Frente de Leningrado em muito se assemelham ao previsto para o Comando Logístico do Teatro de Operações, previsto pela Doutrina de Operações Conjuntas do Brasil (BRASIL, 2011).

Com relação às atividades desenvolvidas no contexto da Operação “Caminho da Vida”, observa-se que inicialmente a opção adotada pelo Serviço de Logística para fornecimento de produtos alimentícios e para a evacuação do pessoal e do material bélico havia sido o emprego da aviação militar de transporte.

Mas o emprego do meio de transporte aéreo se mostrou logo incapaz de solucionar a grave situação que se apresentava, seja pela insuficiência de aeronaves, seja pela falta de capacidade de carga das aeronaves disponíveis, e particularmente, devido à superioridade aérea nazista mantida sobre a cidade.

Nesse sentido foi organizado um eixo de transporte fluvial no Lago Ladoga, sendo que para tal foram reunidas 75 balsas e 25 rebocadores. Com a chegada do inverno e o conseqüente congelamento da superfície do lago, foi estabelecido um eixo rodoviário de 30 km de extensão sobre o gelo (que possuía, nestas condições,

cerca de 14 a 60 cm de espessura), que recebeu a designação oficial de Rodovia Militar Nº 101 (NOVOCELOV, 2014).



FIGURA 7: No verão, balsas e rebocadores transportam carga para São Petersburgo pelo Lago Ladoga (acervo do Museu "Caminho da Vida", São Petersburgo).



FIGURA 8: Veículos transportam idosos, mulheres e crianças pelo Lago Ladoga (acervo do Museu "Caminho da Vida", São Petersburgo).

Foi esta rodovia que mais tarde ganhou o nome de “Caminho de Vida”. A propaganda nazista, sabedora do desenvolvimento desta operação, denominou o eixo de transporte sobre o Lago Ladoga como “Caminho da Morte”.

Durante o cerco, graças à atuação do Serviço de Logística e ao “Caminho de Vida”, foi possível evacuar cerca de 500 mil pessoas que se encontravam na cidade de Leningrado, a maior parte constituída por idosos e crianças.

Além disso, graças ao esforço da estrutura logística da Frente de Leningrado foi possível realizar a obtenção e a distribuição de mais de dois milhões de toneladas de produtos alimentícios destinada à população faminta da cidade, assim como de outras cargas destinadas à defesa estabelecida.

A LOGÍSTICA DURANTE A CONTRAOFENSIVA DO EXÉRCITO VERMELHO

Recursos materiais e de mão-de-obra local tiveram papel importante durante a fase de contraofensiva. As fazendas coletivas foram mobilizadas para realizar outras atividades que não apenas produzir gêneros alimentícios. Além de fornecer diretamente às tropas uma quantidade grande de alimentos e forragens, passaram a ajudar a reparar o material bélico e disponibilizavam meios de transporte motomecanizado e hipomóvel, assim como participavam da reconstrução de rodovias e de ferrovias.

Após o ano de 1943 a produção industrial de material de emprego militar passou a atingir níveis elevados, inclusive no que se refere a equipamentos mais complexos, como as aeronaves. Isso foi fruto do sucesso da operação bem-sucedida que viabilizou a transferência das indústrias de defesa, salvando-as da destruição.

A constituição de novas reservas de suprimentos, armamentos e munições, inclusive mediante fornecimento por parte dos aliados, particularmente os Estados Unidos, permitiu manter o ímpeto da ofensiva até a conquista do objetivo final em Berlim.



FIGURA 9: Assalto final à cidade de Berlim (acervo do Museu da Grande Guerra Patriótica, Moscou).

As unidades logísticas passaram a acompanhar o avanço das tropas, mantendo um apoio cerrado e constante, o que requereu estruturas móveis e flexíveis. Com o avanço das tropas soviéticas para o território dos países europeus, outra tarefa importante se apresentou perante os órgãos que realizavam o abastecimento de gêneros alimentícios. Devido ao completo esgotamento das reservas de alimentos e ao colapso de todo o sistema de comércio, o fornecimento para a população das cidades ficou completamente desorganizado.

Apenas para as ações de apoio à população civil em território estrangeiro no ano de 1944, o Serviço de Logística do Exército Vermelho distribuiu cerca de 570 mil toneladas de cereais; 60 mil toneladas de carne; 90 mil toneladas de açúcar; três mil toneladas de óleo comestível; 146 mil toneladas de legumes; e 15 mil toneladas de sal.

Junto com o abastecimento das tropas que realizavam o avanço para Berlim, unidades logísticas especiais organizavam acomodação, alimentação e assistência médica aos cidadãos deslocados da URSS e de outros países, bem como a um número cada vez maior de prisioneiros de guerra. Nas cidades ocupadas foram organizadas estruturas para fornecimento de produtos alimentícios, até que o comércio local pudesse retomar suas atividades.

A evolução do sistema logístico soviético durante a Grande Guerra Patriótica permitiu criar as condições para resistir ao avanço das forças nazistas e para manter o ímpeto do ataque, quando isso foi necessário. O sucesso na campanha em muito se deveu ao esforço coordenado pela logística e pela mobilização. O atual Chefe da Logística das Forças Armadas da Federação da Rússia, general-de-exército Bulgakov, assim se pronunciou sobre as experiências colhidas por ocasião da Segunda Guerra Mundial:

“Os órgãos da logística durante a Grande Guerra Patriótica cresceram e formaram um organismo forte e unido, capaz de superar grandes dificuldades da guerra e cumprir suas missões com sucesso. Esta experiência inestimável ainda é relevante hoje, quando são realizadas as medidas para otimização de sua composição e aperfeiçoamento de sua estrutura organizacional e de quadros” (BULGAKOV, 2010).

O fim da Segunda Guerra Mundial representou o início de uma nova fase da história, com a URSS e os EUA assumindo a condição de superpotências militares, levando ambos os países a uma corrida pela hegemonia mundial, limitada pela dissuasão nuclear. Tal período acabou ficando conhecido como “Guerra Fria”, e foi encerrado no início da década de 1990, em um processo que levou ao fim da URSS e ao surgimento da Federação da Rússia.

CONCLUSÃO

A adoção de estruturas para a realização das tarefas de apoio logístico no âmbito das Forças Armadas russas foi uma consequência lógica da estratégia adotada, desde os tempos de Pedro I, para a racionalização de custos e estruturas.

Em que pese o fato de a literatura ocidental atribuir apenas ao inverno russo a derrota dos exércitos de Napoleão e de Hitler, observa-se que a logística também condicionou decisivamente o resultado das duas campanhas.

Como se pode constatar, as reformas estabelecidas nas fases anteriores à Grande Guerra Patriótica foram bastante relevantes, mas sua implementação se mostrou incompleta, o que não permitiu ao sistema logístico cumprir o papel que dele se esperava em combate nos primeiros momentos da campanha.

A estrutura logística conjunta adotada, assim como a elaboração de estimativas logísticas e pré-posicionamento de suprimentos, constituíram-se em medidas de planejamento que podem ser consideradas pioneiras e ainda extremamente atuais.

Outro aspecto relevante foi que a estrutura logística adotada dependia, em grande parte, do potencial econômico passível de mobilização pela economia local. E isso pode ser solucionado por meio das medidas adotadas para a Mobilização Nacional.

Uma grande evolução verificada no sistema logístico das Forças Armadas russas ao longo do período abrangido pelo presente trabalho foi a crescente inserção da logística nos trabalhos de estado-maior, permitindo realizar a confecção de planejamentos iniciais para as campanhas e, posteriormente, corrigir rumos e elaborar planejamentos contingentes no decorrer delas, o que permitiu reverter resultados negativos e conquistar vitórias. A existência de uma cadeia própria para o comando e controle da logística, presente nos níveis estratégico, operacional e tático, revelou-se essencial para aliviar os comandos e estados-maiores operacionais dos pesados encargos decorrentes, assim como permitiu um gerenciamento integrado de todo o sistema.

No que se refere a uma comparação entre as realidades brasileira e russa, deixando obviamente de lado as questões climáticas, muitas outras similaridades fisiográficas entre nossos países acabam por apresentar desafios logísticos semelhantes para o emprego das respectivas forças armadas.

Além das dimensões continentais, um aspecto em particular chama imediatamente a atenção de quem passa a conhecer a realidade do Brasil e da Rússia: as grandes distâncias e a ausência de infraestruturas em grandes áreas dos respectivos países, particularmente na Amazônia Brasileira e na Sibéria Russa.

Além disso, as experiências adotadas no sentido de se utilizar da capacidade de carga e da mobilidade de meios navais (fluviais) para realizar o abastecimento de tropas terrestres poderiam ser muito úteis no contexto de um Teatro de Operações Amazônico.

Neste aspecto, a Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2008) estabelece que a mobilidade e a presença se constituam capacidades operacionais que devem direcionar a organização das nossas Forças Armadas, ao lado da capacidade de monitoramento e controle. A necessidade de possuir elevada mobilidade constituiu uma característica marcante nos conflitos vividos por um país de dimensões continentais como a Federação da Rússia. No Brasil, devido às suas características, essa condicionante não poderia ser considerada de forma diferente.

Sob o enfoque da logística, a mobilidade estratégica e tática de uma força são fatores diretamente relacionadas à capacidade de transporte disponível, aspecto que nunca pode ser negligenciado, seja considerando os meios existentes, seja quanto aos meios passíveis de mobilização.

A história militar brasileira não vivenciou conflitos tão intensos e que provocaram tanta destruição, mortes e violência em nosso território, quanto os vivenciados pela Rússia ao longo dos séculos. Neste sentido, a experiência acumulada pelas Forças Armadas da Federação da Rússia em tais conflitos permitiu moldar a estrutura e a doutrina atualmente existentes naquele país, inclusive na sua logística.

Recentemente a doutrina militar brasileira estabeleceu a necessidade de um Comando Logístico quando da ativação de um Teatro de Operações (BRASIL, 2011). Da mesma forma, um Centro de Coordenação de Logística e Mobilização já vem sendo implementado no nível da Administração Central do Ministério da Defesa do Brasil. Somente recentemente, portanto, estruturas conjuntas para o gerenciamento do apoio logístico nos níveis estratégico e operacional foram visualizadas para as nossas Forças Armadas quando em operações. Muitos exercícios de adestramento conjuntos, envolvendo o emprego desta nova estrutura, já vêm sendo realizados. Entretanto, certamente ainda há muito a ser estudado e praticado.

Neste sentido, os autores consideram extremamente relevantes e oportunas para a evolução da doutrina militar brasileira uma análise sobre os ensinamentos colhidos pelas Forças Armadas russas ao longo dos conflitos por elas vivenciados,

assim como pelo estudo das medidas adotadas para o aperfeiçoamento do seu sistema logístico no passado e na atualidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. *Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008.* Aprova a Estratégia Nacional de Defesa, e dá outras providências. Brasília: DOU, 19 dez. 2008.

BRASIL. Ministério da Defesa. *MD-30-M-01: Doutrina de Operações Conjuntas, 3 v.* Brasília, DF. 2011.

COUTINHO, M. A. F.; KORNITSKAIA, J. *A Logística Militar Russa na Guerra Napoleônica de 1812: ensinamentos.* Revista dos Docentes Militares, 2015.

BULGAKOV, Dimitri V. *A Logística em Combate: 65º aniversário da vitória na Grande Guerra Patriótica.* Moscou: Jornal Estrela Vermelha, 2010.

BUSHKOVITCH, Paul. *História concisa da Rússia.* Nova Iorque: Cambridge, 2012.

ILIN, Igor L. *A logística das Forças Armadas da Federação Russa: nota histórica.*

Disponível em:

http://armyrus.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=47&Itemid=76.

NOVOCELOV, Igor P. *O Caminho da Vida de Ladoga.* Moscou: Jornal dos Veteranos do Serviço Diplomático, 10 fev. 2014.

**Marco Antonio de Freitas Coutinho é coronel da reserva do Exército Brasileiro, é bacharel em Ciências Militares pela AMAN, mestre em Operações Militares pela EsAO e em Ciências Militares pela ECEME. É pós-graduado em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília e mestrando em Ciência Política Internacional pela Fundação Universitária Iberoamericana (Universidad Europea del Atlántico, Espanha). Exerceu a função de Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico do Brasil na Federação da Rússia entre 2013 e 2015. Pode ser contatado pelo e-mail: marcocoutinho@hotmail.com.*

**Julia Kornitskaia é pós-graduada em Letras pela Universidade Estatal de Moscou, com especialização em Tradução/Interpretação, Filologia e Docência do Ensino Superior. Atualmente é Secretária da Aditância de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutica do Brasil na Federação da Rússia.*
