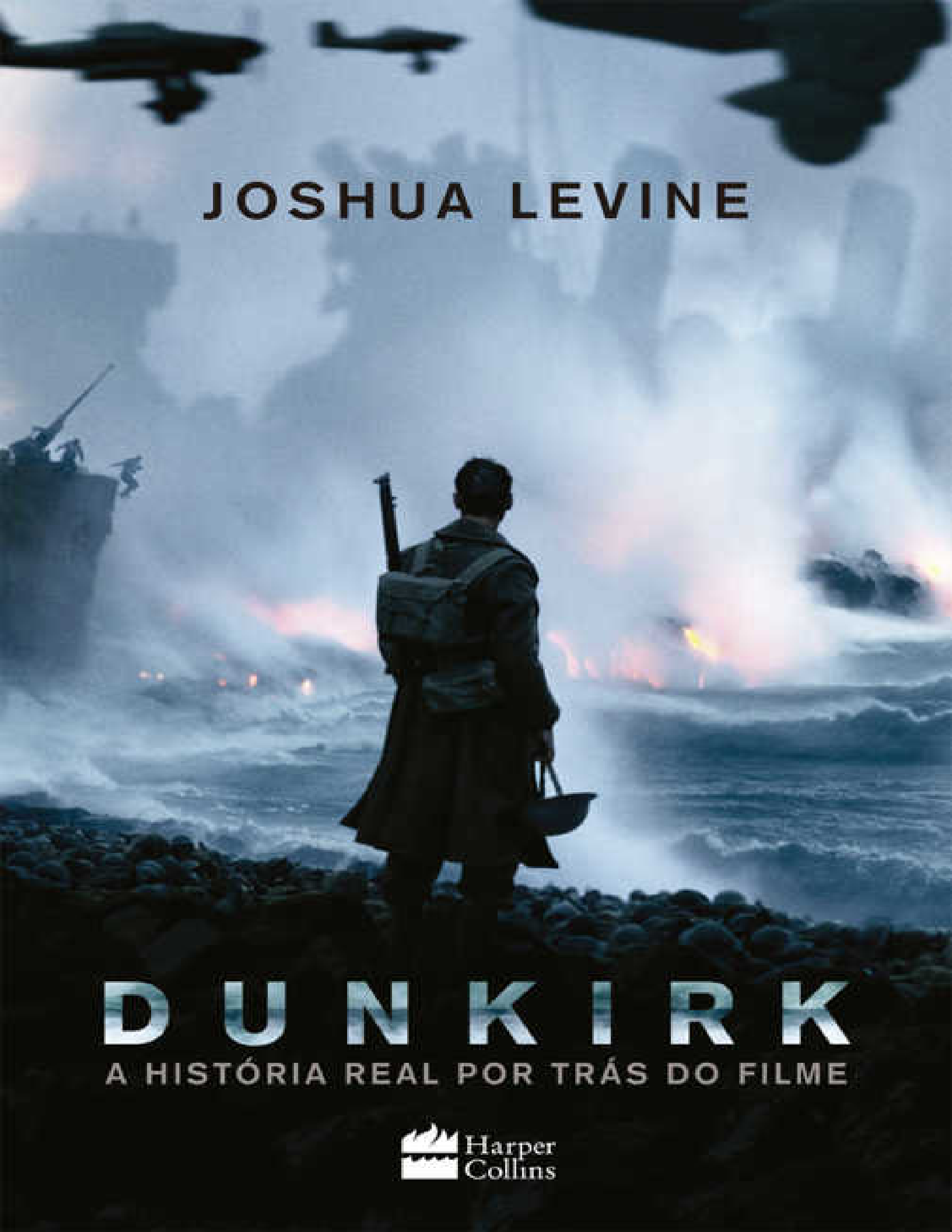
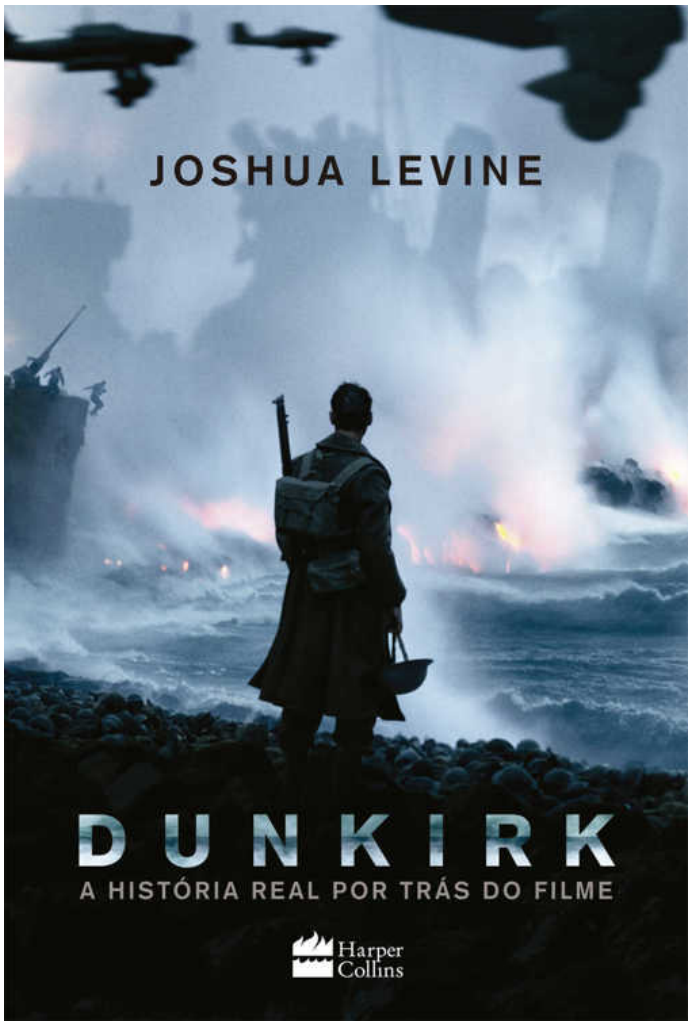

JOSHUA LEVINE
DUNKIRK
A HISTÓRIA REAL POR TRÁS DO FILME
Harper Collins


JOSHUA LEVINE
DUNKIRK
A HISTÓRIA REAL POR TRÁS DO FILME
Harper Collins

JOSHUA LEVINE

DUNKIRK

A HISTÓRIA REAL POR TRÁS DO FILME

Tradução
Elton S.O. Medeiros

HarperCollins
Rio de Janeiro, 2017

HarperCollins PUBLISHERS Since 1817

Título original: DUNKIRK

Copyright © Joshua Levine, 2017
Copyright © Warner Bros. Entertainment Inc., 2017
DUNKIRK, todos seus personagens e elementos são marcas registradas da © Warner Bros. Entertainment Inc.
Copyright da tradução © Casa dos Livros Editoria LTDA., 2017

Direitos de edição da obra em língua portuguesa no Brasil adquiridos pela Casa dos Livros Editora LTDA. Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta obra pode ser apropriada e estocada em sistema de banco de dados ou processo similar, em qualquer forma ou meio, seja eletrônico, de fotocópia, gravação etc., sem a permissão do detentor do copyright.

Contato:
Rua da Quitanda, 86, sala 218 — Centro — 20091-005
Rio de Janeiro — RJ — Brasil
Tel.: (21) 3175-1030

CIP-Brasil. Catalogação na Publicação
Sindicato Nacional dos Editores De Livros, RJ

L645d

Levine, Joshua
Dunkirk / Joshua Levine ; tradução Elton Medeiros. - 1. ed. - Rio de Janeiro : HarperCollins, 2017.
il.

Tradução de: Dunkirk
ISBN 9788595081772

1. Guerra Mundial, 1939-1945. 2. Europa - História, 1945-. I. Medeiros, Elton. II. Título.

17-42672

CDD: 940.5421
CDU: 94(100)"1939/1945"

Para Lionel, que me inspirou.

Para Peggy, que espero inspirar.

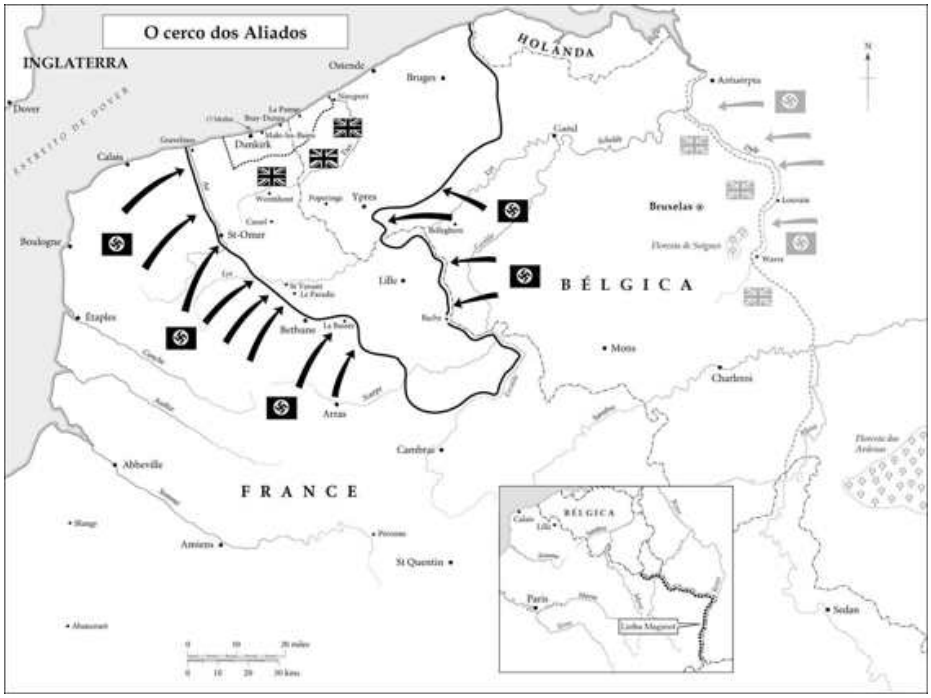
E para Philip Brown, Eric Roderick, Harold “Vic” Viner
e Charlie Searle, com um muito obrigado.

Sumário

Prefácio
“Eu não o vejo como um filme de guerra. Vejo como uma história de sobrevivência.”:
Uma entrevista entre Joshua Levine e o diretor Christopher Nolan

1 – Sobrevivência
2 – Exatamente como nós
3 – O longo, curto e o alto
4 – Grandes esperanças
5 – Contra-atacando
6 – Parando os Panzers
7 – Fuga para Dunkirk
8 – Nenhum sinal de um milagre
9 – Um milagre
10 – Cadê a droga da RAF?
11 – Uma nova Dunkirk

Agradecimentos
Bibliografia selecionada
Sobre o autor


O cerco dos Aliados
INGLATERRA
HOLANDA
BÉLGICA
FRANCE
Ostende
Bruges
Dover
Calais
Dunkirk
Boulogne
St-Omer
Ypres
Lille
Étaples
Béthune
Arras
Abbeville
Amiens
Cambrai
Mons
Charleroi
Bruxelles
Louvain
Anvers
Gand
St Quentin
Paris
Sedan
Ligne Maginot

Prefácio

Certa tarde, em Kew, no Arquivo Nacional, abri um documento que continha um relatório do comandante Michael Ellwood, encarregado das comunicações durante a evacuação de Dunkirk. Ele escreveu, de passagem, a respeito de um transmissor/receptor Marconi utilizado por um período muito curto de tempo antes de pifar por ter "areia no gerador".

Isso parecia surpreendente. Como a areia tinha entrado em um equipamento tão precioso? O Marconi TV5 era uma caixa grande, e pensar nisso me lembrou momentaneamente de Laurel e Hardy tocando piano em *A caixa de música*. Será que dois desajeitados tinham deixado o Marconi cair na praia? Será que o capitão William Tennant, comandante naval em Dunkirk, gritou com eles, frustrado, quando os dois foram informar o que tinham acabado de fazer com a única peça de equipamento de transmissão? Ou será que ficaram quietos, esperando que alguém assumisse a culpa?

Pouco depois, em maio de 2016, fui visitar o ponto onde o molhe de Dunkirk encontra a areia, muito perto de onde o capitão Tennant sediou seu quartel-general. Olhei em volta, vendo a praia apinhada de soldados — ou talvez de homens que pareciam soldados —, além de navios de guerra em alto-mar e um navio-hospital branco, claramente marcado com cruzes vermelhas, atracado no fim do molhe. Fumaça preta subia, ao longe, e o horizonte estava coberto para

remover quaisquer vestígios do fim do século XX. Era uma visão impressionante: Dunkirk estava parecida com o que devia ter sido no fim de maio de 1940.

E também havia outra coisa impressionante: o vento tinha mudado, e a areia se espalhava por toda parte, embaraçando o cabelo e fazendo arder os olhos. Quase todos ali usavam óculos e mantinham os rostos cobertos. Foi quando de repente me dei conta de que *ninguém tinha deixado cair o transmissor*. Não houvera nenhum soldado estabanado. Em maio de 1940, o vento soprou a areia para dentro do gerador, assim como agora soprava em todos os olhos e ouvidos. Passar um tempo em Dunkirk me levou a aprender coisas sobre o evento original que, de outra forma, eu talvez nunca tivesse aprendido.

É por isso que insisto que qualquer interessado na história da evacuação deve visitar Dunkirk. Caminhar pelas praias até o molhe, explorar o perímetro onde as tropas francesas e britânicas mantiveram os alemães à distância, visitar o excelente Museu da Guerra, o comovente cemitério e a Église de Saint-Éloi, com as paredes marcadas por balas e estilhaços, são atividades que trazem vida aos eventos de maio e junho de 1940. A paisagem mantém a história e preenche as lacunas entre as palavras.

Com este livro, tentei contar uma história diferente — ou pelo menos uma história mais abrangente. Em uma maneira análoga a como uma visita a Dunkirk mostraria a evacuação sob uma nova luz, este livro tenta explicar os eventos colocando-os dentro de um contexto mais rico — não meramente militar, mas também político e social. Aqui, tento dar uma noção de como era a vida de um jovem soldado em 1940 e da importância da cultura jovem, em suas diversas formas, no desenrolar para a guerra. Este livro se concentra no combate (e às vezes na ausência de combate) que levou à evacuação. Além disso, explora o efeito da evacuação até sua mais recente manifestação: o filme de Christopher Nolan, em 2017.

Tive a sorte de trabalhar como consultor histórico das filmagens. Foi um prazer inenarrável — em parte porque gostei de encontrar tantas pessoas interessantes e entusiasmadas, mas principalmente porque essa notável empreitada trouxe à vida um pedaço subestimado da história. No último capítulo, você lerá sobre os esforços do diretor, do produtor e dos chefes de departamento para se manterem tão verdadeiros quanto possível em relação ao evento histórico. Com esses esforços, eles permitiram que o espírito da evacuação fosse recriado mais vívida e verdadeiramente do que eu imaginaria ser possível, e o resultado nos permite experimentar a história como realmente foi: uma luta dura e desesperada pela sobrevivência, um esforço que manteve o mundo livre.

Nada poderia ser mais importante do que isso. Peço que, enquanto assiste, você não se esqueça que sem os verdadeiros Tommys, Georges e Alexes, viveríamos em um mundo muito mais sombrio — muitos de nós sequer estaríamos vivos.

Joshua Levine
Abril de 2017

“Eu não o vejo como um filme de guerra. Vejo como uma história de sobrevivência.”

Uma entrevista entre Joshua Levine e o diretor Christopher Nolan

Joshua Levine: Você é uma pessoa britânica que vive na América e passa a maior parte do seu tempo lá, então tem essa lealdade dividida. Então, quando disse que queria transformar este tema britânico em um filme, o que as pessoas disseram?

Christopher Nolan: Eu não contei de imediato sobre o assunto com que estava lidando. Na verdade, eu estava bem longe junto com o projeto. Eu tinha terminado o roteiro antes de dizer a alguém. Emma [Thomas — produtora de *Dunkirk*] sabia por que ela tinha me dado o livro dela [*Forgotten Voices of Dunkirk*] para ler. Nós tínhamos feito uma travessia há muitos anos com um amigo nosso (que está realmente no filme em um dos barcos) no espírito de reencenação daquela viagem. Foi uma das experiências mais difíceis e, francamente, perigosas que já tive. Fiquei muito agradecido de voltar inteiro, e foi sem pessoas despejando bombas sobre nós. Era literalmente apenas o canal, os elementos, e nós três em um barco pequeno.

JL: E você fez essa travessia como uma homenagem?

CN: Sim. Fizemos um pouco cedo demais no ano. Era a Páscoa, eu acho que era abril, em vez de maio. Estava um pouco frio demais e nós fomos para Dunkirk especificamente, mas não como entusiastas interessados em história. Sabíamos a história — tínhamos crescido com ela, e nosso amigo tinha um barco à vela, por isso, dissemos que íamos fazê-la. Aconteceu de ser muito, muito difícil se aventurar no canal em um pequeno barco. Quero dizer, é uma coisa considerável a se fazer. O pensamento de fazê-lo e saber que você está indo para uma zona de guerra é impensável realmente. É aí que a análise do que Dunkirk significa como mitologia, ou como mitologia moderna, ou como quer que você queira

chamá-la, não pode ser considerada exagerada. Pois, realmente, ao ficar em um barco e fazer essa viagem você entende a bravura das pessoas que a realizaram. É simplesmente uma coisa muito corajosa.

Emma e eu conversamos sobre isso anos mais tarde e começamos a ler relatos de primeira mão. Estávamos curiosos sobre por que ninguém realmente tinha feito um filme sobre isso — nos tempos modernos —, porque é uma das maiores histórias humanas. É muito universal, eu acho. Então fiz várias leituras, girando em torno de como abordar tudo isso, e por que as pessoas não tinham feito isso no passado. E, finalmente, chegamos à conclusão de que a razão pela qual as pessoas não o fizeram é porque foi uma derrota. E é um filme caro. É grande. Não importa a maneira como você aborda, essa história é épica. Tentamos abordá-lo de uma forma muito particular, mas é um épico e, portanto, você precisa dos recursos do aparato da indústria de Hollywood por trás disso, e conseguir esses recursos canalizados para uma história de derrota, por maior que fosse, era um pouco complicado. Mas, na verdade, o que nos levou à história é que não é uma vitória, não é uma batalha. É uma evacuação. É uma história de sobrevivência.

Então eu não vejo isso como um filme de guerra. Eu vejo isso como uma história de sobrevivência. É por isso que não vemos os alemães [no filme] e é abordado do ponto de vista da mecânica pura da sobrevivência em vez da política ou do combate corpo a corpo.

JL: Não parece um filme de guerra. Lembro-me de ler sobre a Sala 101 de George Orwell, que contém as piores coisas do mundo, a partir de sua própria perspectiva pessoal, esse inimigo sem rosto, que é o pesadelo de sua imaginação, é o que o aterroriza. O filme é quase um filme de terror, ou um filme de terror psicológico, ou algo assim?

CN: Eu diria um horror. É um filme de suspense, mas tentamos elevar, instigar o suspense visceral o máximo possível. Então você entra na linguagem dos filmes de terror, definitivamente.

JL: Há quase um contrato implícito que, se alguém vai fazer um filme sobre os nazistas, tem que mostrá-los como o que eles eram. Você tem sido muito corajoso por não fazer isso.

CN: Não. Bem, quando eu estava começando a escrever — era um esboço no início, mas ele diz o que está acontecendo —, usei a palavra nazista constantemente e tinha pessoas no diálogo se referindo aos nazistas. Eu queria

lembrar continuamente ao público moderno como o inimigo era mau e terrível e conduzi-los a isso. Mas, em algum momento — acho que foi nas minhas discussões com Mark Rylance, que primeiro se juntou ao projeto —, percebi que, porque eu tinha tomado a decisão de nunca realmente mostrar os alemães, mesmo se referir a eles era inútil. Você não quer estar em um meio-termo. Ou seja, você precisa tentar adotar todo o conceito do mal e da ideologia nazista e por que eles foram as piores pessoas do mundo, ou precisa contorná-la completamente, não os mostrando, fazendo-os ser criaturas de algum modo subliminares, tê-los como uma ameaça fora da tela. É como o tubarão no filme *Tubarão*, quando debaixo d'água; talvez vejamos a barbatana, mas não o tubarão. Dessa forma nossa mente, e até mesmo nosso sentido ético de identificação, automaticamente os torna a pior coisa que existe no mundo.

JL: O público pode soltar a imaginação e levá-la para onde quiser. Mas porque este filme será visto por muitos jovens que nada sabem sobre a Segunda Guerra Mundial, há uma obrigação de sublinhar quem eram os nazistas?

CN: Acho que a responsabilidade não é apresentar um retrato enganoso dos nazistas, mas o nazismo é notado por sua ausência e, se é, desde que seja notado, acho que estamos no caminho certo. Você quer o sentimento de crise absoluta e perigo na Europa. Você quer o sentimento desses soldados britânicos e franceses no chão em um momento crucial da história. Quer sentir como esse é o ponto de crise total. Eu fiz isso, do ponto de vista cinematográfico, não personalizando nem humanizando o inimigo, o que a maioria dos filmes de guerra, de uma forma ou de outra, tendem a querer fazer em algum momento. Desde o *Nada de novo no front*, há uma tendência em filmes de guerra de querer ser sofisticado ao humanizar o inimigo. Mas é claro que, quando você se coloca na posição de um soldado naquela praia, para a grande maioria, o seu contato com o inimigo é extremamente limitado e intermitente. O que mais você vê são bombas caindo. O que mais você ouve são tiros a alguns quilômetros de distância, que devem ter sido mais aterrorizantes do que podemos realmente imaginar, à medida que se aproximavam cada vez mais. O que estamos tentando fazer com a mixagem de som agora é descobrir como criar esse espaço de áudio, de modo que a batalha pareça estar a 16 quilômetros de distância, então 11 quilômetros de distância e, em seguida, 6 quilômetros de distância, e o quão absolutamente terrível foi para os rapazes lá na praia.

É o que você não sabe que é importante no filme. Então, na cena com maior exposição, espero dar apenas informações históricas relevantes. A ideia é que [os personagens] Tommy e Gibson não saberiam nada sobre o que estava

acontecendo e, então, receberiam informações inquietantes como "estamos tentando tirar 45 mil pessoas da praia", "há 400 mil pessoas na praia", então você entende o sentimento de "cada um por si". Eu estava interessado na ideia do que as pessoas não sabiam em vez de explicar tudo o que sabemos. Se você está dentro de um evento, especialmente na época, quando não havia alertas do smartphone do Google e tudo mais, é muito difícil ter qualquer perspectiva sobre o que está acontecendo. Uma das coisas mais comoventes sobre a história de Dunkirk para mim — na verdade, definitivamente a coisa mais emocionante — é que, quando esses caras finalmente foram resgatados, quando finalmente voltaram para casa, eles foram com um sentimento de vergonha. Que eles foram para casa, a grande maioria deles, pensando que seriam uma enorme decepção para o povo britânico ao regressar e, em seguida, descobrirem que eram bem-vindos como heróis foi para mim uma das mais extraordinárias reviravoltas, emocionalmente, na história; e era porque não sabiam o que estava acontecendo. Então, os vemos lendo o discurso de Churchill no jornal. Eles não estariam no Parlamento, não teriam sido capazes de fazer o que os filmes fazem tradicionalmente, que é cortar para Winston Churchill falando ao Gabinete ou preparando seu discurso. Eles só teriam acesso a isso a partir dos jornais, para que eles então descobrissem, após o fato, o que é que eles passaram.

JL: É tão interessante que, se você ler os relatos sobre esse evento, verá que não há uma única história. A história de cada um era diferente. Mas, além disso, uma maneira pela qual isso se manifesta é que algumas pessoas sabiam mais do que outras. Havia todo tipo de rumores estranhos circulando, por exemplo, que os americanos tinham entrado na guerra. Às vezes os rumores eram corretos. Quando se espalhou a notícia pela primeira vez que os alemães tinham rompido em Sedan, isso era apenas mais um boato para as pessoas. Alguns tinham uma noção do motivo de eles estarem se retirando, enquanto outros não tinham nenhuma. As pessoas pensavam que seus próprios batalhões haviam feito algo errado e estavam sendo tirados das linhas como castigo. Elas voltavam para as praias sem nenhuma ideia do motivo de eles estarem lá.

CN: Sim.

JL: Há algum paralelo moderno? As pessoas vão ver este evento como algo que aconteceu *X* anos atrás ou vão vê-lo como algo que poderia acontecer de novo?

CN: Uma das grandes desgraças do nosso tempo, uma das coisas horríveis e desafortunadas da crise dos imigrantes na Europa, é que estamos literalmente

lidando com a mecânica e a física de um número avançado de pessoas tentando pegar um barco para deixar um país e chegar a outro. Isso é algo significativo, creio eu. É uma ressonância horrível, mas é muito fácil em nossos tempos tecnologicamente avançados esquecer o quanto a física básica entra em jogo e é intransponível. A realidade é intransponível. Portanto, há um grande número de pessoas em um lugar, que precisam chegar a outro lugar, e não podem voar, e elas têm de entrar em barcos — superlotando as embarcações, com esse desejo humano de sobrevivência... é absolutamente horrível ver isso em nossas primeiras páginas nestes dias e tempos atuais. Mas está lá. Assim, com o que está acontecendo no mundo hoje, não acho que seja possível ver os eventos de Dunkirk como algo de outro mundo ou outra era.

JL: Também não é interessante como Dunkirk está em voga hoje em dia? Muitas vezes entre pessoas que realmente não sabem o que era. Durante o Brexit, Dunkirk nunca saiu dos jornais. Pró-Brexit enfatizaram que "isso é bom para nós" porque naquela época, depois de Dunkirk, estávamos sozinhos em uma situação muito incerta, e estávamos no nosso melhor. E depois do Brexit, estaremos por conta própria numa situação incerta e, mais uma vez, estaremos no nosso melhor.

CN: Bem, isso é um pouco como a filosofia de bater a cabeça contra a parede para poder se sentir bem quando parar. "Vamos precipitar a crise para que possamos ser um país melhor" parece estranho. Mas Dunkirk sempre foi um teste de Rorschach, e espero que o filme também seja assim, porque o próprio evento resiste às interpretações políticas específicas. Convida a interpretações universais e tem um apelo universal, e essa é uma das razões pelas quais eu removi a linguagem do nazismo e dos alemães. Só não nos referimos a eles. E não usamos palavras que se referem à Inglaterra, nos referimos à "casa" porque é um conceito universal, porque o que é importante sobre a história para mim é a similaridade e a universalidade. As pessoas sempre enxergam o que querem em um evento nacional como este, vão fazer paralelos ou usá-lo para justificar suas opiniões políticas. Os filmes, na minha opinião, raramente são eficazes se forem abertamente políticos. Não é que eles precisam ser neutros — eles precisam ter um ponto de vista. Mas têm que ser universais e universalmente envolventes. Eles têm que olhar para quais recursos da história são fazer todos se identificarem, não a grupos específicos de pessoas com opiniões específicas. Os eventos nacionais são obviamente muito vulneráveis à apropriação por diferentes entidades políticas, e isso é problemático. Mas é uma razão para fazer o filme, na minha opinião, porque queremos fazer o filme para as pessoas

poderem experimentar as emoções do evento, e depois façam dele o que quiserem.

Eu tento nunca ser autoconsciente sobre a relação entre o mundo que estou vivendo e experimentando todos os dias e o mundo que pretendo criar no filme. Obviamente, tudo o que faço é mais da minha experiência no mundo, mas o mundo muda, então o Brexit não era de forma alguma uma realidade até o meio do filme. E isso significa que literalmente transforma o mundo na Grã-Bretanha para o filme que recebemos. Não há dúvida. Isso é vida. Não há nada que você possa fazer sobre isso. Então, especificamente por isso, nós sempre, na nossa filmagem — eu, meu corroteirista (eu escrevi esse roteiro eu mesmo, mas em outros filmes eu tive corroteiristas), Emma e todos — tentamos ser sinceros sobre as preocupações e crenças e medos que vão para a escrita e elaboração do filme sem fazer declarações políticas explícitas ou conexões. Porque tentar e fazer isso raramente funciona em filme. A mídia é diferente. Documentário é diferente, a televisão é diferente, a música é diferente. Cada meio tem sua capacidade de se comunicar com as pessoas, e com os filmes há uma habilidade muito específica. É um pouco como quando você está tentando fazer um som mais alto e se depara com uma limitação muito específica; quando vai muito alto, começa a soar mais silencioso, o som perde seu poder; portanto, você não pode virar esse seletor muito longe. O mesmo vale para qualquer coisa que faça você se apaixonar por uma história em uma história. Se você tentar ser didático imediatamente torna-se suspeito para as pessoas. Eles não sentem nada. Eles não sentem o que você está tentando sentir. Eu realmente queria estar dentro da história.

JL: Parece-me que se tornou mais imediatamente relevante, não apenas do ponto de vista da universalidade, mas de um ponto de vista mais específico. Tem-se argumentado, por exemplo, que estamos nos aproximando de um ponto de virada social e político — onde o inaceitável se torna aceitável — que é semelhante à situação que levou a Dunkirk.

CN: É um problema que surge ao fazer um filme. Você corre o risco de múltiplas interpretações, corre o risco de as pessoas se apropriarem da história que você contou. Mas certamente a luta primordial entre o bem e o mal no filme, e a ideia do povo britânico, o povo britânico moderno, em risco físico de forças do mal, eu acho que é muito relevante.

JL: Onde isso se encontra no seu próprio desenvolvimento? Muitos de seus filmes tiveram protagonistas masculinos que são solitários e têm traços

identificáveis, e o mundo é visto de seu ponto de vista, mas isso é diferente? Onde isso está?

CN: É um pouco cedo para eu dizer. Intelectualmente, quando comecei o projeto, percebi que o que liga *Dunkirk* com outros projetos que fiz foi a ação e o suspense — um sentimento, um espírito de aventura, se você quiser, a capacidade de imersão do filme. Eu queria trazer todas essas ferramentas para dar sustentação, mas é diferente do que fiz no passado. No entanto, existem semelhanças. Se você olhar para *Amnésia*, por exemplo, há uma forte conexão entre o gênero de desconstrução e as ambições do contador de histórias. Existe um modo muito subjetivo de contar histórias, que inverte um pouco o elemento do *noir*, por isso é tanto um filme *noir* e um filme de desconstrução do *noir* ao mesmo tempo. Este filme é ambientado na Segunda Guerra Mundial, por isso, sempre será visto por muitas pessoas como um filme de guerra, mas a mecânica do gênero que estamos empregando é a de um *thriller* e o thriller moderno particularmente. Essa relação entre o ponto de vista narrativo e o gênero, ou gênero de desconstrução, tem aparecido em todos os meus filmes em menor ou maior extensão, por isso há muito acontecendo no filme, do meu ponto de vista. Há muitos fundamentos estruturais e temáticos que se relacionam com os meus demais filmes, mas as pessoas não têm consciência disso, e elas vão apenas desfrutar da experiência desses filmes. Então, onde isso me deixa ou me leva, é muito cedo para dizer.

JL: Então, de quais filmes de guerra você gosta?

CN: Um dos meus favoritos — um dos filmes que mais admiro — é *Além da linha vermelha* de Terence Malick. Não tem quase nenhuma relevância para este filme, mas tem tido relevância para muitos dos meus outros filmes. Eu acho que a *Amnésia* está muito em dívida com *Além da linha vermelha*. Na verdade, chegamos a projetá-lo para este filme, mas não era relevante, exceto em um sentido-chave de textura, sentido estético, que é algo que é atemporal. Ele é muito acessível e contemporâneo, ainda que seja sobre a Segunda Guerra Mundial, e isso era certamente algo que queríamos tentar alcançar na textura do nosso filme, mas, no que diz respeito aos fundamentos artísticos e à forma como a história é contada, ele é bem diferente. Não busquei muitos filmes de guerra. Demos uma olhada em *O resgate do soldado Ryan* de Spielberg, que também foi instrutivo porque tem uma estética de filme de terror. Ele aborda a intensidade e a sanguinolência de uma maneira tão absoluta e bem-sucedida, que você sente vontade de ir para outro lugar. Não dá para competir com esse filme. Seria como

tentar competir com o *Cidadão Kane*. Quer dizer, é incomparável. Esse é o horror da guerra bem ali. Então, nós fomos mais em uma direção de suspense. Não assisti a muitos filmes de guerra porque li — eu acho que está reimpresso nas notas de rodapé do Blu-Ray da Critério Edição de *Além da linha vermelha* — um trecho escrito sobre filmes de guerra por James Jones, autor do romance *Além da linha vermelha*, e é humilhante. Este é alguém que esteve em guerra e tinha escrito sobre a guerra, e ele expõe os dispositivos, as besteiras de filmes de guerra de uma forma impiedosa que, para um cineasta sentado para escrever um filme definido durante um momento real da história, foi extremamente assustador. Uma das coisas que ele questiona é: "O que mais se pode dizer sobre a guerra depois de *Nada de novo no front*?" Então eu voltei a assistir *Nada de novo no front*, que eu não tinha visto em muitos, muitos anos. É um filme muito antigo — eu assisti à versão com som, e é incrível como é abrangente enquanto uma declaração sobre a guerra, o quão horrível é a guerra. Mesmo que a arte do cinema estivesse ainda mais em sua infância do que agora — é preto e branco, mal tem som —, é extraordinariamente bem-feito. E em virtude do fato de que é sobre os alemães, mas feito no sistema de Hollywood, o ponto de vista antinacionalista é tão poderoso, tão forte. E isso é o que o eleva acima de qualquer outro filme de guerra feito: é um filme antiguerra, devo dizer. É tão implacável em sua descrição de como a guerra é horrível, é tão imparcial em sua descrição de como mitos nacionalistas, mitos jingoístas, propagam a ideia de guerra como glorificação. Não acho que eles teriam sido autorizados a fazer isso se fosse uma obra sobre os americanos e os britânicos.

JL: Muitos desses filmes falam do período em que são feitos, e *Nada de novo no front* foi certamente uma reação à guerra que terminaria todas as guerras. E da mesma forma, *O dia mais longo dos dias* foi uma reação a essas pessoas começando a envelhecer, foi uma celebração do que eles tinham feito, realizado enquanto estavam se aposentando com seus 60 anos. Muitas vezes, esses filmes de guerra dizem menos sobre a guerra e mais sobre o momento em que eles são feitos.

CN: Acho que foi o ponto de James Jones. Ele estava dizendo que *Nada de novo no front* basicamente diz o que precisa ser dito sobre a guerra — que a guerra é uma coisa terrível. Estou tentando lembrar de suas palavras exatas. É algo como "todos os dias a guerra torna os homens mais parecidos com animais", e isso é tudo que há a dizer sobre isso. Não há glória nela. É uma declaração muito, muito clara, extrema e horrível sobre a guerra.

JL: Então o seu filme é uma espécie de sucessor disso?

CN: Não, não. Porque eu fiz tal leitura, tal pesquisa, e fui levado mais na direção que eu já estava indo, não fazendo um filme de guerra, mas fazendo uma história de sobrevivência porque era isso que eu me sentia confiante de fazer. Eu não lutei em uma guerra, e ela é o meu pior pesadelo. Não consigo me imaginar fazendo isso. Eu quero falar por pessoas que lutam na guerra. E assim, para mim, torna-se uma história de sobrevivência, torna-se um thriller, torna-se um filme de suspense, e é isso que Dunkirk é para mim. Isso é o que a evacuação é. É uma história de sobrevivência. Portanto, os termos do sucesso ou do fracasso para mim são a sobrevivência, e é por isso que o homem no final diz "tudo o que fizemos foi sobreviver". Porque nos termos de Dunkirk, isso era o necessário. Essa era a definição de sucesso. E daí que vem o "Dentro da derrota há vitória" do Churchill. Essa é a situação particular que eu me senti confiante para tentar dizer.

JL: Alguém em sua família lutou em uma guerra?

CN: Meu avô morreu na Segunda Guerra Mundial. Ele era um navegador em um Lancaster.

JL: Meu Deus! Você sabe a quantas missões ele sobreviveu?

CN: Ele sobreviveu a mais de quarenta. Ele estava a apenas uma missão da aposentadoria, na qual você entrava depois de 42 missões, e ele morreu na 41. Iam, então, instruir novos pilotos e ele estava ali mesmo — sim, ele foi enterrado na França, e fomos visitar seu túmulo enquanto fazíamos o filme, o que foi muito emocionante. Ele estava na casa dos 30 quando morreu e era o velho da tripulação, eles olhavam para ele como uma figura paterna. Quer dizer, eles eram crianças. Tinham 18, 19.

JL: Você assiste a seus filmes?

CN: Sim, sim.

JL: E quando assiste a seus filmes você os julga? Como você assiste a um filme que fez há vários anos?

CN: Quando eu digo assistir a meus filmes novamente, quero dizer que acabo fazendo isso por várias razões, para o lançamento de vídeo, por isso e aquilo, todo o tipo de razões técnicas. E então, de repente, meus filhos estão interessados em ver *O Cavaleiro das Trevas* ou o que quer que seja, e eu vou sentar e assistir com eles. De maneiras diferentes, eles desaparecem ao longo do tempo e paro de vê-los. Faz muito tempo que eu vi *Amnésia* ou outro filme qualquer, e então surgirá alguma razão para assistir ou para ter uma exibição. Há cineastas que nunca assistem aos próprios filmes. Estou sempre interessado em assistir aos meus porque eles mudam ao longo do tempo à medida que me afasto deles — há um momento interessante ao qual você chega, que é quando você os vê novamente alguns anos depois, e muitas vezes o sofrimento de fazer o filme foi embora e você pode apreciar o que você fez. E se você está relativamente satisfeito, em seguida, alguns anos depois disso você vai vê-lo e você só vai ver os erros, você só vai ver as falhas, e isso é muito desconfortável. E então, ainda mais além, você começa a apreciá-los de uma forma mais objetiva — o que é bom, o que é ruim — e eles se tornam um pouco mais parte do tempo deles, eu suponho.

JL: Sim.

CN: O que não é um pensamento feliz, porque você não quer se ver envelhecendo e sendo cada vez mais parte de um determinado tempo, mas é sempre assim...

JL: Mas como você poderia ser qualquer outra coisa?

CN: Sim, é o que todos nós somos. Portanto, sua maior aspiração é fazer um filme que seja atemporal.

JL: Você está preocupado que a história de Dunkirk vai ser — certamente por um tempo, por uma geração — *sua* história de Dunkirk?

CN: Isso traz uma responsabilidade, sim, e estou consciente disso. Mas é provavelmente uma das razões pelas quais o filme não tenta ser compreensível. Não lidamos com a política da situação. Não lidamos com a visão de mundo maior em torno dele, porque eu acho que seria muito assustador uma responsabilidade de tentar e se apropriar de uma parte complexa da história que você não pode realmente destilar.

Estou confortável em apresentar a experiência de Dunkirk e ter que definir por um período de tempo, pelos próximos anos, quais as ideias das pessoas sobre o que a experiência teria sido, porque me sinto qualificado para fazer isso, porque pesquisamos e fomos capazes de filmar de forma compreensível. Mas em relação às implicações mais amplas da história, da própria história, eu não quero assumir isso. E eu acho que o filme não faz isso. Não acho que o filme finge isso, então eu acho que é importante. O filme tem uma qualidade de simplicidade que possibilita imaginar muitas, muitas outras histórias interagindo. E isso é muito, muito deliberado. Isso é parte da razão para a estrutura. Queremos possibilitar às pessoas o espaço para entender que existem muitas, muito mais experiências envolvidas e estamos apenas tentando destilar certos aspectos delas.

JL: Isso é algo que escrevi no livro:

> Cada indivíduo presente naquela praia, no molhe (o longo do quebra-mar de onde quase todas as tropas foram evacuadas) ou recuando por terra, montado em alguma vaca, relata uma realidade diferente, e, lado a lado, essas realidades muitas vezes se contradizem. Basta analisar um elemento crucial da história: havia uma área extensa de praias, ocupadas por milhares de pessoas em diferentes estados físicos e mentais durante dez dias intensos, com tudo mudando muito depressa. Como essas histórias poderiam *não* se contradizer? O mundo inteiro estava naquelas praias.

Isso me parece ser a essência. Você concorda?

CN: Sim. Acho que o filme se baseia muito nessa mesma avaliação da natureza ilusória da experiência subjetiva individual que define a realidade objetiva. O que, para voltar a uma pergunta anterior, é um fio condutor com todos os filmes que já fiz. Trata-se de experiências individuais, de contradições potenciais, de realidade objetiva, e o filme tenta deixar espaço para um número quase infinito de experiências e histórias que se contradizem ou dialogam de maneiras diferentes. Contamos basicamente três histórias, que interagem em um ponto. Nós compartilhamos o ponto em que elas se encontram, e mostramos de onde eles saem e vemos que são experiências muito, muito diferentes. Fiquei fascinado com a experiência de assistir a um piloto Spitfire se livrar de outro Spitfire, pela contradição maciça dessa experiência, que parece muito calma e muito controlada para quem está de fora. Para realmente experimentar e passar por essa vivência, como mais tarde o filme mostra, é completamente diferente

da visão de expectador de fora, e isso é, eu acho, algo que sempre me fascinou sobre a experiência humana. Você tem 400 mil pessoas na mesma cidade, na mesma praia, na mesma situação — estamos fazendo analogias com diferentes cidades. Na América, você está olhando para uma cidade do tamanho de Cleveland. Quero dizer, é inimaginável.

JL: Que tipo de soldado você teria sido? Como você teria se comportado em Dunkirk?

CN: Sinceramente, não faço ideia. Se você olhar para o comportamento dos personagens no roteiro, são todos personagens ficcionais que eu escrevi, então em algum sentido todos eles se baseiam em aspectos da minha personalidade. Acho que uma das coisas que a cena no arrastão estava destinada a transmitir — e espero que as pessoas a encarem dessa maneira — é o desejo de sobrevivência, que só conhecemos de forma primordial e instintiva somente quando testados fisicamente. Sabemos o que gostaríamos de fazer. Sabemos o que pensamos que gostaríamos de fazer. Achamos que gostaríamos de ser corajosos e altruístas. Querendo ou não, você simplesmente não pode dizer até que esteja enfrentando o cano de uma arma.

JL: Fomos em uma viagem por partes da Grã-Bretanha encontrando veteranos Dunkirk. O que você aprendeu com isso?

CN: Quando olho para isso agora percebo que consegui coisas absolutamente vitais. Mas o interessante foi que, embora quando estávamos falando com essas pessoas, eu estava honrado e humilde, não estava inspirado ou consciente naquele momento sobre o que exatamente eu ia tirar daquelas conversas. Eu sabia que era uma coisa inteligente a fazer. Precisávamos falar com pessoas que tinham estado realmente lá se nós estávamos cogitando a retratar as suas experiências. É só quando eu realmente volto a olhar para o filme agora... Quando eu olho para a cena onde eles veem o cara entrar na água, eu não sei o que esse cara está fazendo, se ele está se matando ou se ele acha que pode nadar. Mas a razão que eu não sei é porque eu acho que eu mesmo perguntei a ele [o veterano] “Ele estava se matando?” E ele não teve uma resposta. Era uma coisa direta que ele vira.

JL: O próprio homem sabia o que estava fazendo?

CN: Eu não sei. Exatamente.

JL: Nós gostamos de afixar uma certeza em tudo — "Isso é o que ele está fazendo" —, quando, na verdade, na maior parte do tempo nem sequer sabemos o motivo por que estamos fazendo algo. E em uma situação como essa, em que as pressões são inimagináveis...

CN: O que obtive das conversas com essas pessoas incríveis é a confiança de que nosso filme está pautado em suas experiências. Eu sempre tive essa imagem de pessoas diferentes vivendo experiências caóticas no molho, as pessoas descendo para os barcos — havia o sujeito trazendo água para Dunkirk, o que significava descer do barco e, em seguida, não ser capaz de voltar no mesmo barco. É só esse sentimento de caos. Caos organizado, suponho que você o chamaria, ou o caos quase burocrático que era aparente no molhe. Quando esses caras são jogados para fora do navio-hospital e, em seguida, são varridos para baixo da estrutura. É muito interessante ouvir as pessoas falando sobre isso. E também com aquele sujeito que, embora não fosse um civil, vinha da Inglaterra para fornecer água — uma das coisas que me fascina é a mecânica. É por isso que Tommy está tentando ir para o banheiro no início; esse tipo de coisa é interessante, a logística das coisas. De onde você vai conseguir comida? Água? Como você vai... você sabe. Nada nunca foi planejado, está sendo feito *ad hoc*, de repente, você ouve os relatos de alguém que voltou com água e viu todos os incêndios, daí você olha a distância e nota que você está indo para lá. Essa é uma imagem onipresente no filme: ir em direção a esses focos de incêndio. Está no horizonte. É o último lugar que você quer ir. Havia todos os tipos de coisas que eu tinha dessas conversas. Como eu disse, elas se infiltraram ao longo do tempo e não necessariamente de forma específica. E eu acho que também foi muito informativo perguntar qual era a interpretação deles do Espírito de Dunkirk, porque há versões tão diferentes. Três interpretações muito distintas, como eu me lembro. Para um, eram os navios pequenos que representavam a ideia do Espírito de Dunkirk. Para outro, era... não consigo lembrar as palavras que ele usou, mas ele basicamente disse que era tudo besteira. E então a esposa do último homem com quem estávamos conversando relacionou o Espírito Dunkirk com as pessoas que ficaram para trás. E eram todos os três absolutamente categóricos em sua própria interpretação: é isso que é, é isso que se quer dizer.

JL: Com certeza. Lembro-me de alguém ter dito: "Você só estava preocupado consigo mesmo."

CN: Sim. Eu acho que ele era uma das pessoas mais interessantes para conversar. O que ele indicou para nós foi que ele passou por experiências das

quais não se orgulhava, mas sentia que seguiam norma daquela situação para as pessoas que estavam lá. Percebi que ele não estava dizendo de qualquer maneira que ele tinha feito algo de errado ou diferente, mas que havia coisas que não deveriam ser faladas, o que era melhor deixar lá. E para mim toda a relação entre Alex e Tommy e Gibson foi isso. O objetivo não é julgar as pessoas. Eu senti que havia uma janela que se abriu na privacidade daquela experiência subjetiva.

JL: Essa pessoa tinha uma história que não contaria. E eu adoraria saber que história era essa.

CN: Bem, isso seria uma limitação. Veja, para mim, não ouvir a história era poderoso. Conhecer as especificidades limitaria isso. Esse é o ponto. É totalmente subjetivo para ele. Para ele, era algo — eu não diria algo terrível — mas algo privado. Algo de que ele não se orgulhava. Algo que, se ele falasse, não seria bom para nós. E há algo muito profundo sobre ouvir isso de pessoas que passaram por uma experiência em que dizem: "Não, eu não quero colocar em palavras para você. Conte sua própria história."

Eu só senti que aquele sujeito, com o risco de ser muito melodramático sobre isso, por não dizer alguma coisa — ele veio falar conosco e depois não nos disse — acabou dizendo muito. Eu não acho que foi conscientemente planejado, foi a escolha que ele fez. Vou falar com você sobre isso, e uma das coisas que vou lhe dizer é que há coisas das quais não devemos falar.

JL: Acho interessante que, quando você chega a uma certa idade, a ordem das coisas muitas vezes desaparece. As histórias já não se movem do começo ao fim. O tempo torna-se cada vez mais irrelevante. Para mim, como advogado e agora escritor, instintivamente quero reordenar as histórias das pessoas, criar um sentido lógico delas. Mas você está vindo de uma perspectiva totalmente diferente, que eu acho muito interessante. Você tratou tanto em seus filmes com a natureza do tempo que, para você, havia algo muito honesto sobre isso.

CN: Muito. Meu trabalho é contar uma história de maneira muito disciplinada e ordenada, seja cronológica ou não, e eu não seria pago como sou se fosse natural para as pessoas em uma conversa. Porque não é. (Não estou dizendo que eu não sou pago o que eu valho, porque sou muito bem pago na verdade!) A realidade é que não é da nossa natureza ser capaz de relacionar nossas experiências de uma maneira totalmente coerente. Assim, contar histórias, em qualquer forma, sempre tem valor na sociedade porque é uma habilidade particular. Todos nós

fazemos isso até certo ponto, mas não é natural. É codificado, é colocar algo em uma forma diferente, e é por isso que o cara não contar sobre essa experiência específica cria um buraco interessante em nosso conhecimento que, na minha opinião, é muito mais expressivo do que as palavras seriam. O que quer que tenha acontecido, acho que ele estava ciente, em algum nível, de que isso seria trivial para nós, porque jurou a um oficial ou apontou uma arma para um oficial, ou seria verdadeiramente vergonhoso, ou não seríamos capazes de entender por que ele não podia permitir-se a fazê-lo. Seja o que for, sua experiência subjetiva, ao se tornar uma história, seria reduzida enormemente. Acho muito poderoso e instigante pensar que não é uma história e apenas ser um pequeno vazio em nosso conhecimento, dizendo que você vai fechar a cortina sobre isso. E confirma tudo o que a pesquisa sugeriu, que é que havia uma gama enorme de experiência.

Um

Sobrevivência

No início do verão de 1940, Anthony Irwin, um jovem oficial do Regimento de Essex, tinha sua primeira experiência de guerra. Ao lado de seus companheiros oficiais, homens que também viviam aquilo pela primeira vez, Irwin acompanhou o batalhão, que, sob a mira de armas e aeronaves e pressionado pela aproximação da infantaria alemã, lutava e recuava em direção à costa francesa, ocupada por refugiados civis.

Era de tarde quando, sob o ataque de bombardeiros alemães, Irwin viu cadáveres pela primeira vez na vida. Os dois primeiros apenas o incomodaram, mas logo viu outros dois que o fizeram vomitar e apareceram em seus sonhos por muitos anos. A diferença não estava no modo como haviam morrido ou na gravidade dos ferimentos, e sim na "indecência" da apresentação dos corpos: dois homens nus, humilhados, inchados e distorcidos, encarnando uma imagem pior que a morte.

Naquela noite, o batalhão foi atacado outra vez. Desesperado, um jovem soldado caiu no choro. Irwin puxou o garoto para o lado, querendo afastá-lo da balbúrdia, mas o desespero paralisara o jovem, que se recusava a se mover. Irwin concluiu que a única atitude possível seria nocauteá-lo, e ordenou que um sargento desse um gancho no queixo do soldado. O sargento errou, arrebentando os ossos da mão na parede. O soldado voltou à vida de repente e saiu em

disparada, mas Irwin o perseguiu até conseguir agarrá-lo e socá-lo na cara. O garoto ficou inconsciente.

Irwin jogou o soldado inerte por cima do ombro e o carregou até o porão mais próximo. Estava escuro lá dentro, e o oficial gritou para que alguém lhe trouxesse uma lanterna. Na relativa paz daquele recanto, Irwin ouviu vozes surpresas de um homem e de uma mulher, e seus olhos aos poucos se acostumaram ao ambiente pouco iluminado e notaram um soldado, em um canto do porão, transando com uma garçonete belga. "Quem poderia culpá-los?", pensou. Com a morte tão próxima, os dois se agarravam à vida.

Irwin era um entre as centenas de milhares de oficiais e homens da Força Expedicionária Britânica batendo em retirada através da Bélgica, ao longo da costa. Tinham navegado até a França após a declaração de guerra contra a Alemanha, em 3 de setembro de 1939. Após meses de uma "guerra de araque",[1] iniciou-se a Blitzkrieg alemã no Oeste, na manhã de 10 de maio, forçando grande parte das forças britânicas a bater em retirada para a Bélgica, onde assumiriam as posições pré-estabelecidas ao longo do rio Dyle. Lá, os britânicos compuseram o flanco esquerdo dos Aliados, ao lado do Exército francês e o belga, enfrentando o Grupo de Exército B de Hitler. Mais para o sul, o flanco direito dos Aliados era amparado pela poderosa linha Maginot, uma série de fortificações altamente protegidas, casamatas e bunkers que se estendiam ao longo da fronteira da França com a Alemanha.

Durante alguns poucos dias de maio de 1940, os Aliados e os alemães eram praticamente equivalentes em termos militares, e parecia certo que haveria outra guerra de trincheiras e conflitos. De acordo com a experiência anterior, havia a certeza de que os alemães logo estariam sangrando até a morte no fim de uma batalha contra as bem protegidas linhas de defensa dos Aliados.

Em vez disso, o que aconteceu foi uma dura lição em guerra moderna aos comandantes aliados. Entre seus flancos tão bem fortificados ficava a floresta das Ardenas, um terreno sem muitas defesas dos franceses devido à crença de que era inexpugnável — apenas quatro pequenas Divisões de Cavalaria e dez Divisões de Reserva da Infantaria protegiam um front de cerca de 160 quilômetros, e os alemães tinham planos para se aproveitar desta fraqueza.

O plano foi originalmente formulado pelo general Erich Manstein e já passara por sete esboços quando chegou o mês de maio de 1940. A princípio, seria feito um ataque inicial na Holanda e no norte da Bélgica, que conduziria os Aliados a uma armadilha, enquanto o principal ataque alemão ocorreria ao mesmo tempo mais ao sul, no ponto mais fraco do front das Ardenas. Esse ataque principal seria liderado pelas Divisões Panzer, cruzando o rio Mosa, avançando pela área ao redor de Sedan e surgindo na costa noroeste, onde dividiria o Exército francês

em dois e se juntaria ao ataque vindo do Norte para cercar a Força Expedicionária Britânica.

O plano de Manstein era extremamente arriscado. Seria um enorme desafio logístico irromper pela área arborizada, e os tanques Panzer, que davam nome às principais divisões do ataque, ainda não tinham passado por muitos testes em campo. O sucesso do plano dependia em grande parte de os ataques fossem empregados a uma velocidade sem precedentes aliado a um intenso apoio aéreo, mas o principal era o elemento-surpresa. Caso os franceses descobrissem o plano com antecedência, a empreitada seria um fracasso. No entanto, em janeiro de 1940, os belgas haviam capturado uma cópia do plano alemão anterior, que sugeria lançar o ataque principal na Holanda e na Bélgica. Era uma repetição da estratégia alemã da Primeira Guerra Mundial, e não havia qualquer razão para os Aliados suspeitarem que os alemães estavam considerando uma alternativa.

O Plano Manstein envolvia riscos muito grandes, rompendo tão completamente com o modelo de prática tradicional que muitos generais alemães se recusaram a segui-lo. A ideia, contudo, ganhou o importante apoio do general Franz Halder, chefe do Estado-Maior do Exército, além do apoio crucial do único homem cuja opinião realmente importava na Alemanha nazista: Adolf Hitler. As ordens foram de seguir com o ataque.

Na ocasião, os franceses foram pegos completamente de surpresa. Forças blindadas e mecanizadas encabeçadas pelo Corpo Panzer do general Heinz Guderian e apoiado pela devastadora Luftwaffe lançaram-se contra as linhas inimigas, abrindo um rombo enorme nas defesas francesas. Tanques alemães percorriam a França sem a menor resistência. O sucesso do plano fez com que, apenas alguns dias após terem tomado suas posições na Bélgica, os soldados britânicos, claramente capazes de se equiparar aos alemães numa luta, recebessem a ordem de recuar. Os batalhões em retirada, incapazes de vislumbrar o quadro geral que se formava na região, buscavam razões para aquele deslocamento. Os alemães teriam conseguido romper o cerco em algum setor próximo? Ou era aquele batalhão em particular que estava sendo enviado para a retaguarda por alguma insubordinação?

As unidades britânicas começaram recuando em etapas, avançando entre as possíveis linhas de defensa. Às vezes, destacava-se uma divisão inteira para preencher uma lacuna distante na defesa. A confusão aumentava conforme crescia o ritmo da retirada, e começavam a circular rumores. Um deles se provou verdadeiro: um poderoso batalhão rompera o cerco ao sul e ameaçava flanquear o Exército britânico. Ainda assim, a maior parte dos batalhões sequer cogitava que aquela movimentação indicasse que estavam batendo em retirada, e muitos nem ao menos mencionavam Dunkirk, um nome que se tornaria lendário.

Toda sorte de soldados estava em movimento, de guardas de elite a tropas de trabalho não treinadas. Alguns iam a pé, marchando em formação com seus batalhões ou avançando sozinhos, aos tropeços; enquanto outros viajavam em caminhões, a cavalo, em tratores e em bicicletas — um grupo intrépido foi visto avançando montado em gado leiteiro. Os homens do Exército, sob fogo e sofrendo com falta de suprimentos, estavam com o estado físico e mental avariado, nos mais diversos estados possíveis.

Walter Osborn, do Regimento Real de Sussex, estava em uma situação particularmente difícil. Tinha sido condenado a 42 dias de detenção pela "linguagem prejudicial à ordem e à boa conduta" depois de enviar uma carta anônima ao primeiro-ministro, Winston Churchill, pedindo por "uma folga para os rapazes". Walter se via em meio ao combate de retirada com seus companheiros de regimento, mas tinha uma grande desvantagem: sempre que a luta cessava, era preso em um celeiro ou porão próximo para continuar cumprindo a sentença, o que não lhe parecia justo. Em uma de suas queixas a um policial do regimento, Walter declarou: "Um homem tem o direito de saber onde está!"

Outra situação ainda mais incomum era a do pequeno soldado acomodado em um caminhão na estrada para Tourcoing. Em seu capacete de aço e sobretudo cáqui, carregando um rifle, o soldado se parecia com qualquer outro — o uniforme até podia estar um pouco folgado, mas isso não era extraordinário: não era esperado dos soldados que se vestissem como Errol Flynn em *A carga da Brigada Ligeira*. O que havia de incomum a respeito desse soldado era seu casamento com outro soldado, do Regimento de East Surrey.

Aquele sujeito pequeno na verdade era Augusta Hersey, uma jovem francesa de 21 anos, casada havia pouco tempo com Bill Hersey, armazenista do 1º Regimento de East Surrey. Os dois tinham se conhecido no café dos pais de Augusta, quando o regimento de Hersey estava alocado nas proximidades. Apesar de não falarem uma palavra sequer da língua do outro, estavam apaixonados. Hersey pedira a mão de Augusta em casamento apontando para o pai dela a palavra *mariage* em um dicionário francês-inglês e repetindo "Sua filha..." sem parar.

Hersey teve a sorte de seu comandante de companhia ser sentimental e ter concordado — contra todos os regulamentos — com que Augusta vestisse o uniforme do Exército e recuasse junto com o batalhão. Foi assim que o casal acabou fugindo praticamente juntos, recuando com o avanço alemão. Mas a retirada daquele regimento em especial não tinha objetivo definido até Lorde Gort, o comandante britânico, chegar à corajosa conclusão de que a única maneira de salvar uma porcentagem de seus homens era enviando Anthony

Irwin, Walter Osborn e o restante da Força Expedicionária Britânica em direção a Dunkirk, o único porto ainda em mãos aliadas. De lá, alguns dos soldados britânicos poderiam pegar um navio às pressas para casa.

Quando os soldados chegaram a Dunkirk, foram confrontados por uma cena inesquecível. Na manhã do dia 27 de maio, o capitão William Tennant, nomeado oficial naval superior de Dunkirk pelo almirantado, que navegara de Dover até Dunkirk para coordenar a Operação Dínamo, adentrou uma cidade em chamas, com as ruas cobertas de destroços e todas as janelas das casas quebradas. A cidade e as docas estavam cobertas pela fumaça de uma refinaria de petróleo em chamas, e homens mortos e feridos estavam estirados pelas ruas. Enquanto Tennant caminhava pelo local, foi confrontado por uma multidão raivosa de soldados britânicos, com os dentes à mostra e os rifles carregados em riste. Ele conseguiu acalmar a difícil situação oferecendo um gole de seu cantil ao líder do grupo.

Dois dias depois, outro oficial naval chegou a Dunkirk pelo mar, o que o proporcionou uma das visões mais patéticas de sua vida. Os cerca de 16 quilômetros de praia a leste do porto estavam cobertos de pontos negros, as tendas de dezenas de milhares de homens à espera. Quando o oficial se aproximou, notou que muitos ali tinham entrado na água, fazendo fila para subir a bordo de alguns pequenos barcos em um estado digno de pena. Era uma cena desoladora, e ele se perguntou como alguém poderia acreditar que mais do que alguns poucos homens ali tinham qualquer esperança de fuga.

Ainda assim, quanto mais alguém se aproximava das praias e passava tempo lá, tornava-se claro que não havia uma imagem nem uma história única. Um oficial do Regimento Real de Sussex relata ter chegado à praia e ter sido saudado animadamente por um policial militar, que perguntou sua unidade de origem antes de conduzi-lo, com toda a educação, para uma fila perfeitamente ordenada. Um jovem sinaleiro, por outro lado, alega ter sido recebido em outra fila com um "Dê o fora daqui antes que a gente atire!" Um sargento dos Engenheiros Reais assistiu a um enxame de soldados desesperados tentando entrar em um barco que acabava de alcançar as águas mais rasas. Em uma tentativa desesperada de restabelecer a ordem antes que o barco virasse, o marinheiro encarregado da embarcação sacou o revólver e atirou na cabeça de um dos soldados, mas isso praticamente não gerou reação entre os outros. "A praia estava envolvida em um caos tão absoluto que aquilo não parecia muito inusitado", relatou o sargento.

Cada indivíduo presente naquela praia, no molhe (o longo quebra-mar de onde quase todas as tropas foram evacuadas) ou recuando por terra, montado em alguma vaca, relata uma realidade diferente, e, lado a lado, essas realidades

muitas vezes se contradizem. Basta analisar um elemento crucial da história: havia uma área extensa de praias, ocupadas por milhares de pessoas em diferentes estados físicos e mentais durante dez dias intensos, com tudo mudando muito depressa. Como essas histórias poderiam *não* se contradizer? O mundo inteiro estava naquelas praias.

E a realidade não era mais ordenada depois que os soldados estavam embarcados, a caminho da Grã-Bretanha. Bombardeados e metralhados pela Luftwaffe, alvejados por baterias costeiras e temendo a possibilidade de serem atingidos por torpedos ou minas magnéticas, os homens até podiam estar a caminho da segurança, mas ainda corriam sérios riscos. Um dos trinta homens a bordo de um baleeiro que estava sendo remado da praia até um destróier ancorado em alto-mar, que os levaria de volta para casa, era um oficial do Regimento de Cheshire. O homem relata que, enquanto o baleeiro se aproximava, o destróier de repente levantou a âncora e rumou para a Inglaterra. Tomado pela emoção, um capelão do Exército deu um pulo no meio baleeiro e gritou: "Senhor! Senhor! Por que nos abandonaste?" Quando ele começou a pular, a água começou a entrar no barco, o que fez todos os outros a bordo gritarem com ele. Segundos depois, em resposta à oração — ou quem sabe em resposta ao barulho incrivelmente alto vindo de apenas trinta homens —, o destróier fez a volta e veio buscá-los.

Quase toda a Força Expedicionária Britânica voltou de Dunkirk para casa em segurança. A maioria foi transportada por navios ou grandes embarcações mercantes; as célebres embarcações menores (algumas tripuladas por pessoas comuns, mas a maioria por marinheiros) foram usadas principalmente para transportar os soldados das águas rasas até os navios maiores, ancorados em alto-mar. Se aqueles soldados tivessem sido mortos ou capturados, a Grã-Bretanha certamente teria sido forçada a fechar um acordo de paz com Hitler, a história teria tomado um rumo muito mais sombrio e nós estaríamos vivendo em um mundo completamente diferente.

Isso ajuda a explicar por que a desastrosa derrota de Dunkirk, seguida de uma evacuação desesperada, passou a ser vista como um evento glorioso, uma vitória arrancada das garras de uma possível calamidade mundial. Embora o Dia do Armistício e a maioria das comemorações da guerra sejam ocasiões sombrias, voltadas para as perdas, o aniversário de Dunkirk sempre lembra mais uma celebração, com pequenas embarcações recriando as viagens pelo canal. Dunkirk é, desde o princípio, um símbolo de esperança e sobrevivência.

Quando começou a evacuação, a situação militar da Grã-Bretanha era tão grave que, tal como a caixa de Pandora, restava apenas a esperança. No domingo de 26 de maio, foi instaurado um dia nacional de oração. Os serviços na abadia

de Westminster e na catedral de São Paulo foram reproduzidos em igrejas e sinagogas por toda a Grã-Bretanha, assim como na mesquita de Londres, em Southfields.

Em seu sermão, o arcebispo de Canterbury afirmou que a Grã-Bretanha precisava e merecia a ajuda de Deus. "Somos convocados para tomar nosso lugar em um intenso conflito entre o certo e o errado", afirmou ele, sugerindo que os princípios morais da Grã-Bretanha estavam imbuídos de santidade, alegando que "defendiam a vontade de Deus". Deus estava com a Grã-Bretanha, e só Ele sabia como o maligno inimigo seria derrotado. Não é de se admirar que a evacuação, que Winston Churchill se apressou em classificar como milagre, tenha assumido uma faceta quase religiosa. Ao que parecia, o arcebispo tinha razão: a Grã-Bretanha *de fato* foi favorecida pelo Senhor. Dunkirk só confirmou as opiniões de escritores como Rupert Brooke e Rudyard Kipling, ajudando a dar origem a um conceito que sobreviveu às últimas sete décadas e meia: o Espírito de Dunkirk.

Esse conceito, definido como recusa à rendição ou ao desespero em um momento de crise, parece ter se afirmado espontaneamente. Quando voltaram para a Grã-Bretanha, os soldados viam a si mesmos como restos miseráveis de um Exército pisoteado, e muitos estavam envergonhados. Acabaram ficando confusos com a recepção calorosa inesperada. "Fomos colocados em um trem e, onde quer que parávamos, as pessoas vinham com café e cigarros", diz o relato de um tenente da Infantaria Ligeira de Durham, "Aquela euforia tremenda nos dava evidências de que éramos heróis e tínhamos conquistado alguma vitória. Mesmo que para nós parecesse óbvio que tínhamos sido completamente derrotados".

Nella Last era uma dona de casa de Lancashire. No início de junho, ela escreveu em seu diário:

> Esta manhã, fiquei pensando durante o café da manhã, lendo e relendo os relatos da evacuação de Dunkirk. Senti como se, no fundo de minha alma, uma harpa vibrasse e cantasse. Esqueci que era uma mulher de meia-idade, que muitas vezes se cansava e sentia dores nas costas. A história me fez sentir parte de algo imortal.

Entretanto, a efusão não agradou a todos. O general de divisão Bernard Montgomery, que comandou da 3ª Divisão durante a retirada, sentiu-se enojado ao ver os soldados andando por Londres com "Dunkirk" bordado em seus uniformes. "Eles se consideravam heróis", escreveu mais tarde, "e o público civil acabou pensando o mesmo. Ninguém compreendia que o Exército britânico

sofrera uma derrota considerável". Uma invasão alemã era esperada, e Montgomery não via com bons olhos as exposições de orgulho e falsas congratulações. Ainda assim, a maioria acreditava que, enquanto a Grã-Bretanha ainda tivesse alguma chance na luta pela sobrevivência, os soldados que retornavam eram heróis gloriosos.

Alguns civis também rejeitaram aquela euforia. Uma velha senhora assistiu ao desembarque das tropas alquebradas em Dover, no dia 3 de junho. "Quando eu era menina", contou ela, "os soldados eram todos muito elegantes e nunca eram vistos sem luvas". O repórter da *Mass Observation* que registrou o relato notou que a cidade estava envolta em uma atmosfera inexpressiva e sem emoção que, escreveu, "só pode ser descrita como sem bandeiras, sem flores e sem qualquer coisa que lembre as narrativas da imprensa".

Apesar do que sentia a maioria, as autoridades estavam dispostas a encorajar a emoção e o alívio, algo que Winston Churchill compreendeu intuitivamente. Oliver Lyttelton, que veio a ser membro do Gabinete de Guerra de Churchill, alega que grandes lideranças têm a capacidade de abafar a faculdade racional e substituí-la pela animação. Em 1940, com uma cuidadosa avaliação das probabilidades, poucos teriam tomado atitudes decisivas. Apesar de não ser o mais brilhante dos homens, Churchill tinha a capacidade de animar o país. "Ele fazia você sentir como se fosse um grande ator em algum evento magistral", relata Lyttelton.

Na noite de 4 de junho, os ouvintes do rádio tiveram acesso o relato do discurso do primeiro-ministro, pronunciado mais cedo na Câmara dos Comuns. O discurso não tentava ignorar a realidade: Churchill falou das divisões blindadas e mecanizadas alemãs varrendo os Exércitos britânicos, franceses e belgas ao norte como uma foice, seguidas de perto pela "pura massa bruta" do Exército alemão. Ele falou das perdas humanas e das esmagadoras perdas de armas e equipamentos. Reconheceu que a gratidão pela fuga do Exército não devia cegar o país "ao fato de que o que aconteceu na França e na Bélgica foi um desastre militar colossal".

Contudo, Churchill também descreveu a retirada como "um milagre de libertação, conquistado com honra, perseverança, perfeita disciplina, serviço impecável, recurso, habilidade e fidelidade inconquistável". Ele sugeria que, se era aquilo que levavam na derrota, tinham que pensar no que poderiam conquistar com a vitória! E falou de sua confiança de que a Grã-Bretanha seria capaz de se defender contra uma invasão alemã:

> Lutaremos nos mares e oceanos, lutaremos com espírito de confiança e força crescentes; defenderemos nossa ilha, não importa o custo; lutaremos nas

praias, lutaremos nas cabeças de praia,[2] lutaremos nos campos e nas ruas, lutaremos nas colinas; nós nunca nos renderemos...

Por mais inspiradoras que estas palavras possam ter soado (a primeira página da edição do *Daily Mirror* da manhã seguinte dizia NUNCA NOS RENDEREMOS), sugeriam um futuro difícil. Luta nas ruas e nas colinas implica em luta de guerrilha: o tipo que deveria ser empregada depois que os alemães tivessem conquistado uma posição na Grã-Bretanha. Além disso, Churchill sugeria que a Grã-Bretanha tinha forças na reserva. Embora isso pudesse servir como garantia para seu próprio povo, também enviava uma mensagem aos Estados Unidos. "Vamos defender o forte", Churchill parecia dizer, "até vocês virem lutar conosco. Mas, por favor, não demorem muito..."

Joan Seaman, naquela época uma adolescente em Londres, lembra-se de ter sentido medo dos possíveis desdobramentos de Dunkirk, mas ouvir essas palavras teve um efeito transformador. "Quando as pessoas criticam Churchill, eu sempre digo: 'Pode até ser, mas ele acabou com o meu medo!'" George Purton, um soldado do Corpo de Serviços do Exército Real, acabara de passar pelo sofrimento do retorno de Dunkirk. Ele não compartilhava da opinião de Churchill a respeito da evacuação, mas sabia reconhecer uma "esplêndida peça de propaganda" quando ouvia uma.

Na noite seguinte, em 5 de junho, outra transmissão da BBC impulsionou a nação. O escritor e dramaturgo J. B. Priestley se pronunciou depois do noticiário, com uma fala muito mais intimista que a de Churchill, em um tom de quem toma uma bebida no bar com os amigos. Em seu sotaque de Yorkshire, Priestley zombou do comportamento britânico típico que permeava a evacuação de Dunkirk, do terrível golpe que sofreram ao precisarem de resgate antes que fosse tarde demais. Ele zombou dos alemães: podiam até não cometer muitos erros, mas também não conseguiram nenhuma vitória épica. "Não há nada neles que alguma vez tenha capturado a imaginação do mundo", declarou. Trabalhando com a ideia de que os britânicos são amáveis, paradoxais e quixotescos, Priestley falou do aspecto mais "inglês" de toda aquela empreitada: os pequenos e agradáveis barcos a vapor, chamados para longe de seu mundo à beira-mar, povoado de castelos de areia e confeitos de hortelã, para se chocar com o cenário horrível das minas magnéticas e metralhadoras. Alguns dos barcos tinham afundado, mas com isso se tornaram imortais. "E nossos bisnetos, quando aprenderem como esta guerra começou arrebatando a glória da derrota para então atingirmos a vitória, também poderão aprender muito sobre como os pequenos barcos a vapor fizeram a excursão ao inferno e voltaram vitoriosos."

Na fala de Priestley, assim como em outras reações à evacuação, é possível notar o orgulho pelas características britânicas mais perceptíveis: a modéstia, a camaradagem, a excentricidade, a crença na justiça, a disposição para enfrentar valentões e a superioridade sem esforço. Afinal, ninguém quer ser visto se esforçando demais. Como Kipling escreveu, certa vez:

Maior a façanha, maior a necessidade
De rir dela com desprezo
Seja essa a marca da raça inglesa
Até o Dia do Julgamento!

A história que se desenvolvia a respeito de Dunkirk estava sendo moldada para se adequar à noção de identidade nacional. Quando, afinal de contas, um pequeno exército teve que bater em retirada em direção à costa francesa, desesperado para escapar de um inimigo arrogante e muito mais poderoso, só para sair bem-sucedido contra as adversidades e abrir à força o caminho para a liberdade? Durante a Guerra dos Cem Anos, é claro, quando os ingleses venceram a gloriosa Batalha de Agincourt — ali lutaram, segundo Shakespeare, por "poucos afortunados", o "bando de irmãos". Se a noção de o que é ser inglês tinha nascido em Agincourt, a história de Dunkirk precisaria de pouca adaptação.

As atitudes públicas predominantes podem ser avaliadas pela reação a uma peça que estreou duas semanas após a evacuação. *Thunder Rock*, protagonizada por Michael Redgrave, estreou no Neighbourhood Theatre em Kensington. O autor, Robert Ardrey, descreveu-a como uma peça para pessoas desesperadas, e a obra foi um sucesso instantâneo. Harold Hobson, crítico de teatro, recorda que o texto teve o mesmo efeito no público que o discurso de Churchill teve na população geral. Tornou-se tão popular que a peça foi secretamente financiada pelo Tesouro e transferida para o West End, o que enfatiza a linha tênue entre o espírito espontâneo e sua imposição pelas autoridades.

A trama gira em torno de um jornalista, já desiludido com a modernidade, que se retira para uma vida solitária em um farol nos lagos americanos. Lá, ele é visitado pelos fantasmas de homens e mulheres que se afogaram no lago um século antes, quando seguiam para o oeste tentando escapar dos problemas de seus próprios tempos. Ao longo da conversa entre o jornalista e os fantasmas, os paralelos se tornam claros: os mortos deveriam ter se envolvido com os problemas de sua época, e agora ele deve fazer o mesmo. O jornalista, então, resolve deixar o farol e voltar para a guerra. Em um monólogo de encerramento, ele repassa as questões tão relevantes para o público moderno:

> Temos razões para crer que as guerras um dia cessarão, mas apenas se nós mesmos as pararmos. Entrar na guerra para então sair dela... temos que criar uma nova ordem fora do antigo caos... uma nova ordem que vai erradicar a opressão, o desemprego, a fome e as guerras, assim como a velha ordem erradicou a praga e as pestilências. E é para isso que precisamos lutar e trabalhar... Nada de lutar por lutar, e sim para construir um novo mundo a partir do velho.

Essas ambições sociais elevadas revelam como o Espírito de Dunkirk estava se modificando. A sensação inicial de alívio (que a derrota não era inevitável) e orgulho (num esforço épico de última hora) combinavam-se com as realidades políticas para se tornar algo mais complexo e interessante. Se Adolf Hitler era um sintoma, e não uma causa, então a vitória traria um mundo melhor e mais justo.

Entretanto, apesar de todas as palavras faladas e escritas, talvez a manifestação mais impressionante do Espírito de Dunkirk estivesse nos domínios da indústria britânica. Logo após a evacuação, os trabalhadores reconheceram a intensa necessidade de maior esforço industrial. Essa rara convergência entre gestão e força de trabalho, refletindo um interesse compartilhado pela sobrevivência, talvez tenha sido o ápice desse momento. Na fábrica de SU, em Birmingham, responsável pela construção de carburadores para os caças Spitfire e Hurricane, a produção foi duplicada na quinzena após Dunkirk. O horário de trabalho oficial se prolongara, indo de oito horas da manhã às sete da noite, sete dias por semana — e, mesmo assim, muitos trabalhadores ficavam nas bancadas até a meia-noite, depois dormiam nas instalações da fábrica. Um estado inimaginável em quase qualquer outra época do século passado.

Quando a Blitz — a campanha de bombardeios da Luftwaffe contra a Grã-Bretanha — dominou o país durante oito meses e meio, entre setembro de 1940 e maio de 1941, o Espírito de Dunkirk e o Espírito da Blitz fundiram-se em um único ânimo idealizado, com as bombas indiscriminadas enfatizando a necessidade da união. Ainda assim, a essência de ambos os espíritos era a percepção instintiva de que a vida realmente importava.

Nos anos do pós-guerra, o conceito do Espírito de Dunkirk foi retomado várias vezes, enfatizando as críticas ao suposto traço britânico de só se empenhar em tentar algo quando se torna necessário, mas recentemente foi usado em seu sentido mais antigo e simples. Em dezembro de 2015, por exemplo, o fotógrafo aposentado Peter Clarkson vestiu seus calções e foi nadar em sua cozinha depois que fortes chuvas inundaram sua casa, em Cumbria. “É

assim que tratamos essas inundações!", gritou, enquanto passava pela geladeira, explicando que estava tentando "aumentar o ânimo da vizinhança com um pouco do Espírito de Dunkirk". Quando a equipe do Hull City teve uma vitória no primeiro jogo da Premier League de 2016-7, apesar das lesões dos principais jogadores e da falta de um técnico permanente, o meio de campo Shaun Maloney atribuiu o resultado ao Espírito de Dunkirk do time.

Nessas menções recentes, o espírito de Dunkirk atingiu o clímax durante a campanha do referendo para o Brexit, em 2016, quando o país foi quase totalmente dominado por referências ao período. Peter Hargreaves, um dos principais doadores da campanha *Leave*, que pedia ao público que votassem em favor do Brexit, usou a analogia para a última vez que a Inglaterra saiu da Europa: "Vai ser como Dunkirk de novo", afirmava. "Vamos sair de lá incrivelmente bem-sucedidos, porque estaremos nos sentindo inseguros de novo. E a insegurança é fantástica." Nigel Farage, não satisfeito em invocar Dunkirk, tentou reencená-la navegando uma flotilha de pequenos navios pelo Tâmisa, carregando slogans como VOTE PELA SAÍDA, VOTE PELO RETORNO DA GRANDE BRETANHA.

Todavia, estas são as palavras e ações de pessoas em situações atuais, com agendas modernas. Como os veteranos da evacuação descrevem o Espírito de Dunkirk? O que isso significou — e ainda significa — para eles?

A maior parte o relaciona com suas experiências individuais. Robert Halliday, dos Engenheiros Reais, chegou à França no início da guerra e foi evacuado de Bray Dunes no dia primeiro de junho. No que lhe diz respeito, a essência do Espírito de Dunkirk estava nas unidades de soldados britânicos e franceses lutando ferozmente nos arredores da cidade portuária. "Os homens que estavam mantendo os alemães longe e deixando a gente passar valiam ouro!", afirma. Ele ainda se lembra dos soldados gritando enquanto ele passava: "Boa sorte, Jock, cai fora daqui!" Seus olhos brilham com as recordações desses eventos. O Espírito de Dunkirk permanece muito real para ele. Foi, como diz, "maravilhoso". George Wagner, evacuado de La Panne no dia 1º de junho, relaciona o Espírito de Dunkirk à sobrevivência. "Queríamos sobreviver como país. Foi um acontecimento cheio de camaradagem, todos se ajudando."

Nem todos concordam. Ted Oates, do Corpo de Serviços do Exército Real, foi resgatado do molhe de Dunkirk. Questionado se o Espírito de Dunkirk significa alguma coisa para ele, Oates simplesmente negou meneando a cabeça. E, longe de experimentar o Espírito de Dunkirk, George Purton sente que o Exército britânico foi vítima de uma verdadeira traição. "Fomos enviados para alguma coisa com a qual não podíamos lidar", explicou. Ele se lembra de Dunkirk como um tempo de isolamento. "Tinha muita coisa acontecendo, e as pessoas só

estavam preocupadas com elas mesmas. Eu ficava pensando: ‘Como diabos vou sair disso?’”

A batalha de Dunkirk ocupa um lugar quase sagrado na consciência coletiva da Grã-Bretanha, tendo gerado experiências e atitudes conflitantes. Sua memória inspira fortes emoções, e não só entre os veteranos, mas em gente nascida anos depois, por meio de memória folclórica do evento e interpretações politicamente convenientes apenas. Como, então, poderia ser abordada por um cineasta moderno?

Chris Nolan, um dos diretores mais respeitados da atualidade, escreveu e dirigiu um longa-metragem sobre a evacuação. Era uma história com a qual já estava familiarizado. “Acho que todo estudante inglês a conhece bem”, explicou. “Está em nossa alma / em nosso sangue, mas achei que era hora de retomar a fonte original.”

Reavaliando a história de Dunkirk, Chris desenvolveu perguntas sobre o que realmente aconteceu: “Eu estava presumindo, como fazem as pessoas modernas e cínicas, que quando eu olhasse para a verdade encontraria algo decepcionante. Que a mitologia do Espírito de Dunkirk desmoronaria e que teríamos um conteúdo mais banal.” Mas, conforme os detalhes foram sendo revelados, o inesperado foi encontrado: “Percebi que as simplificações de fato expunham uma verdade. Porque a grande verdade, o espírito da coisa, é que algo absolutamente extraordinário aconteceu em Dunkirk. Percebi o quanto o evento foi heroico.”

Heroico, sim, mas não foi simples. “Quando você mergulha na vida real da história, pensando em como realmente teria sido estar lá, descobre que foi um evento incrivelmente complicado. O grande número de pessoas envolvidas... Era como uma cidade na praia. E em qualquer cidade há covardia, egoísmo e ganância, mas também há casos de heroísmo.” E o fato de que o heroísmo ocorreu ao lado de comportamentos negativos, que conseguiu florescer apesar da natureza humana básica, torna tudo ainda mais impactante e poderoso. “Isso é o verdadeiro heroísmo”, explica Chris. No entanto, apesar de todos os atos individuais, o famoso diretor vê a evacuação de Dunkirk como um esforço conjunto de pessoas comuns agindo para um bem maior. E ele afirma que é isso que torna o heroísmo maior do que a soma de suas partes — e é, em última instância, o motivo para ele fazer esse filme.

Outro atrativo é a universalidade absoluta da história. “Todo mundo pode entender a grandeza do que aconteceu, é uma história primordial, é bíblica. São os israelitas levados para o mar pelos egípcios.” Isto oferece um pano de fundo ideal para o que ele chama de “personagens de tempo presente”, indivíduos anônimos sem histórias pregressas complicadas. “A ideia é que eles podem ser

anônimos e neutros, e o público pode encontrá-los e se envolver em suas dificuldades e desafios de seu tempo presente", explica.

Ao fazer o filme, Chris vê a si mesmo como intermediário para o público. "O que estou sentindo e como escolho gravar o que estou sentindo — ou seja, o modo como conduzo as gravações — atiça minha imaginação sobre como montar o filme." Se ele tem uma reação visceral, sente que está no caminho certo. "Enquanto filmo, estou sentado no cinema assistindo ao filme", declara. E, para ele, contar bem a história requer que ela seja filmada do ponto de vista dos participantes, na terra, no ar e no mar. O que significa que quase todas as filmagens dos navios pequenos que acabou usando são do convés, enquanto que as cenas nas aeronaves têm as câmeras cuidadosamente montadas em locais onde o público pode ver o que o piloto vê. "A ideia é que as coisas pareçam reais, que elas sejam experienciadas. O cinema puro, para mim, é sempre uma experiência subjetiva."

O inimigo mal aparece no filme. Soldados alemães fazem participações muito breves, e mesmo assim o público mal vê seus rostos. Mas isso, como ressalta Nolan, reflete a realidade da situação, a experiência subjetiva dos homens na praia. "Olhando os relatos de primeira mão, dá para ver que o contato com o inimigo foi extremamente esporádico para a maioria dos soldados britânicos. Eu queria colocar o público nas botas de um jovem soldado inexperiente jogado nessa situação, e, segundo esses relatos, eles nem olharam nos olhos dos alemães. Eu queria ser fiel a isso, abraçar a natureza atemporal da história. Essa história tem sustentado gerações de interpretações e continuará a fazê-lo porque não é sobre os alemães e os britânicos, não é sobre as especificidades do conflito. É sobre sobrevivência. Queria que o filme fosse uma história de sobrevivência."

Na verdade, os verdadeiros inimigos da maioria dos soldados britânicos (pelo menos aqueles que não estavam defendendo o perímetro de Dunkirk) eram aviões, artilharias, submarinos, minas e canhoneiras. Uma batalha contra um inimigo invisível, que não pode ser combatido, tocado e que quase nunca é visto resulta em um filme de guerra incomum. Na verdade, aos olhos de Chris, não é um filme de guerra. "É mais um filme de horror do que de guerra. É sobre horror psicológico, ameaças invisíveis. O pessoal nas praias tinha pouquíssima compreensão do que estava acontecendo e do que aconteceria, e eu quero que o público esteja na mesma posição."

Outro inimigo era o tempo. "É a corrida definitiva contra o tempo", afirma. "Mas, contra isso, tem a duração do evento, compreendendo tédio, estase, coisas que não acontecem... Eles estão presos, e é daí que vem a tensão e a adrenalina.

O tempo se torna fluido ao fazer um filme sobre pessoas em pé, enfileiradas, em uma ponte para lugar nenhum."

Chris Nolan pode querer que seu público se sinta tão confuso e desinformado quanto os rapazes enfileirados sob fogo tentando conseguir lugar em um barco para casa, mas, como o autor de um livro de história sobre o assunto, eu não tenho esse objetivo. Quero pintar um retrato vívido do evento, oferecendo aos leitores um pouco mais de clareza do que ofereceram dois soldados, ao falar com o oficial aviador Al Deere, do 54º Esquadrão, depois que seu avião caiu nas praias, em 28 de maio:

— Aonde vocês vão? — perguntou Deere.
— É você quem diz — respondeu um dos soldados.
— Vocês estão sendo evacuados, não é?
— Não sabemos.

Antes de examinar o que aconteceu, quero colocar o evento no contexto histórico, de forma que é importante saber mais sobre a vida dos jovens na Alemanha, nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha nos anos que antecederam a guerra. Nossa próxima pergunta é: o que significava ser jovem em uma era de incertezas? *De onde veio* Dunkirk?

1 Período entre 3 de setembro de 1939 e 10 de maio de 1940, quando não houve de fato nenhum tipo de combate real, apenas a organização e posicionamento de tropas de ambos os lados. [N.T.]
2 Expressão militar que designa o ponto de desembarque de uma força militar anfíbia. [N.T.]

Dois

Exatamente como nós

A HISTÓRIA DE DUNKIRK É MUITO mais do que o relato de um mês frenético, envolvendo soldados, marinheiros, tanques, praias, políticos ambiciosos e generais trêmulos. É mais até do que um intenso drama de sobrevivência pessoal e nacional. A história de Dunkirk é o relato de todos os homens e mulheres envolvidos, com seus passados e as experiências que os fizeram ser quem eram. É a história das abordagens de diferentes nações para superar a miséria da década de 1930, de como um exército decidiu evacuar enquanto outro se mantinha determinado a destruí-lo. Além disso, é um indicativo da crescente importância da juventude, tanto política quanto econômica e militarmente.

Começaremos a história pelo viés da Grã-Bretanha, então partiremos para a Alemanha, para acabar nos Estados Unidos. Dessa forma, poderemos observar semelhanças e contrastes, refletindo sobre quem poderíamos ter sido e como teríamos lidado com esses acontecimentos.

Reino Unido

Thomas Myers, de 19 anos, foi retirado das praias de Dunkirk em 31 de maio de 1940. Conversando sobre o evento, anos mais tarde, o soldado da Infantaria Ligeira de Durham relaciona seu comportamento da época ao de um avestruz, sempre tentando enterrar a cabeça (e outras partes do corpo) na areia, sob uma chuva de bombas, balas e projéteis de artilharia. Ele conseguiu manter a calma, ao contrário dos azarados que entravam em pânico e saíam correndo sem rumo.

Mas, apesar da frieza na linha de fogo, Thomas não era um soldado experiente. Em uma tarde de sexta-feira, cinco anos antes do ocorrido e com apenas 14 anos, abandonou a escola no condado de Durham e foi a pé até a trilha da mina, onde encontrou o gerente da Mineradora Dean & Chapier. Às três horas da manhã da segunda-feira seguinte, começava seu trabalho como mineiro de carvão.

O pai de Thomas e seus dois irmãos mais velhos eram mineiros. “Naquela área, todo mundo era criado para as minas”, conta. Quando perguntado se era feliz no ofício, a resposta é um simples: “A pessoa já nascia para isso. Já era mineira, então ia para a mina. Não havia outra opção.”

O começo da vida profissional de Thomas foi exatamente como a do pai. Ele não recebeu nenhum treinamento, simplesmente foi instruído a pegar um pônei da mina e encontrar um menino mais velho. Seu trabalho era entrar na mina para coletar baldes de carvão que acabavam de ser enchidos, prendê-los ao pônei pelo arreio e puxá-los por várias centenas de metros até um lugar onde uma esteira mecânica levava o carvão à superfície. Ele, então, recolhia os baldes vazios e os levava de volta para a mina. O ciclo se repetia durante todo o turno de sete horas e trinta minutos.

Thomas ainda se lembra de sua primeira noite na mina: “O teto era sustentado por suportes de madeira, mas parecia prestes a ceder. Dava para ver as rachaduras, e eu estava apavorado. E os ruídos! E quando eu ficava sozinho! Descer a mina naquelas condições era assustador demais para um menino de 14 anos.”

Pouco depois, foram confirmados seus temores com a segurança do lugar: um menino morreu no trabalho. Um talhador pedira a ele que carregasse uma broca no balde vazio. Enquanto o pônei galopava, o balde escorregou para fora da trilha, lançando a broca para cima. Quando a ferramenta caiu, atravessou o corpo do garoto. Thomas ficou horrorizado com a notícia. “Não vou mais lá”, disse ao irmão, naquela noite. “Você vai voltar amanhã!”, foi a resposta. “Você tem que superar isso!” Pouco depois, Thomas acabou encontrando outro menino morto. “Uma cena horrível!”, relata. “Não tinha corpo. Ele tinha sido reduzido a pedaços.”

No ano em que Thomas começou a trabalhar, morria em média quatro mineiros por dia na Grã-Bretanha. Naquele tempo de paz, a mineração de carvão era a ocupação mais perigosa da nação. Mesmo quando um mineiro conseguia ser promovido a talhador, o trabalho não ficava mais seguro. Talhadores tinham que trabalhar em veios minúsculos e muito estreitos, às vezes com cerca de 30 centímetros de largura. Ficavam deitados de lado, cortando carvão com o cotovelo dobrado sobre o joelho. "Você faz o possível para extrair o carvão", disse um minerador de Durham à entrevistadora Joan Littlewood, da BBC, em 1938. "Se ouvir o teto cedendo, tem que sair do caminho. Mas só vai ficar a salvo se deixar o carvão para trás..."

A vida era tão difícil quanto perigosa. Os mineiros, cobertos de carvão e suor, voltavam para suas casas minúsculas e sem banheiros — a maioria se lavava em pequenas bacias na cozinha. O autor W. F. Lestrange decidiu viver um tempo em uma casa como a de Thomas, ocupada por uma família com três mineiros. A mulher da casa, segundo escreveu, "passava a maior parte do tempo envolvida em uma luta inútil contra a poeira de carvão que impregnava as paredes, os móveis e o piso. Nos intervalos, fervia água para os três banhos sucessivos".

E a vida não era mais fácil no outro lado do mar da Irlanda. Politicamente, a Irlanda do Norte era (e ainda é) parte do Reino Unido, mas, geograficamente, pertencia à Irlanda. Harry Murray, de Belfast, começou a trabalhar no estaleiro Harland & Wolff em 1937. Ele conta que "as pessoas tinham que fazer por merecer o salário, ou então não ganhavam nada. E, quando não mereciam, eram demitidos e ponto final". Harry trabalhou ao ar livre, sob chuva e sob sol. Não tinha caneca, então bebia chá em uma lata, só com uma pausa de meia hora para comer, jogar dados ou orar. E seu futuro dependia da boa vontade do capataz. "Ele sempre levava manteiga, ovos, dinheiro... Só para ajudar as pessoas a continuar no trabalho", contou Harry. "Se o capataz não fosse com a sua cara, era o suficiente para você ser mandado embora... E aí, desempregado, era dez vezes mais difícil sobreviver."

Por mais estranho que isso possa parecer para nós, Harry Murray era um homem afortunado. O governo da Irlanda do Norte, nas palavras do primeiro homem a ocupar o cargo de primeiro-ministro, pretendia ser "um governo protestante para um povo protestante". E, como protestante, Harry teve acesso garantido à capacitação básica e a um trabalho com salário modesto na área industrial. Um católico do Ulster não recebia a mesma garantia de segurança. Desde o início do século XX, Harland & Wolff não empregava católicos, que já não se incomodavam em procurar emprego no estaleiro. A indústria portuária se tornara um nicho de protestantes, com trabalhos passados de pai para filho, de tio para sobrinho.

Considerando isso, embora os protestantes do Ulster recebessem salários inferiores aos equivalentes ingleses e fosse comum que vivessem em casas sem água encanada ou iluminação a gás, podiam se considerar — com as devidas ressalvas — privilegiados. Afinal: melhor estar na segunda do que na terceira classe.

Mesmo em Londres, o coração pulsante do Império Britânico, a vida comum era difícil. Em 1939, o londrino médio vivia até os 62 anos, pouco se comparado com os 82 de hoje. Naquele ano, cerca de 2% dos londrinos frequentavam a universidade, enquanto que hoje em dia a cifra chega aos 43%. Em 1934, a irmã Patricia O'Sullivan chegou ao leste de Londres, onde se estabeleceu junto às famílias de marinheiros. Ela se lembra muito bem da importância das lojas de penhores para a população local. Quando um homem ia para o mar, sabia que não precisaria do terno por um tempo, então o levava para ser penhorado. Quando retornasse, tentaria resgatá-lo, então poderia penhorar itens que tinha trazido de partes distantes do mundo. A irmã Patrícia mobiliava lares pobres com as coisas que os marinheiros penhoravam ao voltar para casa.

Uma dessas casas era a de Doris Salt. O marido de Doris morrera atropelado por um motorista bêbado que conduzia um carro roubado e, devido às circunstâncias da morte, acabou não recebendo o dinheiro do seguro. "Tive que me virar durante anos", contou ela, "tive que aprender a cozinhar com quase nada. A cabeça de ovelha era desprezada — ah, as pessoas não queriam comer *aquilo* —, mas a gente tinha que aproveitar o bicho inteiro". Florence Muggridge, do subúrbio de Poplar, conheceu uma mulher cujo marido morreu trabalhando nas docas. Quando ouviu que tinha ficado viúva, a mulher reagiu com um: "Aquele desgraçado! A gente ia sair hoje à noite." Ao relatar essa reação tão surpreendente, Florence explicou: "Ninguém esperava nada, entende? Era justamente isso. As pessoas tinham que dar um jeito de lidar com dificuldades que hoje em dia ninguém nem ouve falar."

É possível considerar a vida moderna — pelo menos de uma perspectiva ocidental — como uma sucessão de escolhas, mas essas escolhas eram bem limitadas para a maioria dos jovens britânicos das primeiras décadas do século XX. Eles seguiam os ofícios de seus pais, moravam perto de onde nasciam e se casavam tanto por conveniência quanto por amor. Apesar da perspectiva de vida bem fundamentada, as instabilidades econômicas começariam a abalar as fundações sociais na Grã-Bretanha dos anos 1930, assim como na Alemanha e nos Estados Unidos. As atitudes e expectativas dos jovens começaram a mudar, dando início ao profundo abismo que emergiria entre as gerações.

Para que a mudança ocorresse, no entanto, era preciso um catalisador. Como em muitos outros países, o da Grã-Bretanha foi a depressão econômica. Como

aponta o autor Ronald Blythe, durante os anos do período entre guerras, o panorama era de sofrimento e tédio inexoráveis, tendo como pano de fundo o desemprego. E todo o povo sofreu com isso.

Trevor, um jovem de 17 anos do sul do País de Gales, queria se tornar engenheiro. No entanto, quando o pai perdeu o emprego, ele foi forçado a abandonar a escola para se tornar portador de escritório. O trabalho deveria ser provisório, mas o pai não conseguia encontrar outro emprego. Depois de um tempo, Trevor também acabou perdendo o trabalho, então passava os dias jogando pingue-pongue em um centro de desempregados.

Em 1933, o número de desempregados na Grã-Bretanha chegou a 3 milhões, permanecendo elevado até o início da guerra. Alfred Smith, do sul de Londres, perdeu o emprego em 1935. Três anos depois, apesar de ainda estar na casa dos 30, foi descrito na revista *Picture Post* como um sujeito de rosto enrugado e bochechas descarnadas, que andava sempre olhando para baixo — "o andar típico do homem desempregado".

Alfred vivia com a esposa e três filhos pequenos em um apartamento de dois quartos, um dos quais era dividido. Em um dia típico, a família comia pão e margarina no desjejum, guisado ou peixe cozido com batatas e pão no almoço, e mais pão e margarina à noite. Era raro ver frutas ou legumes frescos na mesa dos Smith — não porque fossem muito caros, e sim porque satisfaziam menos do que pão e batatas. Os desempregados na Grã-Bretanha eram mais propensos a sofrer de desnutrição do que de fome.

Em 1935, 45% dos recrutas do Exército britânico foram considerados incapacitados para o serviço. Cinco anos mais tarde, quando trabalhava como correspondente especial com as Forças Armadas alemãs, o jornalista americano William Shirer foi apresentado a um grupo de soldados britânicos presos pouco antes da evacuação de Dunkirk. Shirer os descreveu como um bando animado (um até comentou: "Sabe, você é o primeiro americano que vejo cara a cara. Que lugar engraçado para encontrar um de vocês, não acha?"), e escreveu que o que mais o impressionou foi "a constituição física pobre". A depressão afetou a Alemanha e os Estados Unidos com a mesma gravidade, no entanto, o jovem britânico parecia mostrar ainda mais os efeitos no corpo. Shirer alegava que o treinamento militar não parecia ter compensado a má alimentação e a falta de ar fresco e de exercício físico.

George Orwell, cronista incomparável da vida da classe trabalhadora britânica, observou que o pior mal do desemprego, além de dificuldades financeiras, era "a terrível sensação de impotência e desespero". Trevor, aquele jovem de 17 anos do País de Gales, que passava seus dias jogando pingue-pongue, foi um bom exemplo. "Chego aqui todos os dias às dez da manhã e jogo

até a hora do almoço", contou a W. F. Lestrange, "e também não tenho o que fazer à tarde, então fico aqui e jogo sempre que a mesa está livre. Pingue-pongue. Bater e rebater essas bolinhas de celuloide. Esta é minha vida! É tudo o que tenho para fazer. Quando eu era criança, achava que seria... queria ser..." Nesse ponto, com os olhos marejados, Trevor saiu correndo da sala de entrevista.

Com a introdução do questionário socioeconômico, a vida ficou ainda mais difícil para os desempregados. A emenda exigia que os desempregados se justificassem regularmente a um estranho, um funcionário do governo, que iria à sala de estar da família para inquirir a respeito de qualquer discrepância, suspeitando até mesmo de um sobretudo com aspecto de novo. O desempregado não podia se dar ao luxo de manter segredos ou o próprio orgulho.

Alguns tentavam burlar o questionário socioeconômico. Um jovem que vivesse com os pais podia dar um endereço falso na tentativa de justificar o recebimento de mais um subsídio. Por outro lado, a assistência por vezes era erroneamente retirada. Orwell escreveu sobre um homem visto alimentando as galinhas do vizinho que estava ausente; aquilo gerou um relatório de que o homem agora estava empregado, então o subsídio foi retido. E havia pouca simpatia dos oficiais para aqueles que tentavam burlar o sistema. Quando um homem que viajava pelo país à procura de trabalho foi pego roubando dois pães, disse ao juiz que a tentação era difícil de conter. "Isso é o que você diz", respondeu o magistrado. "Vou ensinar uma lição diferente. Você vai passar dois meses na prisão, no trabalho pesado."

Apesar disso, eram as mulheres que sofriam mais. A esposa de um desempregado ainda tinha que tentar manter a casa. Muitas vezes, comia muito pouco para que as crianças tivessem o suficiente, lidava com cobradores de aluguel e de dívidas e ainda precisava gerenciar a autoestima depauperada do marido. Além disso, como observou Orwell, os homens da classe trabalhadora nunca moviam um só dedo para participar do trabalho doméstico, mesmo passando o dia inteiro em casa. Ainda assim, essas mulheres não estavam livres do tratamento condescendente. Em 1935, Sir F. G. Hopkins, presidente da Sociedade Real, proferiu um discurso aos colegas declarando que "o que a dona de casa inglesa nas classes mais pobres realmente precisa é aprender a arte de cozinhar uma comida simples e boa".

Com a carência de políticas sociais e a falta de compreensão entre as classes, era de se esperar que os partidos políticos extremistas começassem a angariar mais apoiadores. A União Britânica de Fascistas, liderada pelo oportunista Oswald Mosley, consistia de uma maioria esmagadora de homens da classe trabalhadora com menos de 30 anos, que marchavam aos bandos para áreas onde

sabiam que provocariam a população local. Em outubro de 1936, uma multidão, encabeçada pelo confiante Mosley, marchou pelo East End de Londres. Na Cable Street, foram previsivelmente confrontados por uma jovem multidão de antifascistas, enfurecidos com a invasão. O confronto levou à prisão de mais antifascistas do que fascistas, o que permitiu que Mosley apresentasse seus homens como vítimas de agressão — e isso só resultou em novos membros.

No fim da marcha, Mosley falou aos seus seguidores. "O governo está à mercê da violência vermelha e da corrupção judaica", declarou. Mas também acrescentou que os fascistas *nunca* se renderiam. "Dentro de nós arde a chama que iluminará este país e, depois, o mundo!"

Entrevistada pela rádio BBC em 1989, a viúva de Mosley, Diana (uma das excêntricas e mimadas irmãs Mitford), afirmou que o marido não era de fato antissemita. Pelo contrário: fora provocado pelos judeus, que impediram a marcha dele e de seus seguidores. (Na mesma entrevista, o comentário de Diana a respeito de Hitler foi: "Era muito interessante para conversar... Tinha tanto a dizer...")

Pouco antes do confronto de Cable Street, o pai de Diana, Lorde Redesdale, fizera um discurso à Câmara dos Lordes, protestando contra as atitudes britânicas ignorantes em relação aos nazistas. O erro mais comum, afirmava, era quanto ao tratamento nazista destinado aos judeus. Na realidade, nenhum alemão entraria em conflito com os judeus enquanto eles se comportassem. E, se sentissem que os judeus causariam problemas, os alemães deveriam ter o direito de lidar com aquele como achassem melhor. Se os nazistas tivessem chegado à Grã-Bretanha, decerto teriam apoio entre as classes superiores, assim como as inferiores.

Outro extremo, o comunismo, ganhava apoio entre os jovens britânicos. Um deles, o sobrinho de Winston Churchill, Giles Romilly, escreveu: "A juventude tem uma escolha muito clara a fazer. Ou se alia aos parasitas e exploradores... ou à classe trabalhadora, para esmagar o sistema capitalista e lançar as bases da sociedade sem classes."

Em 1936 e 1937, milhares viajaram para a Espanha para lutar contra Franco, junto às Brigadas Internacionais. Mais uma vez, a grande maioria era de jovens homens da classe trabalhadora, mas isso não era regra. Penny Fiewel, uma enfermeira, trabalhava em Hertfordshire. Ela se lembra de que uma colega perguntou se ela pretendia se voluntariar para o confronto na Espanha." Eu disse que não sabia nada sobre o que estava acontecendo na Espanha, e não sabia mesmo. Minha amiga explicou o que eu precisava saber, então me contou tudo sobre o que estava acontecendo no lugar, sobre como as freiras tinham se aliado a Franco. Então claro que isso me cativou... eu era jovem e muito emotiva."

Penny logo se viu na linha de frente, em um hospital de campo, tratando lesões terríveis e ensinando o que sabia às enfermeiras espanholas. Quando as bombas caíram pela primeira vez perto do seu centro cirúrgico, o lugar foi invadido por civis desesperados em busca de abrigo. Um homem se chocou com ela na escuridão. Quando Penny o empurrou para longe, sentiu os dedos pegajosos. Quando as luzes voltaram, viu que metade da carne do rosto do homem tinha sido arrancada. Muito antes de Hermann Goering lançar as incursões da Luftwaffe contra Londres, em setembro de 1940, Penny Fiewel confrontava a brutalidade do bombardeamento aéreo. A Guerra Civil Espanhola, muito bem ilustrada por Pablo Picasso, ensinava o mundo a temer o bombardeio.

Meses depois, Penny foi gravemente ferida durante um ataque. Acordou em um celeiro, sentindo dores terríveis e nua, exceto por bandagens enroladas firmemente ao redor do peito e do abdômen. Enquanto se recuperava no hospital, os ataques continuaram. “Foram dias de pesadelo”, relatou.

Os nacionalistas de Franco, com ajuda dos alemães, finalmente ganharam a guerra. Era uma clara violação de um acordo de não intervenção assinado pela Alemanha, além de uma advertência dos perigos de se confiar em Hitler. Mas os líderes britânicos, que hesitavam em tomar medidas para recuperar a economia, também hesitaram em lidar com o Führer.

O que era muito compreensível. A Grã-Bretanha vencera a Primeira Guerra Mundial, mas sua economia ficou muito abalada. (Surpreendentemente, no ano de 2017 o país ainda deve uma grande quantidade de títulos de dívida da Primeira Guerra.) A maior perda, no entanto, foi humana. Grande parte da geração de jovens homens da Grã-Bretanha acabara morta, ferida ou traumatizada, e os líderes da nação estavam desesperados para confiar aquele período de guerra à história. Queriam acreditar em uma nova ordem mundial pacífica, baseada na Liga das Nações, e relutavam em se concentrar demais em eventos na Alemanha. De maneira análoga, não queriam impor os altos impostos necessários para rearmar a economia. O coletivo de lideranças achava mais fácil permanecer com as cabeças enfiadas na areia, onde poderiam ignorar os gritos de guerra de homens como Winston Churchill.

E, embora os políticos britânicos desaprovassem os métodos de Hitler, a princípio não os consideravam uma ameaça existencial.[3] Como o futuro presidente dos Estados Unidos, John F. Kennedy, explicou em seu livro de 1940, *Why England Slept*: “Apenas o medo, um medo intenso pela própria segurança... Que resulta em uma demanda nacional por armamentos.” Esse medo não surgiu na Grã-Bretanha, não até ser quase tarde demais.

A Alemanha, pelo contrário, fazia o possível para acelerar o processo de se rearmar. E as atitudes pré-guerra das duas nações, uma conservadora e

apaziguadora, outra radical e implacável, virão à tona nos acontecimentos de maio e junho de 1940.

Apesar de todas as dificuldades que a Grã-Bretanha enfrentou nos anos que antecederam a guerra, havia outra história, uma mais positiva. Assim como na América e, à sua própria maneira obscura, na Alemanha, estava se formando uma cultura jovem distinta. "A juventude tem explodido como uma erupção", afirmou um líder do *Picture Post,* no início de 1939, alegando que todos — jornalistas, políticos, líderes da igreja — falavam da "juventude". "O que provoca toda esta conversa sobre a 'juventude'? Parte é porque estamos em uma era de transição, e os idosos são marcados pelas instituições em que perdemos a fé. Esperamos que a juventude faça melhor!"

Podemos identificar uma semelhança impressionante entre as três nações. A depressão e o aparente fracasso da geração anterior permitiam que os jovens forjassem uma nova identidade. Na Grã-Bretanha, no entanto, essa identidade era exercida por solteiros assalariados com idades entre 14 e 24 anos, todos de uma classe com mais renda disponível do que qualquer outro setor da sociedade. A crescente cultura juvenil da nação não teria crescido tão depressa se não fosse tão lucrativo para os que promoviam suas manifestações.

Uma pesquisa realizada em 1937, em uma área desfavorecida de Manchester, concluiu que as crianças trabalhadoras, mesmo das famílias mais pobres, "desfrutavam de feriados, passeios e roupas novas, embora os pais provavelmente — e as mães com certeza —, ficassem em casa e usassem roupas velhas". É o nascimento da adolescência, e o termo ainda nem existia. Mantendo uma quantidade considerável de seus ganhos para si mesmos, esses jovens conseguiam estabelecer um padrão de vida muito superior aos dos membros mais velhos da família.

Muito do dinheiro era gasto assistindo a filmes, sobretudo do cinema americano. A maioria assistia a pelo menos um filme por semana, alguns ainda mais. E não apenas assistiam aos filmes, também aprendiam. Copiavam modas e penteados, sotaques e atitudes. Os rapazes usavam chapéus fedora de lado, as meninas vestiam roupas no estilo de Scarlett O'Hara. De acordo com o diário de uma menina da classe trabalhadora do subúrbio de Manchester, uma típica noite de segunda-feira de 1938 era passada assistindo a um filme de George Formby com uma amiga e conversando sobre o filme (e também sobre meninos e roupas), para então voltar para casa e ouvir música e conversar com a família sobre mais filmes.

Muito dinheiro adolescente era gasto em salões de dança. George Wagner (um sapador do Exército que seria evacuado de La Panne em maio de 1940) tinha 16 anos em 1936, quando se tornou frequentador regular dos salões de dança.

Apesar de ser um menino tímido, a dança era seu principal hobby. “Era o lugar onde a gente ia para conhecer as meninas”, explicou, “era nosso principal motivo para ir”.

Usando terno, gravata e colete comprados por sua mãe (só passara a usar calças compridas aos 14 anos), George andava algumas milhas até o Palace Ballroom, em Erdington, acompanhado de três de seus amigos mais próximos. As danças eram dirigidas por Harry Phillips, que andava pelo lugar formando pares de meninos e meninas. Não era servido álcool, então se algum dos amigos de George quisesse uma bebida, teria que ir a um pub local e mentir a idade. Um quinteto tocava música popular americana — George lembra que sua favorita era “Deep Purple” — enquanto homens jovens arrumavam coragem para se aproximar das jovens mulheres. Segundo George:

> O costume era bater um papo com elas, ver se poderia acompanhar a menina até em casa. Eu não tinha uma namorada, não nos dias de glória. Ainda era muito novo. Eu acompanhava as meninas até em casa e talvez trocava uns beijos no portão. Mas elas eram muito protegidas naquela época. Os pais às vezes ficavam olhando pela janela, à luz da lâmpada, reclamando: “Vamos! Você está atrasada!”

Então quais foram as diferenças entre os jovens assalariados deste período e os das gerações anteriores? Os instintos não tinham mudado, mas o comportamento sim. Estavam guardando muito mais do salário para gastar consigo mesmos e tinham seus próprios interesses e ambições. Antes da Primeira Guerra Mundial, havia pouquíssima diversão voltada apenas para os jovens — se é que existia alguma. As casas de espetáculos e os teatros baratos eram igualmente populares entre todas as idades. É difícil superestimar a crescente independência e importância da juventude neste período. E, sem a depressão, é difícil imaginar como esse cenário teria se desenvolvido.

Mas, ao mesmo tempo, é preciso ter cuidado para não atribuirmos nossas próprias atitudes modernas aos adolescentes dos anos 1930. Podemos querer imaginar que eles eram “exatamente como a gente”, mas a verdade é mais complexa. Ao mesmo tempo que aprendia sobre garotas, George ainda era muito um rapaz de seu tempo. Ele e os amigos adoravam acampar no interior, pegar um pouco de carvão da estrada de ferro para uma fogueira e cozinhar o que encontrassem pelo campo. George deixava oca uma castanha de carvalho e a enfiava em um canudo, então enchia o interior com bitucas de cigarro e usava aquilo como cachimbo. “Se minha mãe soubesse, teria me dado um puxão de

orelha", revela. As atitudes dos jovens podem ter mudado, mas a maioria permanecia muito inocente para os padrões atuais.

E também é preciso lembrar que os jovens não estavam sozinhos na experimentação de novos prazeres e entretenimentos. Uma cultura popular com viés totalmente britânico e acessível a todas as idades também estava se desenvolvendo, tomando a forma de luxos baratos e diversões alternativas para quem não podia pagar pelo original. De acordo com Orwell, isso era o resultado lógico da depressão: a necessidade do fabricante por um mercado coincidia com a necessidade de uma população faminta por distrações baratas:

> Hoje em dia, um luxo é quase sempre mais barato do que uma necessidade. Um par de simples sapatos resistentes custa tanto quanto dois pares elegantes. Pelo preço de uma refeição convencional, pode-se comprar um quilo de doces baratos. Não se consegue muita carne por três tostões, mas dá para comprar um bocado de peixe com batata frita... E, ainda por cima, tem as apostas, o mais barato de todos os luxos. Mesmo as pessoas à beira da inanição podem comprar alguns dias de esperança de ganhar um tostão em algum sorteio.

Essas tendências ainda nos acompanham nos dias de hoje, embora muitas diversões mais específicas tenham desaparecido. A Lambeth Walk e a Chestnut Tree eram danças britânicas desfrutadas por todas as idades no final da década de 1930. Uma era uma paródia da cultura londrina, a outra era baseada em uma canção de ninar. Comparadas com o perigo primordial do swing, aquela importação americana assustadora, as danças eram consideradas confortavelmente britânicas em sua excentricidade.

Em Blackpool, o balneário favorito do país, as diversões eram igualmente britânicas. Uma mulher chamada Valerie Arkell-Smith, de aparência masculina, passara anos fingindo ser um coronel aposentado do Exército. Nesse meio-tempo, tinha se casado com uma mulher que não suspeitava de nada. Após ser libertada da prisão por falso testemunho na certidão de casamento, Arkell-Smith foi contratada por um empresário para se apresentar em um espetáculo de Blackpool. Arkel-Smith interpretava uma mulher que acabara de fazer uma operação de redesignação sexual, e ficava deitada em uma cama de solteiro, com uma jovem deitada em outra cama, ao lado, as duas separadas por faróis piscantes. A ideia era que as duas tinham acabado de se casar, mas Arkell-Smith fizera uma aposta de 250 libras de que ela e a esposa não poderiam se tocar durante 21 semanas. Os espectadores pagavam dois tostões para ver o estranho show da cama sem sexo, gritando obscenidades ao "casal".

Outro espetáculo era ainda mais estranho. Harold Davidson fora reitor da paróquia anglicana de Stiffkey em Norfolk, mas tinha sido destituído da posição depois de um tribunal eclesiástico considerá-lo culpado de conduta imoral com diversas mulheres. Indignado com o veredito, Davidson primeiro declarou greve de fome, na tentativa de provar que Deus não permitiria que ele morresse de inanição, depois passou meses sentado em um barril no Passeio de Blackpool, tentando arrecadar dinheiro suficiente para dar entrada em uma apelação. No ano seguinte, ele abandonou o barril e decidiu aparecer dentro de uma cova de leão no Skegness Amusement Park. Era o fim da carreira eclesiástica para o ex-vigário de Stiffkey: o leão o atacou e o devorou diante do público pagante.

É bem difundida e repetida a noção de que a década de 1950 deu origem à cultura juvenil de inspiração americana, bem como a uma cultura popular de luxo barato, mas foi claramente o período anterior à guerra que deu início a esse movimento. Assim como as economias americana e alemã se recuperavam ao longo da década de 1930, o padrão geral de vida na Grã-Bretanha foi melhorando consideravelmente.

Um parâmetro para isso é a vitalidade crescente de certas áreas em particular, naquela época, como o Soho no West End de Londres. Restaurantes chineses, espanhóis e húngaros se juntaram aos tradicionais cafés e restaurantes franceses e italianos. Considerando que, em 1939, menos de 3% dos londrinos tinham nascido no exterior (em comparação com os 37% de hoje), o Soho era um verdadeiro centro de atividade cosmopolita. Uma edição do *Picture Post* notou a variedade de queijos, guirlandas de salsichas, fileiras de garrafas de vinhos Chianti cobertos por palha, latas de anchovas, compotas de azeitonas e frutas, pratos de doces e feijões coloridos, sem falar nas reluzentes máquinas de expresso. “As vitrines das lojas do Soho são abarrotadas, alegres, brilhantes e vívidas”, comentavam. E, o que era ainda mais surpreendente, a Denmark Street, do outro lado da Charing Cross Road, abrigava uma comunidade nipônica onde os verdadeiramente corajosos podiam provar a comida japonesa. Não é uma imagem muito fácil de se associar à década de 1930.

Foi também nessa época que surgiram empregos reconhecidamente modernos. Bill Taylor não sabia ler nem escrever, mas trabalhava como motorista de caminhão de longa distância. Quando recebia da firma uma nota de entrega, ele estudava um mapa para o nome do lugar cuja grafia mais se assemelhava ao da nota, então desenhava uma linha reta entre o ponto inicial e o final e circulava cada cidade grande no caminho. Quando chegava à cidade, parava e perguntava o caminho até a próxima. “Nenhum dos chefes com quem trabalhei descobriu que eu não sabia ler”, revelou, embora admita que “era mais fácil no começo, com os cavalos, porque alguns sabiam para onde estavam indo”.

Uma vantagem do trabalho de Bill eram as "garotas do caminhão" que andavam pelos cafés. "Você levava elas de uma cidade a outra", explica. "Às vezes, as garotas passavam a semana toda no caminhão, dormindo com você e fazendo companhia." Em troca, o motorista comprava comida e cigarros para elas. "Muitos casamentos acabavam quando as esposas descobriam", revela.

Sam Tobin era vendedor de aspiradores de pó, e ia de porta em porta no norte de Londres. Nas manhãs de segunda-feira, antes de seguir sua jornada, ele se juntava aos colegas de vendas em uma canção motivacional:

Toda a sujeira, toda a areia,
Hoover pega cada pedaço,
Porque ele arrasa enquanto varre e limpa...

Sam passou a viver uma luta diária para ser admitido em casas suburbanas, onde demonstraria a funcionalidade do aspirador de pó em amostras de areia que carregava consigo. "Era um desses trabalhos que acabam com a nossa alma", comentou. "Se o tempo estivesse ruim, ou se os vendedores da Electrolux tivessem andado pelo seu território, era muito difícil conseguir uma demonstração."

Mas talvez o trabalho mais moderno na Grã-Bretanha fosse o ofício realizado por um imigrante judeu recém-chegado da Polônia. Joseph Rotblat era um físico que trabalhava com radioatividade que chegara à Grã-Bretanha em abril de 1939. No início do ano, Rotblat lera sobre a descoberta da fissão nuclear por Frisch e Leitner, e lhe ocorreu que poderia conseguir uma poderosa liberação de energia ao desencadear uma reação em cadeia num curto espaço de tempo. A princípio, Rotblat deixou lado a ideia — a ideia de uma bomba atômica —, tão preocupado que estava com a horrível perspectiva de criar o que agora seria chamado de arma de destruição em massa. Mas, quando chegou à Grã-Bretanha, Rotblat imaginou que os nazistas também deviam estar trabalhando em uma bomba, o que tornava seu dever compartilhar seus pensamentos com cientistas britânicos. "Na minha opinião, talvez eu tenha sido a primeira pessoa a desenvolver o conceito de intimidação nuclear", revela. Rotblat acabou se aproximando de Sir James Chadwick, o descobridor do nêutron. Chadwick aprovou a ideia e destacou dois assistentes para ajudar Rotblat. Tinha começado a sombria marcha do progresso atômico.

Mas, para todas as mudanças do período, a mais esperada e temida era o início da guerra. Muitos jovens começaram a se voluntariar para se juntar ao Exército britânico, e foi introduzido o limite de recrutamento para os jovens de 20 e 21 anos em abril de 1939. Na última guerra, os voluntários tinham entrado

para o Exército com entusiasmo, ansiosos para lutar pelo rei e pela nação, para colocar o kaiser em seu devido lugar. Um quarto de século depois, as emoções eram mais tímidas. No entanto, em uma análise posterior, vemos que a geração de 1939 compareceu em peso, obediente, silenciosa e consciente da necessidade de enfrentar a Alemanha.

Muitos entraram para o Exército sem se preocupar com a situação política, ignorando qualquer sentimento de dever. Thomas Myers, o jovem minerador de carvão de Durham com quem começamos este capítulo, entrou no Exército Territorial no início de 1939 porque, segundo ele, estava na moda. "Todo mundo queria entrar para os Territoriais, era uma loucura ver tanta gente se alistando." Ainda assim, ele não tinha interesse na política. "Eu não sabia nem que a guerra estava para chegar", revelou. "Eu não sabia nada sobre Hitler."

Quando pressionado, ele ainda acrescentou que se alistou visando ao ocasional fim de semana livre e a possibilidade de sair à noite. Para os homens jovens presos pelo trabalho e pela comunidade, o Exército oferecia uma ruptura com a monotonia e as restrições sociais. Oferecia aventura. Segundo George Wagner, o refinado dançarino de Erdington: "Todo mundo se alistava, era algo para se fazer. E ainda recebia um pagamento. E, além de tudo, uma vez por ano ia para um treinamento de quinze dias. Era ótimo."

Anthony Rhodes, um jovem oficial dos Engenheiros Reais, recebeu um antigo valete (um serviçal) do Exército. Rhodes descreve o homem como alguém procurando um nicho, um lugar calmo onde poderia descansar em reclusão indefinida. Em outras palavras, os soldados, nos tempos de paz, eram atraídos para o Exército pela *falta* de aventura oferecida.

Para alguns, o Exército trazia uma solução. Thomas Lister era um jovem de Durham que não conseguia se estabelecer em nenhum emprego. Aos 14 anos, foi enviado pelo pai para uma entrevista com um engenheiro eletricista, mas dera apenas uma olhada no chão da oficina antes de dar meia-volta. "Parecia as mandíbulas do inferno." Lister então virou portador da Burton's Tailors, antes de ficar "meio farto daquilo". Depois, passou um tempo como vendedor de peixes por atacado. Mas, sem convocação ou qualquer orientação, acabou se atraindo pela disciplina forçada e camaradagem do Exército, além de resolver o problema de o que faria com sua vida — ao menos temporariamente.

Alemanha

Ser jovem, sobretudo de raça pura, era o mesmo que ser importante na Alemanha de Hitler. Aos olhos de Adolf Hitler, a futura grandiosidade do país dependia de seus jovens, mas não era sua inteligência ou iniciativa que ele parecia encorajar — os inteligentes e fracos não melhorariam a situação do país. Eram os rapazes e moças determinados e saudáveis que se faziam necessários. "O fraco deve ser esculpido", declarou em 1938. "Quero homens e mulheres jovens que possam sofrer dor. Um jovem alemão deve ser rápido como um galgo, resistente como o couro e duro como o aço de Krupp." Embora nunca fosse admitido publicamente, esses jovens também deviam ser submetidos a uma lavagem cerebral para adotar a ideologia nazista. De sangue puro e despojados do livre-arbítrio, os jovens iriam tornar a Alemanha grande outra vez.

Em 1938, mais de 80% dos jovens alemães eram membros da Juventude Hitlerista. Para esta geração, a infância acabava aos 10 anos com a admissão ao ramo júnior da organização. A partir desse momento, as crianças tornavam-se soldados políticos da pátria. Meninos e meninas tinham seções separadas e começavam a ser preparados para a vida como soldados, donas de casa e portadores da visão de mundo nazista.

A Juventude Hitlerista até tinha uma polícia secreta interna, como uma Gestapo infantil, responsável por erradicar a deslealdade e denunciar seus membros. Walter Hess chegou a delatar o próprio pai por chamar Hitler de maníaco. O homem acabou em um campo de concentração, enquanto Walter foi promovido por mostrar vigilância admirável. Hitler era adorado como um deus secular por meninos e meninas que recitavam uma prece baseada na Oração do Senhor:

> Adolf Hitler, você é o nosso grande Führer. Teu nome faz tremer o inimigo. Venha teu Terceiro Reich, apenas tua vontade é a lei sobre a terra. Ouviremos diariamente tua voz e nos organizaremos por tua liderança, porque obedeceremos até o fim, dedicando até mesmo nossas vidas. Nós te louvamos! *Heil* Hitler!"

Melita Maschmann era membro da Liga das Meninas Alemãs, o ramo feminino da Juventude Hitlerista. Aos 18 anos, em 1938, começou a trabalhar como assessora de imprensa para a organização. Em novembro, depois de assistir a um comício em Frankfurt, recebeu a proposta de acompanhar o chefe da SS. O homem dizia que algo muito animador aconteceria naquela noite. Cansada, ela se mostrou indisposta. Na manhã seguinte, viu vidros quebrados e móveis destruídos espalhados por toda parte. Melita procurou um policial e perguntou o

que tinha acontecido, e a resposta era que aquela era uma área judaica e "a Alma Nacional tinha fervido".

Melita estava testemunhando o rescaldo da Kristallnacht — a Noite dos Cristais —, que levou esse nome por causa dos reluzentes estilhaços de vidro espalhados pelas ruas. Instigados pela liderança nazista, multidões de membros da Tropa de Assalto e da Juventude Hitlerista destruíram sinagogas e propriedades judaicas em toda a Alemanha e em áreas controladas pelos alemães. Michael Bruce era correspondente de um jornal inglês em Berlim. Ele seguiu uma multidão que avançava em direção a uma sinagoga. Em pouco tempo, o prédio estava em chamas, e as pessoas aplaudiram quando arrancaram as madeiras da fachada para alimentar as chamas no interior. A multidão seguiu para uma loja judaica próxima. Homens e mulheres, uivando de alegria, lançaram blocos de concreto pelas portas e janelas, abrindo caminho à força para saquear o estoque. Bruce notou uma velha judia sendo arrastada de casa e correu para ajudar outro repórter a libertá-la. A multidão seguiu para um hospital voltado para crianças judaicas doentes, onde os líderes — a maioria de mulheres — atacaram os funcionários do hospital enquanto os pacientes mais jovens eram forçados a correr descalços sobre vidro quebrado. Bruce descreveu o espetáculo como "uma das exposições mais vis de bestialidade que já testemunhei".

Distúrbios e ataques explodiram em escala surpreendente. Bernt Engelmann tinha 17 anos e morava em Dusseldorf, estava prestes a se juntar à Luftwaffe. Ele ficou do lado de fora do próprio prédio vendo jovens arruaceiros destruindo um apartamento de propriedade de uma família judaica ali no edifício, se perguntando se os enfrentaria. A polícia estava por perto, mas se recusava a interferir. Por fim, Bernt correu para dentro do apartamento e tentou soar impositivo:

"Você está no comando aqui?", gritou para o líder. "Então sabe que já acabou com esse pedaço, não sabe?"

"É verdade, terminamos por aqui."

Para o alívio de Bernt, os jovens saíram. Uma menina, a filha da família, passara o ataque escondida dentro do apartamento. Aliviado em constatar que os jovens não tinham visto a menina, Bernt foi procurar os pais dela enquanto sua própria mãe colocava a garota na cama com uma pílula de calmante. Quando encontrou os pais da jovem, ele os tranquilizou, assegurando que sua filha estava a salvo, e os convenceu a passar a noite com amigos não judeus. Os dois foram acolhidos sem uma só palavra de protesto e levados às pressas para fora da rua.

Quando Bernt voltou para casa, viu o corpo de um médico judeu sendo levado de uma casa. "Ele lutou bem", comentou um espectador. Enquanto abria caminho por vidro quebrado e pertences descartados, Bernt viu pessoas

carregando sacos cheios e se escondendo em becos. Não sabia dizer se eram judeus em fuga ou saqueadores acovardados.

Na Steinstrasse, encontrou duas pessoas encolhidas, uma mulher e uma criança. Dizendo-lhes para não ter medo, levou as duas para a casa de um nazista ilustre que secretamente abrigava judeus antes de enviá-los escondidos para o exterior. Bernt os deixou lá e foi para casa, onde, junto com os vizinhos simpáticos aos judeus, começou a limpar a bagunça no apartamento arrasado.

Caminhando por Dusseldorf em meio a essa anarquia dirigida pelo Estado, ele pôde notar as reações das pessoas: "É uma desgraça! A polícia está parada e não faz nada!"; "Nós, alemães, pagaremos caro pelo que foi feito aos judeus na noite passada!" E uma reação que não encontra muito firmamento nos ouvidos modernos, mas era comum na época: "Eles não deveriam ter feito isso! Tenho certeza de que o Führer não aprovaria!" Ainda assim, havia muito mais espectadores que não se pronunciavam, ocultando o medo, a apatia ou o apoio ao sistema.

Por toda a Alemanha, a Áustria e os Sudetos,[4] centenas de sinagogas foram destruídas e milhares de lojas foram invadidas e saqueadas, além das casas arrasadas, dos judeus atacados e de dezenas de milhares de judeus presos e enviados para campos de concentração. É provável que várias centenas de judeus tenham sido assassinados, mas nunca poderemos saber com certeza.

O governo logo anunciou que se tratava de distúrbios espontâneos — a "fervura da Alma Nacional" observada pelo policial de Frankfurt —, e que a comunidade judaica era inteiramente culpada. Seriam, portanto, multados no equivalente a 400 milhões de dólares, e todos os pagamentos de seguros seriam confiscados.

A Kristallnacht marcou o início daquela violência orquestrada com o intuito de livrar a Alemanha dos judeus e abriu o caminho para os extermínios em massa. A reação esmagadoramente passiva dos cidadãos assegurou o governo de que no futuro poderiam tomar mais ações — e ainda mais extremas. Melita Maschmann era um exemplo da medida da população alemã: quando ela pisou cautelosamente no vidro quebrado em Frankfurt, estava perfeitamente ciente de que algo terrível acontecera, mas logo racionalizou a situação. Sabia que os judeus eram inimigos do povo alemão. Talvez aquele evento — o que quer que fosse — lhes ensinasse uma lição havia muito necessária. Então afastou a preocupação da cabeça.

Quase seis anos antes, em um dia de janeiro de 1933, quando Adolf Hitler chegou ao poder, Melita era uma menina comum de 15 anos, sem opiniões políticas ou preconceitos raciais. A própria Alemanha era bastante diferente do país fanático que se tornaria. Naquele dia, Melita sentou-se para conversar com

uma costureira, uma mulher de quem gostava muito, enquanto ela ajustava um dos vestidos da mãe para caber em Melita. A costureira era da classe trabalhadora, além de interessante e *diferente*. Tinha as costas curvadas e caminhava mancando. Usava uma suástica de metal no casaco. Ela falava sobre esse sujeito, Hitler, sobre como ele tornaria a Alemanha mais justa, como as diferenças de classe não importariam mais, como os servos seriam capazes de comer na mesma mesa que os ricos empregadores. Os olhos da costureira brilharam quando falou da "Comunidade Nacional".

Melita ficou tocada pelo que ouvia, movida pela ideia de um futuro em que "pessoas de todas as classes viveriam juntas como irmãos e irmãs". Por mais estranho que possa parecer que o nazismo — a mais perversa e odiosa ideologia política do século XX — tenha sido pensado para representar justiça social e proteção para os fracos, era assim que a ideologia era retratada em 1933.

Mais tarde, naquela mesma noite, Melita e seu irmão foram para o centro de Berlim, onde assistiram às celebrações da vitória do Partido Nazista. Pela segunda vez no dia, Melita ficou emocionada, mas desta vez era pela bela procissão de tochas. As chamas cintilantes, as bandeiras vermelhas e pretas, os pés marchando como um, a proeminência de meninos e meninas como ela, a música agressivamente sentimental... tudo aquilo desempenhava seu papel. Quase dominada por uma onda de esperança e solidariedade, Melita ficou eufórica. E, quando um rapaz abandonou a coluna em marcha para golpear alguém ao lado dela, o horror instintivo foi abafado pelo êxtase.

> As pessoas carregando tochas estavam cantando "Pela bandeira estamos prontos para morrer". Não era questão de roupas, de comida ou de ensaios de escola, e sim de vida ou morte... fui dominada por um desejo ardente de pertencer àquele grupo, para quem aquilo era uma questão de vida ou morte.

No fim das contas, não foi nem a política nem o espetáculo que converteram Melita ao nazismo, mesmo que fossem esses os principais fatores. O argumento decisivo foi sua rebeldia adolescente.

Seus pais eram conservadores, apoiavam a velha ordem social e tinham pouco interesse pelos jovens ou pelos direitos dos trabalhadores. Tinham dado uma criação rígida à filha, esperando a mesma obediência que esperavam dos serviçais. Mesmo antes da conversão política, Melita se ressentia dessa atitude. O nazismo era um antídoto oportuno. Dando ênfase na juventude e nos trabalhadores e trazendo uma certeza radical em sua mensagem, aquele movimento representava tudo o que os pais dela não eram. Para a geração de

Melita na Alemanha, a rebelião não veio com Elvis Presley, os Beatles, David Bowie ou Public Enemy. Veio com Adolf Hitler.

Mas havia outras razões, mais banais, para os jovens se converterem ao nazismo com tanto entusiasmo. Eles tinham, por exemplo, pouca fé nas instituições e nas formas de governo já existentes. A democracia, que não tinha grande tradição na Alemanha, tinha sido assolada por sucessivas crises. Em 1922, uma fatia de pão custava 3 Reichsmarks; no novembro seguinte custava 80 bilhões de Reichsmarks. Trabalhadores começaram a receber o salário duas vezes por dia, para que tivessem recursos para o almoço e o jantar. A depressão do início dos anos 1930 deixou 6 milhões de pessoas desempregadas, com um governo tão ineficaz que faltavam os serviços mais básicos.

Os nacional-socialistas, com seu líder carismático, compreensão da propaganda e misticismo racial, foram muito bem-sucedidos em comunicar sua oferta de trabalho, pão e estabilidade política. Era uma oferta simples e, naquelas circunstâncias, muito atraente. Mas, ao aceitá-la, o povo permitiu que os nazistas ultrapassassem alguns limites. E, quanto mais os nazistas avançavam, mais as pessoas se envolviam, até chegar ao ponto em que qualquer comportamento podia ser justificado — ou, no mínimo, tinha que ser ignorado.

Na escola, a melhor amiga de Melita Maschmann, que entrou na turma na primavera de 1933, era judia. Melita se aproximou da menina, mesmo sabendo sua religião, e as duas acabaram descobrindo um interesse mútuo por literatura e filosofia. Apesar de não discutirem religião, elas compartilhavam histórias sobre os respectivos grupos de jovens de suas ideologias. Ainda assim, não demorou a começar a lavagem cerebral de Melita.

Em vez de analisar a experiência da Alemanha na Primeira Guerra Mundial por suas falhas militares e econômicas, as crianças alemãs foram ensinadas que o que causara a derrota fora a “apunhalada pelas costas” dos judeus. O “judaísmo internacional” era culpado tanto pelo capitalismo como pelo comunismo, e, portanto, por todos os problemas do mundo. Melita participou de uma série de palestras sobre os ensinamentos religiosos judaicos, nas quais um suposto especialista ensinava que os judeus eram responsáveis pelo assassinato ritual de cristãos. Embora ela alegasse que percebia como aquele professor era absurdo, não podia — ou não queria — se distanciar da situação o bastante para reconhecer a própria lavagem cerebral. Ela riu do homem e de suas palavras, mas falhou ao questionar o propósito daquele discurso.

O doutrinamento implacável finalmente deu resultado. Melita passou a acreditar no judeu bicho-papão, o judeu como um conceito. O povo que era de fato culpado pelo capitalismo, pelo comunismo e por tudo o mais, com sangue corruptor e espírito traiçoeiro. Adolf Hitler tinha certeza de que a doutrinação

funcionaria. Em 1933, ele declarou: “Quando um oponente diz: ‘Não vou para o seu lado’, eu respondo, com toda a calma: ‘Seu filho já nos pertence...’”

Como Melita se sentia à vontade com sua amiga judia, não conseguia aceitar que a menina acabaria sofrendo algum mal. Quando soube que os judeus estavam sendo destituídos das profissões e confinados em guetos, racionalizou que só quem estava sendo perseguido era “o judeu”, o bicho-papão. Apesar de ser uma jovem inteligente, a racionalização funcionou.

A negação da realidade era um mecanismo de defesa comum entre os alemães. Bernt Engelmann conhecia um médico judeu que foi visitado por um jovem soldado alemão das Tropas de Assalto. “Não havia nada de errado com o rapaz. Só estava com a garganta um pouco inflamada, provavelmente por ter gritado tanto ‘*Heil*’”, explicou o médico. Na verdade, o soldado só queria conversar. Talvez quisesse aliviar a culpa. Ele contou o que andava fazendo, inclusive o fato de que preenchera mais de quinhentas cédulas para ajudar a forjar o resultado de uma eleição. Quando a consulta acabou, o soldado se virou para ele, muito sério, e disse: “Quero que saiba que não tenho nada contra o senhor.” Então, com uma saudação nazista, exclamou “*Heil* Hitler!” e saiu. Era como Heinrich Himmler declarou, certa vez, em um discurso aos guardas do campo de concentração: “Todo alemão tem seu judeu favorito.”

Depois que os nazistas assumiram o poder, foi questão de dias antes de as liberdades começarem a desaparecer de todos os setores da vida. A Lei de Habilitação permitiu que Hitler fizesse leis sem recorrer ao Reichstag; a liberdade de expressão foi abolida; houve a introdução dos campos de concentração; os partidos políticos foram proibidos, e os sindicatos, destruídos; espancamentos começaram a ser administrados; e livros que refletiam um “espírito não alemão” foram queimados. Em um discurso para estudantes de Berlim, durante uma queima de livros, Joseph Goebbels declarou:

> O futuro alemão não será apenas um homem dos livros, mas também de caráter. É para esse fim que queremos educá-los. Ainda jovens, é preciso que vocês tenham a coragem de enfrentar o olhar impiedoso, superar o medo da morte e recuperar o respeito pela morte — essa é a tarefa da jovem geração.

Esta é a chave para as intenções nazistas. Os jovens enfrentavam um futuro de ação, sacrifício, certeza e obediência, sem o menor espaço para a individualidade. Como o líder da Frente Alemã para o Trabalho, Robert Ley, declarou: “não existe essa coisa de indivíduo em particular”. Hitler foi ainda mais longe. Em uma conversa confidencial, descreveu como, a partir dos 10 anos até a idade adulta, um jovem alemão seria enviado de uma organização

militar a outra, até que se tornasse “um completo nacional-socialista”. Depois de conseguir essa transformação, Hitler declarou que “eles nunca mais serão livres, não enquanto viverem”.

A ambição de Hitler estava tomando forma. Christabel Bielenberg, uma britânica que vivia em Hamburgo, se dedicava à oposição ao nazismo. Depois de dois anos de governo nacional-socialista, ela reparou que os jovens que sempre via pelas estradas rurais tinham passado a usar uniformes da Juventude Hitlerista e cortes de cabelo idênticos: cabelos curtos para os meninos e tranças para as meninas. Reparou que o individualismo parecia ter evaporado. Mas também foi forçada a admitir que as pessoas pareciam mais alegres e se comportavam mais educadamente. O medo de uma crise financeira parecia ter passado, e um sentimento de autoestima nacional estava retornando.

O otimismo não era visível em todos os lugares, claro. Em abril de 1936, Bernt Engelmann estava em um trem, que passava por Duisburg. Na época, as “estradas Adolf Hitler” de longa distância ainda estavam sendo construídas, e dois dos trabalhadores da construção estavam sentados na frente dele, conversando entre si, reclamando sobre o projeto. Uma jovem membro da Liga Nacional Socialista de Mulheres entrou naquele vagão tão variado e cumprimentou a todos com um “*Heil* Hitler!” antes de se sentar. Ela passou um tempo lendo o jornal, enquanto os homens continuavam reclamando. “Vocês precisam mesmo reclamar tanto?”, perguntou a mulher, de repente. “Deveriam agradecer por ter trabalho, ser gratos ao Führer por se livrar do desemprego!”

Os homens a encararam por um tempo antes de um deles responder, explicando que estavam no serviço obrigatório, com apenas dez dias de férias por ano, que dormiam em um colchão de palha dentro de um barracão de madeira, que a comida era péssima e o salário, já baixo, sempre sofria reduções. O homem disse que, na verdade, ganhava ainda menos do que antes de os nazistas chegarem ao poder e que nem sequer podia realizar o ofício que adotara para a vida.

A jovem ficou um tempo em silêncio. Quando ela finalmente falou, foi um protesto de que a Alemanha tinha recuperado a força, de que Hitler conseguira operar milagres, e que o povo tinha esperança renovada. “Você precisa ter fé no Führer!”, completou.

Já analisamos a qualidade quase religiosa da evacuação de Dunkirk, mas o evento não se compara à santidade secular do Terceiro Reich, onde Hitler e a pátria representavam Deus e o Céu. A jovem invocava Hitler como um cristão invoca Jesus e um muçulmano, Alá. Dois anos mais tarde, pouco antes da Kristallnacht, Melita Maschmann tinha outra de suas experiências eufóricas e quase religiosas, desta vez em uma reunião de líderes da Liga das Meninas

Alemãs. A sensação de ser jovem, de pertencimento, de estar entre gente que ama uns aos outros, de partilhar uma tarefa comum — recuperar a grandeza da Alemanha — a enchia de alegria.

Mas a maior alegria intoxicante de Melita viria depois do fatídico 1º de setembro de 1939, quando a guerra começou com a invasão da Polônia. Anunciada na Alemanha como uma ação legítima para libertar os alemães que viviam em territórios ocupados, Melita foi enviada para atuar na invasão como oficial em uma cidade na fronteira polonesa. Ao chegar de trem, ela foi tomada por uma sensação de invulnerabilidade. Todo medo desapareceu quando ela se sentiu parte de algo maior do que ela mesma. Cumprindo o ideal de Robert Ley, Melita não era mais um indivíduo: tornara-se a própria Alemanha.

Mas não foi só o medo que Melita perdeu, depois que a guerra começou. Em 1940, a jovem foi enviada para Wartheland, uma área anexada onde havia um grande número de judeus e poloneses e apenas uma pequena minoria de alemães. O carro ficou atolado quando ela fazia a travessia do rio Warta junto com um líder da Juventude Hitlerista. Os dois ficaram presos, com as águas subindo, e o carro demorou a ser rebocado, levado para segurança por uma equipe de homens magros e barbudos locais. Acabaram descobrindo que eram judeus, forçados a viver juntos aos moldes de um cortiço. Depois que o carro chegou em terra, os judeus trabalharam arduamente para limpar a lama e o lodo. Assim que Melita estava prestes a embarcar, um dos homens a deteve: tinha encontrado mais um pequeno pedaço de sujeira que queria remover.

Quando o sujeito terminou, Melita e o líder da Juventude Hitlerista se afastaram sem dizer uma palavra àqueles judeus que tinham saído de seu caminho para ajudá-los. Ela sequer os olhou nos olhos. Desprezava aquelas pessoas simplesmente por serem judeus e por quererem ajudar aqueles que os desprezavam, mas também estava envergonhada. Sabia que deveria ter agradecido.

Mas como poderia reconhecer a humanidade deles? Não eram indivíduos. E muito menos ela. Melita havia se tornado a própria Alemanha.

Os Estados Unidos

Os alemães, é claro, não foram os únicos ocidentais a sofrerem dificuldades econômicas entre as duas guerras. Os Estados Unidos tinham passado por uma grande queda do mercado de ações, em 1929, que ocasionou uma terrível

depressão durante os anos posteriores. Quase todos os níveis da sociedade foram afetados, mas o maior sofrimento coube aos mais pobres, com os salários diminuindo e o trabalho ficando mais escasso.

Com o "novo acordo para o povo americano", o New Deal de Franklin D. Roosevelt, e especificamente com a introdução da Administração Nacional da Juventude, finalmente surgiu a esperança para aquelas pessoas em dificuldades. Os jovens foram amparados com subsídios em troca de empregos de meio período, o que lhes permitia permanecer no ensino médio e na faculdade. Além disso, escritórios locais da Administração da Juventude os colocava em programas de treinamento ou trabalhos em tempo integral.

A Administração Nacional da Juventude era um programa federal de grande escala que alguns achavam que não parecia muito americano, já que promovia assistência social. Na verdade, as iniciativas de Roosevelt até pareciam extraordinariamente semelhantes às de Adolf Hitler: organizações juvenis, campos de trabalho para os jovens, projetos de conservação enfatizando a importância da aptidão física e da vida ao ar livre, uma miríade de novas agências e regulamentos.

Decerto, esses dois líderes herdaram economias devastadas, e ambos tentavam restaurar a autoestima — e as finanças — de suas nações. E também davam grande importância a seus jovens, que eram os portadores do ressurgimento nacional, então recebiam tratamento especial.

Mas é aí que as semelhanças terminam. Na Alemanha de Hitler, o Estado queria eliminar a individualidade de seus jovens. Os alemães teriam um futuro de serviço e obediência à pátria, cujas necessidades eram mais importantes do que suas próprias. As iniciativas de Roosevelt podem ter sido coletivas, mas ele não tinha desejo algum de fazer lavagem cerebral na juventude dos Estados Unidos. O New Deal oferecia um crescimento individual ao lado do nacional. E como poderia ter sido diferente nos Estados Unidos, um país construído sobre autossuficiência e expressão própria?

Hoje em dia, estamos muito acostumados com a cultura jovem despontando primeiro na América do Norte antes de se espalhar pelo mundo. Foi no fim da década de 1930, com as medidas de Roosevelt obtendo cada vez mais sucesso e a depressão diminuindo, que a verdadeira cultura jovem foi vista pela primeira vez. Embora o jazz fosse popular já havia algum tempo, este foi o período em que ele explodiu no swing e se espalhou por todos os níveis da sociedade. E embora a palavra "adolescente" ("teen-ager") só fosse ser utilizada dali alguns anos e ainda faltasse uma década e meia para o rock 'n' roll, a música certa, as roupas certas e as atitudes certas adquiriram nova importância entre os americanos *teens* (essa, sim, uma palavra em uso).

Em grande parte, isso foi graças ao New Deal. Três quartos dos jovens entre 14 e 18 anos passaram a permanecer no ensino médio, uma proporção muito maior do que antes. Já não tão influenciados pelos pais ou pelos colegas de trabalho mais velhos, eles começaram a criar uma identidade distinta dentro de sua bolha adolescente. O sociólogo August Hollingshead conseguiu espiar dentro da bolha quando conduziu um estudo dos jovens em uma cidade do Meio-Oeste (que recebeu a alcunha de Elmtown, para disfarçar sua identidade). Uma menina, uma adolescente mal compreendida, anos antes desse tipo ser identificado, declarou sobre seus pais: "Às vezes parece que eles simplesmente não entendem o que os jovens querem fazer. Aí acham que temos que fazer o que eles faziam há vinte anos."

Outros assuntos referiam-se à roupa e ao estilo. "Janet é muito criançona. E também não se veste direito", comentou um. "Por isso que ela não é aceita." A pressão dos pares era intensa, e só era possível se vestir adequadamente porque os estudantes do ensino médio tinham renda disponível. Eles moravam em casa, muitas vezes recebiam dinheiro dos pais e quase sempre tinham empregos de meio período. Sem aluguel ou contas a pagar, não havia desculpa para não se vestir "na estica", como colocou uma menina de Elmtown. E mesmo os jovens sem dinheiro, vivendo das pequenas quantias pagas pela Administração Nacional da Juventude, estavam dispostos a gastar o que tinham para parecer bem. O materialismo americano tem uma longa história, afinal.

O estudo de Elmtown aponta fatos interessantes em relação ao sexo e ao casamento, revelando que entre muitos rapazes era uma questão de honra ser sexualmente ativo. "Um garoto que todos sabem ou acreditam ser virgem não é muito respeitado", escreve Hollingshead, descrevendo um pequeno grupo de meninos de classe baixa autonomeado "The Five F's" — um quase acrônimo, cuja tradução significava "encontrar, alimentar, apalpar, foder e esquecer".[5]

As meninas, por outro lado, tinham que trilhar uma linha perigosamente fina entre a "diversão" e ser "fácil". "Mary" contou a Hollingshead sobre uma dança com certo rapaz. No baile, ela decidiu que o menino "poderia seguir em frente", mas teria que ficar bêbada para ir até o fim, então o casal dirigiu até um bar, onde Mary tomou um bourbon duplo e três whiskies duplos. Depois disso, dirigiram para um lugar isolado. "Ah, foi maravilhoso!", contou Mary. Nos meses seguintes, ela se envolveu com outros cinco homens, saindo pelo menos em quatro encontros com cada um antes de "se tornarem íntimos". Mary era muito enfática ao dizer que nenhum dos rapazes sabia de antemão que "ela já sabia tudo aquilo muito bem". Então, aos 18 anos, ela se casou com um operário de 20 anos. Era o fim de suas breves — porém intensas — aventuras.

Ainda assim, como em qualquer mudança social, foi a música que realmente marcou a nova cultura da juventude. O swing tinha um ritmo extraordinariamente rápido e parecia aterrorizante para os ouvintes brancos mais velhos. Incentivava uma dança selvagem, fora de controle, ou até mesmo a dançar sozinho sem parceiro. Músicas como "Sing Sing Sing", de Benny Goodman, tinham um toque de bateria forte e brutal. A turminha dos descolados, os "hep cats", conversava por um código de gírias chamado "jive". Eles vestiam "drapes", roupas iradas, e passavam as noites, as "hard blacks", se divertindo no "Apple", o conhecido bairro do Harlem. Apesar de — e por causa de — seu passado marginal de cultura da rua, o swing tornou-se extremamente popular entre o público branco jovem.

Na noite de 16 de janeiro de 1938, o swing chegou ao cenário artístico oficial em uma apresentação de Benny Goodman e sua orquestra no Carnegie Hall, a sala de concertos mais prestigiada da cidade de Nova York. Quando perguntado sobre o tempo do intervalo, Goodman respondeu: "Não sei. Quanto tempo tem Toscanini?" E quando, vários meses depois, 100 mil pessoas de todas as raças compareceram a um show de Swing Jamboree, em Chicago, a música parecia estar erguendo a nação. "O swing é a voz da juventude, que se esforça para ser ouvida neste mundo que muda tão depressa", relatou o *The New York Times*. Era a voz da esperança, da América que finalmente emergia da depressão.

Mas seria um erro pensar que os jovens tinham ultrapassado e superado seus pais. Uma pesquisa conduzida pelo Instituto Americano de Opinião Pública, em 1940, perguntou aos jovens de todo o país: "Vocês prefeririam mudar para uma forma diferente de governo, se isso lhes trouxesse mais trabalho?" Oitenta e oito por cento dos consultados responderam que não. "Temos a única forma consistente de governo possível", disse um entrevistado, falando pela maioria.

Os jovens americanos podiam ter ficado mais otimistas durante a década de 1930, ter desenvolvido sua própria cultura, mas estavam felizes em permanecer americanos. E, de certa forma, foram o ponto de referência pelo qual a nova Europa se mediu. Sua cultura foi adorada e copiada na Grã-Bretanha, vilipendiada e proibida na Alemanha. Mas, mesmo se definindo com tanto desprendimento, os jovens não poderiam, em última instância, escapar das tensões que se formavam na Europa. O novo mundo ainda não tinha superado o velho.

3 Termo utilizado em relações internacionais e discussões políticas para se referir a uma ameaça à existência. [N.E.]

4 Região do norte, sudoeste e oeste da atual República Tcheca com maioria populacional alemã, anexada pela Alemanha em outubro de 1938. [N.T.]
5 No original: The Five Fs: “Find’em, feed’em, feel’em, fuck’em, forget’em”. [N.T.]

Três

O longo, o curto e o alto

EM 3 DE SETEMBRO DE 1939, o primeiro-ministro britânico Neville Chamberlain anunciou que a Grã-Bretanha estava em guerra contra a Alemanha e que a Força Aérea Real já enviara um pequeno grupo avançado para a França. No dia seguinte, outros grupos avançados partiram de Portsmouth. Dali a uma semana, homens de quatro divisões chegavam aos portos franceses — exatamente como seus pais e tios, pouco mais de um quarto de século antes.

No entanto, prontidão não indica preparo. O general de divisão Bernard Montgomery, comandante da 3ª Divisão, escreveu que o Exército britânico "era totalmente incapaz de travar uma guerra de primeira no continente europeu". A Grã-Bretanha era justificadamente célebre pela Marinha Real, que muito contribuíra para o desenvolvimento da guerra aérea, mas o Exército que avançava em direção à França, em setembro de 1939, estava pouco preparado e equipado.

Ainda em abril de 1938, o governo havia determinado que a resposta da Grã-Bretanha a uma guerra europeia se daria sobretudo em forças naval e aérea e que as forças terrestres não seriam enviadas para a Europa, ficariam para a defesa da Grã-Bretanha e seu ainda extenso império. No início da guerra, ocorreu uma reavaliação desesperada, somada a uma explosão frenética de rearmamento e

treinamento de tropas, com a introdução do recrutamento. Havia muito o que resolver.

Os soldados da Grã-Bretanha estavam prestes a se envolver em uma guerra moderna, lutando contra divisões blindadas, mas ainda usavam rifles antitanque que logo se provariam inúteis, abatendo mais ombros britânicos do que tanques alemães. Embora o Exército britânico tenha sido o primeiro a usar tanques, no Somme em 1916, a 1ª Divisão Blindada não estava pronta para passar tantos meses do outro lado do canal. Durante o período até a evacuação de Dunkirk, os britânicos sofriam uma escassez de tanques eficazes — só o Matilda Mark II, com canhão de calibre de 2 libras (ou 40 milímetros), de velocidade impressionante e armadura espessa, rivalizava com os melhores tanques franceses e alemães. Montgomery, comandante de divisão, escreveu que não viu um único tanque britânico durante todo o inverno. Em suma, a Força Expedicionária Britânica não estava pronta para ir à guerra quando navegou para a França.

Apesar disso, em novembro de 1939, Lorde Gort, comandante-chefe da BEF (Força Expedicionária Britânica), disse ao jornalista James Lansdale Hodson: "Nunca tive a menor dúvida sobre o resultado desta guerra." Gort era um homem animado e estava fazendo o melhor para impulsionar o país, mas, além do estado do Exército, tinha outro grande problema pela frente: como chefe da Força Expedicionária, era o responsável para tratar com o comandante local francês, general Georges, que por sua vez estava sob as ordens do comandante supremo francês, general Gamelin. À primeira vista, isso era aceitável, dado o tamanho relativo das forças, mas na prática significava que a BEF poderia ser tratada como subordinada. Os últimos planos e relatórios poderiam ser retidos, e conselhos e opiniões poderiam ser ignorados. Gort tinha a responsabilidade de vigiar seu aliado de perto.

A Força Expedicionária Britânica, como vimos, era composta principalmente por jovens cujo caráter se formara durante a depressão, homens influenciados pela crescente cultura juvenil e que se alistaram por razões que vão desde a busca de emoção até a fuga do desemprego. Mas a BEF era uma igreja ampla. Cyril Roberts, primeiro-sargento do Regimento Real, era filho de pai negro de Trinidad e Tobago e mãe branca de Lancashire, repudiada pela família pelo casamento inter-racial. Em uma época em que aproximadamente apenas 0,0003% da população britânica era negra ou miscigenada, Cyril não era incomum apenas na BEF, mas na sociedade como um todo.

Cyril e seu irmão, Victor, criados no sul de Londres, aprenderam rápido a se defender. "Quando você era o único garoto negro da classe, tinha que erguer a cabeça e seguir em frente", relata a filha de Cyril, Lorraine. Mas os meninos

tinham um modelo a seguir: seu pai, George, servira no Regimento de Middlesex, na Primeira Guerra Mundial, e se tornara conhecido como "O Bombardeiro de Cocos", por sua habilidade de lançar granadas — habilidade que ele desenvolveu por acaso (reza a lenda) em Trinidad, derrubando cocos do pé.

Cyril, que antes da guerra era aprendiz de engenheiro telefônico, seguiu o pai no Exército, ingressando antes da idade e sendo promovido acima de homens mais velhos e experientes. "Ele era muito calmo e organizado", conta Lorraine. "Tinha alguma coisa diferente. Podia assumir o comando, e as pessoas faziam o que ele mandava."

O batalhão de Cyril partiu de Southampton, chegando a Le Havre bem cedo na manhã seguinte. Era a primeira vez que aqueles jovens — como tantos outros — viajavam para o estrangeiro. O que deviam esperar? Como seria a França? Seria *diferente*?

O segundo-tenente Peter Hadley, do Regimento Real de Sussex, notou uma animação não disfarçada entre seus homens quando atravessaram o canal. Eram como crianças em uma excursão da escola. Mas, depois de pouco tempo na França, Hadley começou a ler as reclamações nas cartas que enviavam para os pais e as namoradas, expressando a decepção que sentiram ao ver que as pessoas e casas eram muito parecidas com as da Inglaterra.

O batalhão de Cyril Roberts teve uma experiência semelhante. No início, os soldados se aglomeravam nas janelas da composição durante a travessia pelo o norte da França, mas logo ficaram entediados e se afastaram para jogar cartas. Quando chegaram ao destino — Abancourt, no Pas-de-Calais —, os homens foram designados a trabalhar na construção de linhas ferroviárias. Era trabalho físico duro, realizado com pá e picareta e sem qualquer assistência mecânica. E isso, no que lhes dizia respeito, seria a extensão de seu papel: não tinham sido treinados para lutar.

Pouco antes do início da guerra, a maioria das pessoas na Grã-Bretanha era declaradamente a favor do confronto. Depois que tudo começou, a maioria acreditava que o blefe de Hitler fora desafiado. Já vimos a declaração de Lorde Gort a um jornalista, em novembro de 1939. A vitória era certa, e todos, desde o comandante-chefe até o cidadão médio, pensavam assim. É claro que muitas dessas pessoas também acreditavam que a última batalha terminaria no Natal.

Além disso, a guerra também foi bem-vinda por razões pessoais. Fred Carter era concretador, mas estava desempregado antes de ingressar nos Engenheiros Reais. Ele via a guerra como uma oportunidade de retornar ao antigo ofício, ou pelo menos a um trabalho muito parecido. John Williams, da Infantaria Ligeira de Durham, sentia-se muito triste pelos "pobres idiotas" que não estavam no

Exército, condenados a seus trabalhos ordinários, enquanto ele e seus companheiros recebiam a glória e as garotas.

Ouvindo o pronunciamento de Chamberlain em seu refeitório, em Surrey, Jimmy Langley, um subalterno da Guarda de Coldstream, admite que quase esperava que um par de alemães armados irrompesse pela porta. E, para poucos britânicos, a ação *de fato* começou rápido. Winifred Pax-Walker era uma londrina de 18 anos que aspirava ser atriz de cinema. Ela estava viajando com a mãe para Montreal no transatlântico Athenia, da companhia Anchor-Donaldson.

Naquela noite, com o navio a mais de 300 quilômetros a oeste da Irlanda, postaram um informe anunciando que a guerra fora declarada. No jantar, um homem que soava como autoridade, já que fora vítima de gás na última guerra, disse a Winifred e sua mãe que o Athenia estaria a salvo do ataque. Explicou que os alemães não atacariam até que o navio voltasse da América do Norte cheio de armamentos e, como estavam viajando para longe da Grã-Bretanha, não tinham com que se preocupar. Assim que o homem terminou de falar, o Athenia foi atingido pelo primeiro de dois torpedos alemães.

Hitler dera ordens para que nenhum navio de passageiros fosse atacado, mas parece que o comandante do U-30, um submarino alemão, confundiu o Athenia com um cruzador auxiliar (nome dado aos navios mercantes armados), já que o transatlântico estava ziguezagueando e com todas as luzes apagadas. Temeroso das consequências para um acordo de paz, o ministro alemão da Propaganda, Josef Goebbels, logo negou qualquer responsabilidade.

Winifred e sua mãe achavam que iam escapar da guerra, mas o confronto as encontrou em poucas horas. Quando o Athenia começou a afundar, primeiro pela popa, o bote salva-vidas não baixou direito, e ninguém conseguiu encontrar o plugue para o orifício. Depois de resolvidos aqueles problemas, os passageiros começaram a descer dois de cada vez, quebrando a escada do barco salva-vidas, e os marinheiros tiveram que pescar as pessoas para fora da água com ganchos. A mãe de Winifred foi apanhada do convés do navio por um marinheiro e jogada no barco. Winifred fez seu próprio caminho para baixo.

No escuro, o bote salva-vidas encontrou um cargueiro norueguês, o Knut Nelson, e os passageiros foram levados a bordo. Enquanto navegavam para Galway, na Irlanda, o capitão do cargueiro disse a Winifred: “Vocês britânicos! Estão sempre em guerra! Sejam como a Noruega! Fiquem de fora disso tudo!” Um pouco mais tarde, quando o encarregado pelo transporte se aproximou do porto de Galway, Winifred ouviu duas senhoras inglesas de meia-idade conversando como se estivessem em uma reunião do Instituto das Mulheres. “Mas é claro, minha querida”, ia dizendo uma, “tem que cobrir o bolo com o glacê rosa...”

Cento e doze passageiros do Athenia foram mortos no ataque. Como consequência, poucos navios de passageiros continuaram a atravessar o Atlântico. Há relatos de que os passageiros americanos a bordo do transatlântico Aquitania, da Cunard, oraram fervorosamente para que a travessia terminasse em paz, enquanto os passageiros britânicos ficavam sentados no Palladium Lounge, envolvidos em uma conversa determinada a respeito do clima.

Até 27 de setembro, 152.031 soldados (e 60 mil toneladas de carne congelada) haviam chegado em segurança à França. John Williams ficou surpreso em ver tantas luzes brilhantes nas cidades francesas, completamente diferente das condições de blecaute na Inglaterra. "Todos aqueles bares e bordéis com luzes acesas!", lembra. William Harding ficou tocado pela recepção calorosa da Artilharia Real. Marchando pelas ruas de Cherbourg, os soldados receberam uma chuva de flores de pessoas tão inclinadas nas janelas que pareciam prestes a cair.

E, quando chegaram ao destino, a leste de Lille, no lado francês da fronteira com a Bélgica, os homens começaram a cavar e a fortificar casas e casamatas. Eles se comportaram como se estivessem se assentando, embora não tivessem a intenção de permanecer. Depois que começasse o esperado ataque alemão, iam avançar 75 milhas a leste para assumir novas posições no rio Dyle, na Bélgica. Havia uma série de razões para isso: os franceses queriam manter a luta longe de suas áreas industriais, os britânicos não queriam os alemães estabelecendo pistas de pouso dentro de uma distância de ataque ao sul da Inglaterra, e ambas as nações queriam a Bélgica como parceira. Mas, como a Bélgica declarou neutralidade, os franceses e britânicos não foram autorizados a entrar em seu território até o início do ataque, então construíram defesas inúteis.

Para Winston Churchill, a posição da Bélgica era uma fonte de frustração. Em janeiro de 1940, ele comparou a neutralidade diante da ameaça alemã com a alimentação de um crocodilo. Cada país neutro esperava que alimentar o crocodilo bastasse para garantir que fosse devorado por último. Ainda assim, é difícil não simpatizar com a Bélgica: se ela tivesse entrado na guerra, os alemães teriam usado isso como pretexto para a invasão. Como Oliver Harvey, ministro britânico em Paris, observou em janeiro de 1940: "A Alemanha vai invadir a Bélgica se achar conveniente, não importa o que a Bélgica fizer."

Por causa disso, as tropas britânicas construíram a inútil linha Gort. As trincheiras do inverno estavam tão molhadas, e o nível da água era tão alto, que os soldados de infantaria acabaram cavando barricadas praticamente nus da cintura para baixo, com lona enrolada em torno dos pés. Richard Annand, um oficial da Infantaria Ligeira de Durham, descobriu que seus homens trabalhavam com mais empenho quando ele também participava da escavação. Seu general de

brigada logo ordenou que ele saísse da trincheira, alegando que seu trabalho era supervisionar os homens, e não se tornar um deles. Ao cruzar certos limites, Annand estava arruinando a hierarquia para os membros de sua classe. Ainda assim, voltou para a trincheira e continuou a se misturar com os subordinados. Por fim, o general de brigada voltou, murmurando com raiva ao coronel: "Vejo que tem soldados bem refinados no seu batalhão."

O inverno de 1939 foi particularmente frio, e as condições de vida dos soldados eram precárias. Depois de encontrar seu alojamento no celeiro invadido por ratos, os homens do Real Corpo de Sinaleiros tiveram que construir camas usando os materiais disponíveis, como madeira e cabos telefônicos. Colin Ashford lembra-se de se lavar e barbear em um lago congelado e cheio de algas, com gado bebendo das águas. Percy Beaton, dos Engenheiros Reais, teve que limpar um alojamento que os soldados franceses estavam usando. "Tinha excrementos por todo o lugar", contou. "Os franceses obviamente tinham limpado os traseiros com a mão e depois a esfregado na parede."

Depois que os soldados britânicos começaram a usar uniforme de batalha, substituindo o traje de serviço mais formal, anterior, a disciplina diminuiu. Uniformes de batalha não tinham botões reluzentes e John Williams afirmou que, embora as botas ainda precisassem de polimento, e cintas de algodão, de *blanco*,[6] os soldados não eram mais "aquele pessoal elegante, com botões brilhantes do mês anterior".

Para alguns, era difícil até parecer apresentável. "Meu uniforme era muito desconfortável", relatou Fred Carter, dos Engenheiros Reais. Nos depósitos do intendente, tinha recebido um uniforme muito maior do que o seu tamanho, então tentou fazer ele mesmo as alterações necessárias. Infelizmente, Carter não era alfaiate.

O uniforme consistia de uma túnica marrom-esverdeada e calças de lã de sarja, o mesmo para oficiais e soldados — embora os oficiais usassem o colarinho aberto com gravata. Naquela fase inicial da guerra, ainda havia poucas marcas ou insígnias de identificação no tecido. Oficialmente, as únicas insígnias permitidas eram os títulos removíveis no ombro (com o nome do regimento em letras pretas sobre pano cáqui), uma divisa de posto de tecido simples e uma insígnia de armas de tecido liso. Para refletir seu status de elite, os regimentos de guardas foram autorizados a usar títulos de ombros coloridos. Já os capacetes podiam ser usados com ou sem capas de camuflagem de juta.

A padronização do uniforme servia para oferecer o menor número de pistas possível a um inimigo curioso — a única evidência de identidade pessoal eram as etiquetas de identificação verdes e vermelhas usadas ao redor do pescoço, com nome, número e religião do soldado. Contudo, era o Exército, e as regras

logo foram postas à prova. Alguns regimentos continuaram a usar títulos de ombro de metal no estilo antigo, alguns usavam títulos de ombros coloridos, e outros usavam modelos removíveis em padrões e cores diferentes. Assim, embora a maioria dos soldados britânicos em Dunkirk devesse ter uma aparência de uniformidade espartana (ainda mais considerando o sobretudo simples e pesado), devia haver muitas exceções.

Uma dessas foi o Cameron Highlanders, o único regimento da Força Expedicionária Britânica a usar o kilt na França, apesar da proibição oficial. O tartan era conhecido como Cameron de Erracht, embora fosse frequentemente confundido por "aventais de kilt", cobertas de kilt simples, amarradas na cintura. Com suas proeminentes bolsas frontais, faziam o portador parecer um canguru cáqui.

A comida do Exército quase nunca era agradável. Não havia Corpo de Refeições do Exército até 1941, e, de acordo com George Wagner, sempre destacavam o sujeito mais estúpido para fazer a comida. O cozinheiro da companhia de Wagner, conhecido como "Jack Louco", era famoso pela gororoba indigesta. "Qualquer um que se voluntariasse poderia se tornar cozinheiro", contou Norman Prior, dos Fuzileiros de Lancashire, que ainda se lembra dos voluntários pouco animados que distribuíam porções de guisado de Maconochies, o odiado enlatado das guerras anteriores.[7]

Existia uma alternativa. Soldados britânicos, criados com dietas simples, estavam agora em um país onde o alimento era saboreado e celebrado, e onde animais incomuns eram comidos com molhos requintados. Ainda assim, James Lansdale Hodson afirmou que os britânicos não estavam dispostos a experimentar nenhuma novidade: "Alguns... Mesmo tendo a oportunidade de um almoço como sopa, sardinha, vitela e café, preferiam ovos e batatas fritas. Não gostavam muito de omeletes... os soldados queriam ovos fritos, não mexidos."

O suboficial escocês, Alexander Frederick, pagava 5 francos a noite pela mesma refeição: um prato de ovos e batatas fritas, uma tigela de café com leite e um pedaço de pão. John Williams, que passava a maior parte do tempo livre na Normandia em um café tocado por uma viúva, tinha apenas uma queixa: ela não sabia fritar ovos. "Até que um dia fui à cozinha e perguntei se podia mostrar como se fazia."

Nem todos concordavam com o estereótipo. Colin Ashford gostava de experimentar comidas novas em Lille e afirmava que os bolos locais eram muito melhores do que qualquer coisa que tivesse comido em casa. Além disso, ele experimentou carne de cavalo e batatas fritas. "Era tudo bom..."

Também havia bebidas desconhecidas à disposição. *Estaminets* eram cafés que serviam álcool, onde alguns homens aprenderam a beber vinho e cerveja

lager, enquanto outros permaneceram com a habitual cerveja escura. Era quase afeminado beber a cerveja clara ou a lager, recordou John Williams. “Hoje em dia, vejo os Marks e Spencer[8] cheios de vinhos, e dou risada só de pensar nos dias em que o vinho era então algo estranho típico dos franceses.”

Enquanto Williams afirma que os soldados britânicos nunca causaram qualquer problema, sabemos que algumas vezes causaram, sim. Em dezembro de 1939, um policial militar de 23 anos, o anspeçada[9] Rowson Goulding, foi acusado de assassinato após uma briga em um *estaminet*. Um estudo da transcrição da corte marcial revela alguns fatos incontestáveis: Goulding e quatro colegas estavam bebendo juntos no Café de la Mairie, em Drocourt, quando se envolveram em uma briga com os habitantes locais. Cadeiras e garrafas foram arremessadas, e, minutos mais tarde, ouviram-se disparos na rua. Um homem local, Fernand Bince, foi morto.

As testemunhas francesas alegaram que os soldados estavam muito bêbados: tinham começado a servir a própria bebida, quebrar copos e pegar charutos de trás do balcão. Os franceses relataram que, quando pediram que os ingleses pagassem, eles resistiram e começaram uma briga. Todos acabaram expulsos do *estaminet*, mas não antes de alguns dos locais — incluindo Fernand Bince — terem se ferido.

Os soldados, por outro lado, negaram estar bêbados. Alegaram que um de seus colegas saíra ferido quando um local os atacou sem motivos, o que causou a briga. Disseram que tinham ajudado a levar o colega ferido para fora, e que Goulding estava particularmente irritado com o incidente.

Qualquer que seja a versão verdadeira — se houver uma —, parece que Goulding correu de volta para o alojamento e pegou um revólver de um colega, então voltou para o café. Bince também pode ter arranjado uma arma, mas com certeza voltou ao café. Não houve testemunhas dos eventos subsequentes, mas vários tiros foram ouvidos, e Goulding foi visto arrastando Bince pela rua pelos tornozelos. O francês morreu pouco depois, em um posto médico de campanha britânico. Tinha sido baleado uma vez no peito.

A corte marcial julgou Goulding culpado do assassinato e o sentenciou à morte, mas duas cartas de clemência constam no arquivo do tribunal. A primeira foi ditada pela mãe de Bince e traduzida para o inglês, expressando a maior simpatia por Goulding e pedindo às autoridades para lhe mostrar misericórdia. “Não gostaria que a mãe dele chorasse por seu filho como eu choro pelo meu.”

A segunda carta, do prefeito local, também pede um abrandamento de sentença. As palavras tocantes, em um inglês falho, afirmam: “Decerto não é porque um homem tenha cometido um erro grave que deixaremos de amar o Exército britânico. O amor será ainda mais difundido se levarem meu pedido em

consideração, e é por isso que peço, com todo o respeito, que sejam o mais clemente possível com este pobre cabo."

No caso, Goulding *foi* salvo: a sentença foi comutada para prisão perpétua. E essas cartas revelam um período em que os franceses perdoavam muito aos britânicos. Como diz George Wagner: "Eles olhavam para nós como se fôssemos seus salvadores."

Mas essa atitude não era universal. Quando o subalterno Anthony Irwin se ofereceu para reparar o telhado de um fazendeiro, depois da queda de um estilhaço de granada antiaérea, foi recompensado pela consideração com uma acusação histérica da esposa do fazendeiro. Culpando os britânicos pela guerra, a mulher jogou uma caneca de estanho na cabeça de Irwin.

O mesmo oficial não teve muitas dúvidas sobre a disposição dos franceses em relação aos alemães. Tendo sido alojado perto de Lille, com um vendedor de vinhos e sua família, ouviu de uma das filhas do homem, uma mulher de cerca de 30 anos, um relato irritado de suas experiências na última guerra, quando dois oficiais alemães foram alojados com eles. Sempre que os alemães estavam insatisfeitos com a comida ou o vinho, agarravam-na e forçavam-na a se sentar dentro da caldeira de lavagem, então ameaçavam queimá-la se não recebessem algo melhor. Ela sofreu esse tratamento por dois anos. John Williams, entretanto, ficou alojado com duas irmãs idosas que administravam uma agência dos correios. Elas também tinham hospedado um oficial alemão durante a última guerra, um homem que bebia com regularidade e vomitava nas escadas. Quando uma das irmãs o chamara de porco bêbado, foi arrastada até o comandante e presa por várias semanas. A mulher conta que sua irmã foi à cadeia todos os dias lhe entregar pão, que passava por entre as grades.

Ainda assim, mesmo com todas as histórias de brutalidade alemã, é sabido que algumas tropas britânicas também se comportaram mal, particularmente as do Corpo Auxiliar de Pioneiros Militares. Em dezembro de 1939, o general adjunto britânico observou que o comportamento dos pioneiros estava causando um desgaste nas relações britânicas com os franceses. Os homens da unidade eram velhos (com idade média de quase 50 anos), careciam de disciplina (tinham mais cortes marciais do que qualquer outra unidade na França), eram liderados por oficiais de segunda categoria, e atuavam como trabalhadores braçais. No geral, possuíam uma reputação sinistra.

Percy Beaton, um Engenheiro Real que trabalhou ao lado de uma companhia de pioneiros, foi tanto protegido quanto intimidado por aqueles homens. "Eles nos olhavam como soldados jovens e inexperientes", relatou, "e costumavam nos apadrinhar". Depois de testemunhar o tratamento dispensado a um sargento impopular, que foi jogado para fora de um *estaminet* e arrastado com o rosto

para baixo ao longo de uma rua de paralelepípedos, Beaton tomou muito cuidado para não irritar os pioneiros. Ele afirma que o sargento ficou irreconhecível, com "só duas fendas e um pouco de boca".

Meses mais tarde, durante os últimos estágios da retirada, John Williams parou uma companhia de pioneiros que avançava em disparada em direção à costa. Aqueles soldados estavam fugindo quando deveriam estar lutando, e ele disse isso para o sargento-mor na liderança. Sem nenhuma surpresa, o sargento-mor discordou: "Pode ter certeza de que estamos dando o fora daqui!"

"Você deveria estar envergonhado!", retrucou Williams. "Você é um sargento-mor do Exército britânico e está falando em fugir na presença de todos esses homens?"

Vários pioneiros apontaram os rifles para Williams, ameaçando atirar nele. Tremendo de medo, ele ergueu o próprio rifle, dizendo: "O primeiro que atirar não vai conseguir me impedir de disparar isso aqui! Agora, qual de vocês quer morrer?"

Os pioneiros recuaram, hesitantes, e tomaram parte na defesa.

Um pouco mais tarde, Williams viu o sargento-mor deitado em uma maca, com metade da nádega faltando. "Você não disse que eu podia ter certeza de que você estava saindo daqui, sargento-mor", perguntou. "Bem, fico feliz em ver que você está *mesmo* saindo daqui!"

No entanto, apesar de todos os problemas que enfrentariam no futuro, dá para deduzir uma coisa a partir dos relatos dos soldados sobre a guerra de araque: era uma espécie de férias. "Ninguém achava que havia uma guerra", revelou Williams.

Os registros disciplinares da Força Expedicionária Britânica revelam índices muito baixos de deserção ao longo desse período. De fato, depois que um alerta foi emitido que os baderneiros seriam enviados para casa, na Inglaterra, o comportamento do Regimento de Middlesex melhorou visivelmente.

Para Anthony Rhodes, um oficial com a 253ª Companhia de Campo dos Engenheiros Reais, um indivíduo discreto, a guerra de araque era "divertida e interessante", mas ele se lembra de um médico, um homem mais velho que trabalhava duro na vida civil, para quem o período veio como grande alívio. Simplificou a vida dele, que agora consistia principalmente em "comer, beber e o que o sujeito chamava de 'verdades carnais'".

Jimmy Langley se lembra da alegria de seu pelotão, em uma tarde de sexta-feira, ao receber o pagamento antes dos outros pelotões. Pouco tempo depois, foi abordado por seu coronel, que expressou surpresa por ter visto a 3ª Companhia em uma corrida de treinamento através do campo. Langley ficou quieto, porque o que o coronel realmente tinha visto era a companhia correndo para o bordel

mais próximo — e com seu próprio pelotão na liderança. Uma corrida que ninguém queria perder.

David Elliott, do Corpo Médico do Exército Real, lembra da Rue ABC, em Lille, como uma rua de paralelepípedos cheia de bordéis enfileirados dos dois lados. As portas eram cortadas ao meio, como portas de celeiro, e ficavam com a metade inferior fechada. Aventurando-se dentro de um desses estabelecimentos, Elliott encontrou um salão de dança e bar, onde meninas de fio-dental bebiam com soldados antes de levá-los para o andar de cima. "Era tudo uma surpresa para mim", contou David, "e ver duas mulheres juntas! Porque, embora eu tivesse quase 21 anos, acho que nunca tinha ouvido falar em lesbianismo..."

"Com a natureza humana sendo o que é, não havia muita escapatória", contou o artilheiro da Artilharia Real, William Harding. Ele deu 10 francos para uma mulher ao fim da escada (duas vezes o preço de um prato de ovos e batatas fritas) e achou a experiência decepcionante. "Não havia calor humano."

"Eu não quero parecer vulgar ou qualquer coisa assim", acrescentou Harding, "mas antes de você entrar as garotas costumavam sair do quarto, abrir as pernas e se limpar com um pedaço de pano. Então jogava o trapo de lado, entre os caras esperando para subir. E haveria uma briga por aquele pedaço de pano".

Claramente, havia boas razões para ficar longe de bordéis — acima de tudo, o perigo de doenças venéreas. Alexander Frederick já tinha sido advertido por seu pai e outros veteranos da última guerra para ter cuidado ao "usar as instalações", mas, quando um oficial médico lhe mostrou imagens de genitais masculinos infectados, seu entusiasmo pelas instalações pareceu desaparecer completamente.

Um herói improvável na luta contra a doença venérea foi o general da Divisão de Montgomery, que publicou um memorando controverso. "Se um homem quer ter uma mulher, deixe que o faça, não importam os meios", escreveu Monty, "mas ele deve usar seu bom senso e tomar as precauções necessárias contra a infecção, caso contrário se tornará uma vítima da própria negligência, e isto só ajuda o inimigo". Monty sentiu que o trabalho do Exército era ajudar os soldados a permanecerem livres de doenças, disponibilizando venda de camisinhas, fornecendo "salas de profilaxia" onde os homens pudessem se limpar depois de um encontro e ensinando o suficiente de francês para comprar preservativos de um farmacêutico e pedir instruções para um bordel licenciado. Seu memorando foi descrito como obsceno pelo comandante do 2º Corpo de Exército, o general Alan Brooke, mas não foi retirado, o que era muito significativo. "Eu recebi uma bela reprimenda de Brooke", escreveu Monty, mais tarde, mas "consegui o que queria, já que as doenças venéreas acabaram".

Muitos jovens ficaram chocados com toda a atividade sexual — tolerada e tacitamente encorajada — na França. Antes da guerra, Colin Ashford tinha estudado belas-artes e design gráfico na prestigiada Escola de Arte de Glasgow. Ele contou que, ao virar soldado da Infantaria Leve das Highlands, cercado por pessoas que praguejavam sem parar e cujos únicos interesses eram beber e transar, ficou impressionado: "Nunca tinha percebido que havia tantos homens com tão pouca inteligência. Eu me lembro de um sargento-mor em especial — quando você conversava com ele, quase dava para ver o cérebro pensando." Ashford e alguns amigos com ideias semelhantes começaram a usar palavras longas para confundir o sargento-mor. "Ele devia ter que andar com uma coroa de flores na cabeça", sugerira um amigo, "para as pessoas saberem que seu cérebro estava morto".

Além dos encontros sexuais fugazes, também havia relacionamentos estáveis e flertes inocentes. Percy Beaton passou um tempo "saindo" com uma menina francesa, acompanhando-a onde quer que fosse. William Harding se apaixonou-se perdidamente por uma garota de Nantes, mas a relação chegou ao fim quando seu batalhão foi deslocado sem aviso prévio. Dias depois, Harding foi informado de que tinha visita. Ficou muito animado, esperando que fosse a menina, e se apressou para ver quem era, mas recebeu uma surpresa. "Era a mãe dela!", contou. "A mulher passou os braços ao meu redor e fez um estardalhaço, com lágrimas escorrendo pelo rosto." Ela repreendeu Harding por ter ido embora de repente e disse o quanto a filha sentia sua falta. Enquanto a cena se desenrolava, os colegas de Harding observavam animadamente. "Os rapazes foram terríveis comigo durante um bom tempo", contou ele. "Diziam que eu estava dividindo a cama entre a mãe e a filha. Ah, as coisas que inventavam!"

A guerra de araque oferecia oportunidades inesperadas aos soldados britânicos, mas também tinha uma ressonância simbólica. Aqueles jovens estavam vivendo e, mais tarde, avançando e recuando por áreas onde a última geração tinha lutado e morrido. "Meu pai tinha sido gravemente ferido com estilhaços", contou Colin Ashford, "e eu estava de volta na mesma parte da França". Ele se lembra de ter visto as antigas trincheiras e visitado cemitérios britânicos, franceses e alemães. Assim como os visitantes de hoje são afetados pela arquitetura e tamanho dos cemitérios, Ashford e seus amigos ficaram surpresos e emocionados. A diferença, claro, é que os visitantes de hoje não esperam o mesmo destino.

Enquanto avançava pela Bélgica, Ted Oates passou pelo Portal Menin, gravado com os nomes dos mortos da Grande Guerra. Nas proximidades, viu um carrinho de sorvete. Estava em uma missão de reconhecimento com seu sargento intendente, Richardson, um veterano da antiga guerra, e os dois decidiram pegar

um sorvete no caminho de volta. Mas, quando voltaram, o carro tinha ido embora, assustado por uma incursão alemã. O sargento Richardson nunca mais voltaria para a Inglaterra; seu nome está gravado no memorial de Dunkirk — um homem sem sepultura.

Os soldados não eram os únicos militares na França, é claro. A Força Aérea Real, um feliz amálgama de Exército e Marinha, poupado da disciplina ou rigidez de ambas, também estava lá. Quatro esquadrões de caças Hurricane, soberbas plataformas aéreas de armas, foram enviados para dar apoio. Roland Beamont foi destacado para Lille junto com o 87º Esquadrão. Ele contou que a atividade do esquadrão consistia de "patrulhas intermináveis que buscavam avistar o inimigo, mas era muito raro ter algum avistamento".

Uma Força de Ataque Aéreo Avançada também foi criada e colocada sob comando francês. Consistia de mais dois Esquadrões Hurricane e onze esquadrões de bombardeiros médios e leves — um pessoal que viu muito mais ação. Billy Drake, que voava em um Hurricane com o 1º Esquadrão, se deparou com um Messerschmitt Bf 109 se aproximando. Apesar de ser seu primeiro encontro com o inimigo, ele conseguiu virar o jogo e logo estava perseguindo o 109 em fuga:

> Ele sabia o que estava fazendo: estava me conduzindo para uma armadilha, tentando me fazer voar por cima de alguns cabos de alta tensão acima do rio. E parou para ver se eu tinha caído, mas eu não tinha. Foi o erro dele. Eu conseguia alcançar o 109, atacando de repente. Então dei o meu melhor e o forcei a atingir o solo.

Com salário generoso e uniforme arrojado, a Força Aérea tinha claras vantagens sociais sobre o Exército, então atraía uma variedade de personalidades. Em abril de 1940, Vivian Snell mudou-se para a França com o 98º Esquadrão. Passou as noites em Reims, onde pediu uma grande quantidade de champanhe a uma fração do preço de Londres. Freddie Snell era um grande amigo seu, os dois não tinham parentesco, mas compartilhavam o sobrenome, e ele adorava "gritar" isso para o mundo.

Vivian Snell lembra de quando Freddie passou um fim de semana cheio de eventos em um hotel de Reims, onde a porta da frente era trancada às 11 horas todas as noites. Freddie não gostava muito dessa regra e avisou ao pessoal: "Se trancarem a porta, vou abrir na marra." Naquela noite, ele acabou abrindo a porta com o revólver. No dia seguinte, quando o pianista do salão tocou por tempo demais, Freddie alojou duas balas em seu piano. Mesmo com tudo isso, seu grande gesto ainda estava por vir.

Freddie devia ter regressado ao esquadrão na segunda-feira de manhã. Horas depois, o ajudante do esquadrão apareceu, tentando atraí-lo de volta para casa. "Vamos, Freddie! Você sabe que deveria ter voltado hoje de manhã!"

"Não tenho como voltar! Não está vendo que estou dançando?", retrucou Freddie, que estava envolvido com várias garotas ao mesmo tempo. "Por que não dança com a gente?" E, puxando o revólver, ele atirou no chão ao redor do ajudante, que de fato começou a dançar.

Freddie Snell foi levado à corte marcial. A Força Aérea Britânica era conhecida pela tolerância, mas tinha seus limites, e havia um número enorme de crimes ocorrendo em outro lugar — começaram quase no instante em que a Força Expedicionária Britânica desembarcou na França. Aconteceu de tudo: um quebra-quebra, um saque a uma joalheria e até o roubo do único carro de polícia de Rennes — os membros mais desonestos da BEF não tinham demorado para encontrar o que fazer. O crime mais comum, no entanto, era o roubo de suprimentos do Exército. Uma rede organizada tinha se estabelecido: os bens eram roubados dos depósitos britânicos, dos portos de ambos os lados, dos navios de abastecimento, dos depósitos franceses, dos comboios, dos caminhões e dos destinatários finais. Quase não havia momento seguro na vida de qualquer item de suprimento, e o mercado negro de ambos os lados do canal estava bem abastecido.

Em setembro de 1939, quando o quartel-general do 1º Corpo desembarcou em Cherbourg, estavam desaparecendo tantos suprimentos que os carros do Estado-Maior precisaram ser removidos das docas e mantidos sob guarda. Nada era grande ou pequeno demais para ser roubado. O inspetor-chefe George Hatherill, da Scotland Yard, foi enviado para a França, e seu relatório foi condenatório: "Era a mesma história em quase todos os portos, estradas de ferro e depósitos que visitei: grandes quantidades de todos os tipos de mercadorias descartáveis estavam desaparecendo, quase sempre logo depois de serem desembarcadas." Como solução imediata, quinhentos voluntários do Exército com experiência policial foram retirados das unidades para fazer escolta de suprimentos. Hatherill também recomendou a criação de um Serviço de Investigações Especiais (SIB) no interior da Polícia Militar, assim como na Marinha e na Força Aérea. Como resultado, 58 oficiais e suboficiais foram recrutados da Scotland Yard para trabalhar como detetives militares. O SIB se tornaria uma organização grande e eficaz.

É preciso ressaltar que o roubo era um modo de vida no Exército desde tempos imemoriais. "Arrancariam o leite do chá de um cego", comentou um sinaleiro, lembrando-se de como a faca e seu boné foram tomados, o que não lhe deixou outra opção a não ser pegar os de outro. Além do roubo generalizado (e

apesar dos melhores esforços do Corpo Auxiliar de Pioneiros Militares), parece ter havido relativamente poucos crimes graves cometidos pela BEF na França. Analisando dados das cortes marciais por um período aleatório no início de março de 1940, a ofensa mais comum era a embriaguez, seguida pela violência contra um superior, então roubo. A prevalência de embriaguez não parece surpreendente, já que cerveja, vinho e bebidas destiladas eram baratos, sobretudo com a força da libra contra o franco (1 libra esterlina valia 176,5 francos).

Embora não costumasse ser grave, a embriaguez podia levar a ofensas piores, e provavelmente desempenhou um papel importante no assassinato cometido pelo anspeçada Goulding. Esse tipo de crime mais grave poderia agravar as relações entre os soldados e a população local e comprometer a capacidade do Exército de fazer seu trabalho. Um comandante de companhia do regimento de Yorkshire Oriental estava tão bêbado na noite de 9 maio de 1940 que foi considerado inapto para o serviço no dia em que a BEF finalmente avançou para a Bélgica. Supõe-se que o capitão não tenha sido o único que perdeu sua entrada em 10 de maio, mas esse comportamento era coisa de soldado, e a punição era completamente diferente para um oficial.

Era esperado que oficiais do Exército britânico soubessem se comportar. Tinham padrões claros a manter e responsabilidades a cumprir, em troca das quais lhes tinha sido concedido poder sobre os outros e uma vida mais confortável. Isso, pelo menos, era a teoria. O novelista Anthony Powell, segundo-tenente no Regimento Galês, escreveu sobre comandar um pelotão: "Trinta homens são meramente uma responsabilidade, sem o menor sentimento compensatório de poder. Eles precisam de atenção eterna." Podia até ser, mas nem todos os oficiais cumpriam com suas responsabilidades.

Alguns eram vingativos. Quando um promissor jovem Gordon Highlander recusou a chance de se tornar o ordenança de um major, explicando que preferiria ficar com seus amigos, ele foi imediatamente condenado a sete dias de confinamento no alojamento. O major ofendido o acusara de estar vestido de maneira imprópria, já que uma ponta de cadarço podia ser vista debaixo da perneira.

Outros foram negligentes. Em fevereiro de 1940, quatro oficiais do Regimento Real de Warwickshire foram condenados por motim e ausência não autorizada. O julgamento na corte marcial deliberou a respeito do afogamento de um soldado durante um exercício de assalto anfíbio, e os quatro oficiais receberam sentença bem indulgentes: os dois majores receberam reprimendas severas, e os dois segundos-tenentes foram repreendidos. O comandante do batalhão, entretanto, foi dispensado da posição. Estes quatro oficiais, junto com

o comandante, tinham falhado em suas responsabilidades. Não tinham cuidado de seus homens.

Considerando a história que costuma ser contada a respeito da evacuação de Dunkirk, pode parecer que todo o Exército britânico estava na França. Isto, naturalmente, não era o caso: havia conscritos e voluntários na Grã-Bretanha, e a *Mass Observation*[10] estava disposta a monitorar seus pensamentos e atitudes. Um recruta recente da Força Aérea Real informava regularmente à organização e revelou que, embora seus colegas não estivessem "profundamente apaixonados" pela RAF, preferiam aquela vida ao Exército. Ele revelou que os soldados costumavam ser reconhecidos por terem as piores vidas.

E também observou que os colegas eram muito menos propensos a subestimar os alemães do que a maioria dos civis, que ainda pensavam que a vitória viria rápido. "Todos compreendem que temos uma noz bem dura para quebrar", explicou. Apesar de Hitler ser descrito como bastardo, ele não ouvia muitas expressões de ódio contra os alemães, e era raro haver discussões políticas, mesmo que — ou talvez porque — houvesse comunistas, socialistas e ex-fascistas entre os recrutas. Ele observou que "todos gostam de democracia, mas sabem muito bem que só estamos lutando pelo capital britânico". Esse cinismo é interessante, considerando que o governante favorito dos recrutas era Winston Churchill, um político que considerou a guerra uma luta pela liberdade e democracia.

As atitudes das pessoas em relação aos opositores conscienciosos estavam divididas. Alguns os consideravam "antinaturais e queriam ir atrás deles para fuzilar todos", enquanto um número surpreendentemente grande concordava que "é preciso muita coragem para ser um opositor consciencioso e nós acabamos escolhendo a saída mais fácil, seguindo a multidão".

Alguns opositores conscienciosos nunca poderiam ser acusados de tomar o caminho mais fácil. R. J. Porcas, de Norbury, no sul de Londres, era um pacifista convicto que considerava o recrutamento um treinamento para o assassinato de seus semelhantes. No entanto, ele se recusou a se registrar como opositor, com o argumento de que nenhum tribunal tinha o direito moral de julgá-lo por uma questão de consciência. Acreditava que a situação era semelhante às inquisições medievais, julgando um homem por suas crenças religiosas.

O sr. Porcas estava ciente das possíveis consequências de sua ação. Em uma carta ao ministro do Trabalho, ele escreveu que estava preparado para "ser entregue às autoridades militares, para que possam ver se conseguem me dobrar". Em última análise, no entanto, Porcas não teve que desempenhar o papel de mártir: foi reconhecido como opositor consciencioso sem ter que comparecer perante o tribunal ou mesmo se registrar. Uma decisão tão

esclarecida (e o esforço por alcançá-la) reflete o abismo entre a Primeira e a Segunda Guerra Mundial em relação à objeção moral.

Apesar de vários pacifistas de alto nível (como A. A. Milne, autor de *Ursinho Pooh*) terem modificado seus pontos de vista e passado a apoiar a guerra, outros permaneceram obstinadamente comprometidos com a paz unilateral. Perguntado por um membro da audiência em uma reunião pública se concordava com Hitler, o deputado trabalhista Rhys John Davies respondeu que odiava Hitler — e que o povo alemão também sentia o mesmo. Ele continuou argumentando que seria a última guerra em que a Grã-Bretanha lutaria como grande potência. No futuro, afirmou, "seremos uma espécie de estado vassalo da América". Apesar de ter um julgamento falho do presente, Davies tinha uma compreensão surpreendente do futuro.

Não era preciso ser um pacifista para evitar o recrutamento durante a guerra de araque, também havia os clinicamente impróprios para o serviço — ou que fingiam ser. Jack Brack, um jovem londrino que sofria de doença cardíaca, foi rejeitado por um conselho médico em outubro de 1939. Pouco depois, tornou-se a figura central de uma fraude organizada, começando quando Maurice Kravis, gerente de um salão de sinuca de Brick Lane, ofereceu-lhe dinheiro para se passar por ele no exame médico. Conforme o combinado, Brack apareceu alegando ser Kravis e conseguiu uma dispensa. Havia muitas pessoas interessadas em evitar o serviço, e Brack logo passou a se submeter a exames regulares sob diferentes nomes. Tomava cuidado para não aparecer duas vezes perante a mesma junta médica, mas depois que seu rosto se tornou conhecido, o golpe estava condenado. Ele foi preso, junto com todos por que tinha se passado. Considerado culpado de conspirar para derrotar as disposições da Lei de Serviço Nacional, foi condenado a três anos de prisão.

Enquanto isso, em Burton-on-Trent, Raymond Gould, de 26 anos, foi enviado para a prisão por não se inscrever para o serviço nacional. A razão, de acordo com sua mãe, era que ele era preguiçoso demais para se alistar. Como evidência do caso, um inspetor do Ministério do Trabalho alegou que tinha sido forçado a esperar vinte minutos para falar com Gould, enquanto a mãe e a irmã o persuadiram a sair da cama. Ao longo do julgamento, Gould recusou-se a falar — mas o tribunal acabou informado de que ele *podia* falar, já que recentemente tinha sido condenado por usar linguagem indecente no Tribunal de Polícia de Derby.

Apesar de haver gente evitando o serviço por muitas razões, houve pelo menos um homem quebrando a lei em uma tentativa desesperada de ingressar no Exército. Um londrino da região norte de 21 anos, Samuel Martin, foi acusado, no Old Bailey, de sabotagem na fábrica onde fazia peças de submarinos.

Samuel estava desesperado para deixar a fábrica e entrar para o Exército, mas seus chefes se recusavam a deixá-lo partir. No dia seguinte, o rapaz montou uma pistola (um dispositivo elétrico que controla a detonação de um torpedo) incorretamente e disse ao capataz que havia perdido o interesse no trabalho. No dia seguinte, montou uma pistola com uma parte crucial ausente. Então cometeu um erro que, de acordo com um perito, não poderia ter sido acidente. Quando foi considerado culpado, correndo o risco de receber uma sentença severa (sabotagem não estava muito longe de traição), o juiz apenas o libertou para que ele pudesse se alistar.

Com o passar dos meses, o povo da Grã-Bretanha, que desde o outono esperava um ataque dos Aliados, começava a se perguntar por que nada acontecera ainda. De acordo com um relatório da *Mass Observation* compilado pouco antes da ofensiva alemã de 10 de maio, oito meses e meio de inatividade começaram a desmoralizar o povo britânico. A confiança tinha diminuído, substituída por diversos pensamentos a respeito de Hitler, de respeito relutante ao ódio contra aquela "espécie de demônio ultra-humano, nascido para amaldiçoar nossos dias".

Depois que os alemães atacaram, o sucesso inimigo reforçou aqueles pensamentos e gerou novos: Hitler era um gênio militar, e sua máquina de guerra era invencível. Apesar disso tudo, a verdade era que os Aliados tinham 1 milhão de homens a mais do que os alemães, e os franceses sozinhos tinham mais tanques e aviões de linha de frente do que o exército inimigo. As lendárias divisões blindadas, aquelas caravanas de invencibilidade nazista, constituíam uma pequena porcentagem da força total do Exército e continham principalmente tanques inferiores para treinamento e tanques tchecos capturados. Quanto à crença no gênio de Hitler, ninguém era mais convicto a respeito disso do que o próprio Hitler, o que gerou consequências desastrosas para suas Forças Armadas.

A força da Alemanha logo se tornaria um fato aceito na Grã-Bretanha, e o mesmo aconteceria com a fraqueza da linha Maginot francesa e a tolice da estratégia da França. "Eles se sentaram em suas posições, muito confortáveis, e esperaram que algo acontecesse", contou Peter Barclay, um oficial do Regimento de Norfolk. Barclay visitou a linha, saiu de lá criticando seu efeito na disposição das tropas para lutar. Percebeu que a linha Maginot os tornava demasiadamente defensivos. Outros soldados britânicos que visitaram a linha descreveram-na — em retrospectiva — como um erro e um elefante branco.

Na verdade, a linha Maginot serviu muito bem a seu propósito, e nunca foi violada. Considerando os acontecimentos subsequentes, a miríade de oficiais

britânicos e homens que relataram, em entrevistas e memórias, avaliações exasperantes a respeito do Exército francês parece muito mais significativa.

Muitas dessas memórias podem, é claro, parecer só uma boa ideia tirada da observação tardia, mas algumas soam verdadeiras. Enquanto participava de manobras, em 1939, o capitão Henry Faure Walker observou a falta de disciplina e treinamento entre os soldados franceses. Ele se lembra de um grupo de reservistas recém-chegados que, chamados à atenção por um oficial, começaram a gritar, xingar e sacudir os punhos. O oficial (um comandante de batalhão) simplesmente se virou para Walker e deu de ombros. Walker manteve um relacionamento amigável com os oficiais franceses durante toda a guerra de araque. Na primavera de 1940, ouviu de um que a moral de seus homens tinha caído tanto que provavelmente não lutariam mais. O homem disse que estavam todos bem-dispostos em 1939, mas o pagamento ruim, o tédio e a desilusão por tanto tempo os tornara "militarmente inúteis".

Lorde Gort enfrentou uma tarefa difícil, considerando que os oficiais estavam nervosos sobre o possível desempenho do Exército francês, e ele provavelmente não receberia um informe completo dos preparativos pela liderança francesa. Gort precisava organizar suas próprias forças da forma mais eficiente possível e manter contato regular e significativo com os franceses. Caso contrário, o perigo o aguardava.

Os alemães atacaram em 10 de maio. Os cidadãos estupefatos do minúsculo estado de Luxemburgo observavam as colunas de artilharia, veículos blindados, carros e tanques que se dirigiam depressa para a fronteira belga. Um jovem alemão oficial de tanques, o capitão Carganico, fez bons progressos até chegar a uma área minada em Bodange, na Bélgica, onde ele e o restante da coluna tiveram que esperar até um caminho ser aberto. No dia seguinte, a fileira prosseguiu, o oficial impressionado pelo contraste entre os luxemburgueses, ricos e bem alimentados, e os belgas, pobres e miseráveis.

Depois de um tempo, recebeu uma mensagem de rádio alertando sobre minas e tropas inimigas de motociclistas à frente. A coluna parou outra vez, até o comandante do pelotão líder decidir disparar em um número de minas visíveis na superfície da estrada. Carganico ouviu uma série de explosões, e logo depois a coluna voltou a se movimentar de novo.

Os tanques preferiam evitar as cidades, então, alguns quilômetros mais adiante, a coluna contornou os limites de Neufchateau. Ao chegar ao topo de uma crista, Carganico via a aldeia de Petitvoir no vale abaixo, as casas brancas e brilhantes reluzindo ao sol. Ouviu alguns disparos, primeiro da aldeia, depois de um bosque à esquerda. Ambos cessaram. Dava para ver os artilheiros belgas na encosta além de Petitvoir, tentando colocar a artilharia em ação, mas foram

atingidos por fogo de metralhadora. Alguns caíram, outros fugiram. Durante todo esse tempo, uma densa coluna de soldados podia ser vista à distância, movendo-se para o oeste, tentando escapar do avanço dos alemães.

Carganico comunicou-se por rádio com a brigada, pedindo combustível, então falou com as tropas para assegurar os flancos do território já capturado, depois seguiu em frente. De repente, ouviu o oficial comandante gritar: "Alto!" O motorista freou, e Carganico percebeu que o tanque estava a centímetros de cair em um poço de quase 10 metros de profundidade, as bordas cobertas de folhagem. Depois de literalmente evitar a armadilha, ele se apressou em espalhar veículos blindados leves pelo caminho.

Pouco antes do pôr do sol, a coluna atingiu a aldeia de Rochehaut e começou a procurar uma ponte para atravessar o rio Semois. Logo cedo, na manhã seguinte, a margem do rio para o sul foi explorada, mas tropas inimigas no alto da margem oposta abriram fogo com uma metralhadora, então foi decidido que iriam para o norte, tentar atravessar em Mouzaive. A coluna avançou sob o fogo da artilharia, mas chegou ilesa a uma seção segura do rio. Os canhões antiaéreos dispararam contra aviões franceses, enquanto os motociclistas atravessavam uma ponte estreita. Naquele ponto, o rio tinha apenas pouco mais de 60 centímetros de profundidade, e os tanques conseguiram atravessar.

A coluna avançou outra vez para o sul, para Ban d'Alle, e logo entrou na floresta supostamente impenetrável das Ardenas. Passando por equipamento abandonado e veículos imobilizados, parecia claro que, com a aproximação dos alemães, as tropas inimigas tinham corrido aterrorizadas para a vegetação rasteira. Seguindo por uma estrada sinuosa, a coluna aproximou-se da fronteira francesa. Tinham coberto cerca de 200 quilômetros desde que saíra da Alemanha, e agora chegavam a uma placa indicando o caminho para Sedan — o primeiro grande objetivo alemão estava próximo, e Carganico e seus colegas estavam confiantes.

Era o fim da guerra de araque para as tropas britânicas. Como John Williams disse, mais tarde:

> A guerra de araque era um tempo de sonho. Não sei o que esperávamos. Vivíamos num/um estado de inocência. Fazíamos o que mandavam, tínhamos nossos oficiais, conhecíamos todos os rapazes e achávamos que tudo estava certo com o mundo. Quando olho para trás, até estremeço. Tenho que fazer um esforço para não me debulhar em lágrimas.

6 Produto usado pelo Exército britânico desde de 1880 para limpar e dar cor ao equipamento militar. [N.T.]
7 Maconochie era um guisado de nabos fatiados, cenouras e batatas em uma sopa rala, nomeado a partir da Companhia Aberdeen Maconochie que o produziu. Foi uma ração alimentar amplamente utilizada para os soldados britânicos em campo durante a Guerra dos Bôeres e durante a Primeira Guerra Mundial. [N.T.]
8 Rede de supermercados britânicos. [N.T.]
9 Soldado de Primeira Classe. [N.T.]
10 A *Mass Observation* foi uma organização de pesquisas sociais criada em 1937, com observadores que mantinham diários e questionários abertos com o objetivo de registrar a vida cotidiana na Grã-Bretanha.

Quatro

Grandes esperanças

William L. Shirer, correspondente americano em Berlim, era um observador do funcionamento cotidiano da Alemanha nazista. Nos dias que levaram à Blitzkrieg, ele ouviu uma transmissão de rádio de Bernard Rust, o ministro da Educação da Alemanha nazista, preparando estudantes alemães para o próximo ataque: "O povo alemão sob o comando de Hitler não tomou as armas para invadir terras estrangeiras e fazer outras pessoas de servos — foi forçado a tomar as armas por Estados que bloqueavam o caminho para o pão e a união."

As crianças alemãs não foram ensinadas a acreditar em um mundo de tolerância e aceitação. De acordo com Rust, "Deus criou o mundo como um lugar para o trabalho e a batalha. Quem não entender as leis das batalhas da vida será eliminado, assim como no ringue de boxe. Todas as coisas boas nesta terra são troféus. Os fortes os conquistam; os fracos os perdem."

Essa mentalidade era a essência destilada do nazismo. Shirer escreveu sobre isso em seu diário na véspera da Blitzkrieg, descrevendo o assunto como o maior problema da Europa. Um correspondente de guerra americano, Webb Miller, morreu em um acidente ferroviário, e a imprensa alemã estava cheia de histórias de que ele tinha sido morto pelo serviço secreto britânico. "O que acontece ao tecido interior que une um povo quando as pessoas são alimentadas

diariamente com mentiras como esta?", escreveu Shirer. É uma questão tão importante hoje como quando foi colocada, em 9 de maio de 1940.

No dia seguinte, Shirer recebeu um memorando de Joachim von Ribbentrop, ministro do Exterior do Reich, anunciando que a Grã-Bretanha e a França estavam prestes a avançar pelos Países Baixos para atacar a Alemanha e que aquela grande nação, desesperada para salvaguardar sua neutralidade, não tinha outra opção que não enviar suas tropas para a Bélgica e Holanda, "Ele estabelece um novo recorde para o cinismo e a mais completa impudência", escreveu Shirer. Não foi surpresa que a censura alemã não tenha permitido que Shirer descrevesse o ataque alemão como "invasão", embora ele *tivesse* permissão para anunciar aos americanos que os alemães tinham "marchado" para a Bélgica e Holanda. "De qualquer maneira, a América soube da invasão, quando ela aconteceu", escreveu Shirer.

Durante todo esse período, Hitler estava desesperado para lançar seu ataque, e só se detinha pelas previsões meteorológicas. Finalmente, a meteorologia deu o sinal positivo na noite de 9 de maio. Heinz Guderian, autor de um livro intitulado *Achtung! Panzer!* e o principal defensor da guerra móvel, ao lado de Manstein, estava no comando do 19º Corpo Panzer, composto por quase 60 mil homens e 22 mil veículos. Conhecido como *schneller Heinz* (o rápido Heinz), ele supervisionou três divisões de tanques Panzer, inclusive uma que avançava às pressas em direção a Sedan, em 10 de maio. Mais tarde, Guderian explicaria sua crença de que um "ataque determinado e forçosamente conduzido" por Sedan e Amiens em direção à costa, atingindo as forças Aliadas que avançavam no flanco, tinha "grandes chances de sucesso".

Atacando ao longo do rio Meuse, em Sedan, apoiado por ataques contínuos de bombardeiros e bombardeiros de mergulho (ao invés de ataques concentrados, que davam aos defensores chance de se reagrupar), Guderian queria refutar a crença dos Aliados de que os franceses tinham o equipamento e os homens para lidar com qualquer esforço alemão de contornar a linha Maginot.

À primeira vista, o plano era incrivelmente ambicioso. Guderian queria que suas três divisões Panzer atravessassem uma área de pouco menos de 5 quilômetros de largura entre as aldeias de Donchery e Wadelincourt, mas seus tanques e tropas decerto não poderiam forçar caminho por um gargalo tão apertado, não? Sobretudo porque os defensores franceses tinham três vezes mais artilharia.

De fato, os ataques aéreos da Luftwaffe se provaram o fator decisivo. Nos 90 minutos antes do cruzamento do rio, na manhã de 13 de maio, 750 aviões, a maioria bombardeiros de mergulho Junkers Ju 87, despejaram bombas contra os defensores. Conhecidos como Stukas, os bombardeiros de mergulho eram

aeronaves interessantes: intrinsecamente lentos e com um alcance limitado, desempenhariam um papel muito pequeno na Batalha da Grã-Bretanha, já que eram tão vulneráveis ao ataque dos caças. Mas, naquela fase da guerra, atuando como apoio de forças terrestres e encontrando poucos oponentes, eram uma arma formidável e aterrorizante.

O modo de ataque do Stuka fazia dele um bombardeiro preciso. Com suas características asas dobradas, a aeronave poderia mergulhar quase verticalmente a uma velocidade de quase 600 quilômetros por hora de uma altitude de 15 mil pés (4.500 metros). Uma ala de Stukas poderia se revezar mergulhando no alvo, atacando um de cada vez, como gaivotas zangadas, e deixando cair a bomba a 1.500 pés (450 metros) antes de subir depressa em ângulo agudo, metralhando tudo enquanto se afastavam. Um botão na coluna de controle do piloto puxava automaticamente o Stuka do mergulho, uma característica crucial da aeronave, já que o piloto (e seu artilheiro, virado para trás) estavam expostos a forças de 6G a 7G que induziam desmaios.

Os Stukas carregavam uma bomba central de 250 quilos e quatro de 50 quilos, duas sob cada asa. Alguns Stukas foram equipados com "Trombetas de Jericó", sirenes de alarme operadas por pequenas hélices, ajustadas ao trem de pouso, que soavam mais alto com a velocidade; mas a bomba central tinha sirenes de papelão montadas nas barbatanas, cada uma afinada em um tom diferente. Os uivos infernais gerados pelas sirenes eram — ainda mais do que os danos causados pelas bombas — a maior arma dos Stukas, gerando terror intenso a soldados e civis. Assim como o medo dos tanques Panzer às vezes fazia as tropas entrarem em pânico e abandonarem suas posições sem que os tanques sequer precisassem estar presentes, o som de um Stuka muitas vezes eliminava um batalhão inimigo sem necessidade de um ataque iminente ou direto. Como escreveu um oficial francês: "O barulho da sirene do avião de mergulho perfura o ouvido e arrebenta os nervos. A pessoa sente como se quisesse gritar e urrar."

O oficial britânico Anthony Irwin, do Regimento de Essex, foi levado a uma exaustão ainda mais brutal depois de ser atacado por seis Stukas perto de Lens. "Os bastardos passavam disparados sobre minha cabeça, e eu conseguia ver claramente um dos pilotos, a cabeça abaixada pela força G, os olhos fechados, a boca aberta... Ele parecia estar rindo de *mim*", relatou. Depois que todos os seis Stukas avançaram, Anthony ficou onde estava, arrebatado e pleno, como se estivesse se recuperando de uma experiência sexual intensa. "Eu suava em bicas, mas queria mais", contou.

Pode parecer surpreendente, mas muitas unidades Ju 87 já tinham removido as sirenes em maio de 1940. Isto teve uma série de razões: as sirenes atrasavam a aeronave em voos nivelados, alertavam o inimigo de sua presença quando o

piloto não conseguia realizar o lançamento, e a tripulação ficava louca tendo que escutá-las por longos períodos. No entanto, é muito raro ler um relato de bombardeio de mergulho alemão por um soldado (ou civil) britânico, francês ou belga que não inclua uma descrição das sirenes. Talvez a reputação do Stuka fosse tão grande que soldados e civis imaginassem a sirene mesmo quando estava ausente, ou talvez um avião mergulhando quase verticalmente a 600 quilômetros por hora gerasse um som agudo parecido com uma sirene.

Apoiados por aeronaves, os tanques de Guderian tinham uma grande vantagem, mas um exame minucioso do célebre avanço alemão oferece algumas surpresas. A 1ª Divisão Panzer, liderada pelo 1º Regimento de Rifles e o Regimento Grossdeutschland, constituiu o impulso central do ataque. O Regimento Grossdeutschland tentaria cruzar o rio na margem norte de Sedan, através da ponte de Pont Neuf. As ordens eram simples: "O 2º Batalhão encabeçará a travessia do Meuse pelo regimento, romperá a Linha Maginot e ocupará o Ponto 247."

Durante duas horas de suor e palavrões, as 6ª e 7ª Companhias marcharam 10 quilômetros em terra de ninguém até o rio, carregando munições, metralhadoras e morteiros. Marcharam pela cidade de Floing, destruída e vazia, salvo por gatos e cães, e, além da cidade, encontraram o Mosa. Foram chamados barcos de assalto, e armas antiaéreas silenciaram os franceses, que começaram a disparar dos bunkers.

Após um tempo, o primeiro pelotão da 6ª Companhia cruzou o rio nos barcos de assalto. Seguiu-se uma equipe de metralhadoras. O restante da companhia dava cobertura aos dois pelotões na margem do rio, contra os rifles e metralhadoras francesas que abriram fogo de uma posição anteriormente invisível. Os alemães se moveram para uma distância de ataque, lançaram granadas de mão e, gritando, invadiram a posição. Os defensores franceses foram feitos prisioneiros. De acordo com seus captores, estavam felizes por ter escapado com suas vidas.

Depois que a maioria da companhia chegou do outro lado do rio, os alemães avançaram em direção ao objetivo, a Colina 247, um pedaço estrategicamente importante de terreno elevado. Os soldados passaram por uma propriedade suburbana, lutando de casa em casa e levando prisioneiros, que foram enviados para a retaguarda. Tiros foram disparados de uma fábrica destruída, e uma fumaça acre saía de suas janelas. Mais prisioneiros foram levados.

A companhia cruzou a linha ferroviária entre Sedan e Donchery para o oeste. Lá, confrontaram setores da 7ª Companhia e descobriram que vários grandes bunkers de defensores franceses impediam seu progresso. Uma rápida conferência levou a uma decisão: a 6ª Companhia atacaria os bunkers. Os

ataques começaram imediatamente. O corpo principal da companhia correu para a primeira casamata, avançando por um pomar, enquanto um sargento e dois homens se arrastaram para a esquerda por entre um pequeno bosque, tomando os ocupantes de surpresa. Uma granada de mão foi jogada na casamata, e os franceses se renderam.

Quando a companhia se aproximou do segundo bunker, a resistência começou a aumentar. Fogo de metralhadora partiu da aldeia de Frenois, e o ataque da artilharia parecia estar se intensificando. Uma arma antitanque disparava sem parar, embora não desse para saber muito bem de onde. Homens caíam e gritavam por ajuda médica. Um morreu, deixando uma última mensagem para sua mãe com o pelotão. Finalmente, conseguiram ver que os tiros vinham de um celeiro sobre uma base verde suspeita, que na verdade era um posto de armas. O lugar logo foi colocado fora de ação, e, quando o segundo bunker foi tomado, encontraram dezenas de garrafas de água lá dentro, o que saciou a sede voraz dos soldados.

Juntando-se (por acaso) com um grupo de metralhadores do 1º Regimento de Rifles, avançando para a direita, a companhia entrou na última fase de seu ataque nas encostas da Colina 247, onde os defensores franceses esperavam por eles. À medida que se aproximavam, os alemães disparavam morteiros leves e metralhadoras. Os franceses responderam, e vários homens caíram. Os alemães se aproximaram lançando granadas de mão e tentando ignorar o fogo francês. Finalmente, quando os primeiros alemães chegaram à posição, correram para o combate corpo a corpo, e o caos da batalha tomou o controle. “Todos fomos empurrados para a frente em uma grande onda”, contou o Oberleutnant (primeiro-tenente) von Courbiere, comandante da 6ª Companhia. Foi ele quem deu o anúncio: “Ponto 247 está em nossas mãos! O caminho para o sul está aberto!”

A teoria da Blitzkrieg, como proposta por Manstein e Guderian, foi formulada em torno da velocidade e mobilidade das divisões Panzer. Em retrospecto, a sabedoria adquirida há muitos anos indica que os tanques Panzer forçaram o extraordinário avanço para Sedan, o que levou aos eventos de maio e junho de 1940. Quando o cenário é examinado de perto, fica claro que o sucesso inicial foi alcançado por pequenas equipes de assalto, que atravessaram o rio com a ajuda de engenheiros e apoio aéreo, e não pelos tão celebrados tanques. Aconteceu enquanto os tanques ainda estavam sob manutenção, antes de entrarem em cena.

Os tanques da 1ª Divisão Panzer começaram a atravessar o rio em 14 de maio, por uma ponte construída durante a noite. Guderian logo os lançou na direção da costa do canal, deixando a infantaria muito para trás. No entanto, embora a

imagem dos Panzers surgindo na costa seja mais familiar do que a de um pequeno número de tropas abrindo caminho pelo rio, o fato é que o rompimento inicial foi feito com a perda de pouco mais de cem homens. Quando comparado ao Somme, 24 anos antes, quando dezenas de milhares de homens foram perdidos na busca de uma ruptura das linhas inimigas, e dada as precauções que a França tinha tomado para manter os alemães longe de seu território, parecia uma conquista extraordinária.

Para um observador, a velocidade e o sucesso do ataque blindado poderia ter parecido um triunfo absoluto, mas alguns previam problemas. Em 15 de maio, o superior de Guderian, Paul von Kleist, ordenou o fim do avanço imediato dos tanques. Guderian ficou furioso e telefonou para Kleist — as vozes se exaltaram. Kleist recuou e concordou que o avanço deveria continuar.

No entanto, no dia seguinte, 16 de maio, ficou claro que tanto o general Gerd von Rundstedt, comandante do Grupo de Exército A, quanto o próprio Hitler compartilhavam das preocupações de Kleist. Logo que os Aliados começaram a sentir a derrota iminente, cresceram os temores de que os franceses, atacando do Sul, pudessem superar os Panzers. Rundstedt acreditava que as divisões motorizadas deviam ser paradas até que um "colar de pérolas" de divisões de infantaria as alcançasse para proteger os flancos. Hitler logo confirmou a ordem.

Franz Halder, chefe de Estado-Maior do Alto-Comando do Exército alemão, não via esse perigo. Ele concordou com Guderian que o avanço deveria continuar tão vigorosamente quanto possível. Sobre Hitler, ele escreveu: "O Führer está muito nervoso. Assustado com o próprio sucesso, ele tem medo de correr qualquer risco, então preferiria puxar nossas rédeas. E ainda dá a desculpa de que tudo se deve à preocupação dele com o flanco esquerdo!"

Esta foi apenas a primeira das ordens de parada a ser confirmada por Hitler nos próximos dias. Halder provavelmente estava certo: Hitler esperava evitar uma repetição do desgaste da última guerra, enviando as divisões blindadas pelas Ardenas, mas não tinha previsto uma passagem tão fácil. O líder destemido estava assustado com o próprio sucesso.

No dia seguinte, no entanto, Hitler já tinha mudado de ideia e permitiu que o ataque continuasse. Como notou Walter Warlimont (em contato diário com Hitler, na época), o Führer havia concedido o poder total a si mesmo, e estava determinado a exercê-lo, mas não tinha conhecimento ou experiência, e seus estados de ânimo e emoções o influenciavam de um extremo a outro.

Os alemães lutando sob um líder caprichoso, mas os britânicos tinham acabado de adquirir seu próprio líder. Em 7 de maio, quando o Parlamento britânico debateu a recente campanha da Noruega, o líder do país era Neville Chamberlain. A maioria dos membros do Parlamento entendeu que o debate

seria apaixonado, talvez destemperado, mas poucos esperavam que terminasse com um novo primeiro-ministro — menos ainda esperavam que esse novo primeiro-ministro seria o velho aventureiro problemático Winston Churchill.

No caso, o debate passou de uma discussão sobre a Noruega para uma avaliação do desempenho geral da administração, sua relação com os cidadãos e sua capacidade de lutar a guerra. Uma das partes interessadas na galeria pública era o embaixador dos Estados Unidos, Joseph Kennedy, que acabara de dizer a Lorde Halifax, o secretário de Relações Exteriores, que estava indignado com o desempenho britânico. Kennedy tinha certeza de que a Grã-Bretanha perderia a guerra.

Chamberlain abriu o debate com uma fraca defesa do desempenho do governo na Noruega e foi confrontado dos bancos de trás da Câmara dos Comuns e forçado a uma justificação embaraçosa de sua sugestão, feita logo no início de abril, de que Hitler tinha "perdido o embalo". O primeiro discurso para atrair a atenção foi do almirante (e membro conservador por Portsmouth Norte) Sir Roger Keyes, que se levantou, em uniforme completo e com medalhas, para falar em nome de "alguns oficiais e homens da Marinha combatente que andam muito infelizes".

E explicou que os homens estavam infelizes por causa das ações do Almirantado e do Gabinete de Guerra, que provocaram o fiasco da Noruega. Contudo, ele dispensou da crítica o Primeiro Lorde do Almirantado, Winston Churchill. A Casa escutou atentamente enquanto Keyes expressava seu "carinho e admiração" por Churchill, acrescentando que desejava "ver o uso apropriado de suas grandes habilidades".

Naquela noite, o rei Jorge VI tentou interferir em nome de seu velho amigo, Chamberlain,[11] oferecendo-se para telefonar para Clement Attlee, líder do Partido Trabalhista, para encorajar a ele a seus colegas socialistas a "fazer valer seu peso" e se juntarem a um governo de união nacional sob Chamberlain. O primeiro-ministro recusou a oferta do rei, pois não achava que precisasse de assistência. Mas, enquanto estava no Palácio de Buckingham, Leo Amery, o membro conservador por Birmingham Sparkbrook, começou a falar na Câmara dos Comuns. Amery era anti-Chamberlain e pró-Churchill, e seu discurso constituiu um grito de guerra para outros que sentiam o mesmo. Ele terminou de forma espetacular, lançando para Chamberlain as palavras de Oliver Cromwell (ou uma aproximação delas), originalmente pronunciadas 287 anos antes: "Você ficou aqui mais tempo do que vale qualquer bem que tenha feito. Digo que parta, e nos permita superar você. Em nome de Deus, vá!"

Na tarde seguinte, o debate prosseguiu com um discurso de Herbert Morrison, membro por Hackney South, um dos mais respeitados nomes do Partido

Trabalhista. No decorrer de seu discurso, Morrison pediu uma divisão — isso equivalia, na verdade, a um voto de confiança no governo. O que se adequava aos conservadores rebeldes, como Amery, que podiam assistir a outros cortarem a garganta de seu líder enquanto apreciavam a performance.

O clímax de um debate já surpreendente foi um discurso de Churchill, que defendia vigorosamente o governo (e a si mesmo), embora plenamente consciente de que sua única chance de finalmente se tornar primeiro-ministro dependia de uma derrota do governo (e dele mesmo). De fato, houve uma discussão contundente quando Churchill aceitou que devia assumir sua parte da responsabilidade pela campanha da Noruega. "O honorável parlamentar não deve se permitir ser convertido em um abrigo antiaéreo para impedir que os estilhaços atinjam seus colegas", disse o ex-primeiro-ministro David Lloyd George. Se outros estavam preparados para defender Churchill de si mesmo, ele ainda tinha condições de se tornar primeiro-ministro.

O voto parlamentar é, como sempre foi, um teatro. Os membros andam por um corredor (conhecido como lobby) à esquerda ou à direita da câmara, dependendo de como estão votando. Na noite de 8 de maio, os dois grupos gritaram insultos infantis um para o outro. "Ratos!", gritava um dos lados, "Puxa-saco!", berrava o outro. Muitos conservadores, alguns oficiais na ativa uniformizados, juntaram-se aos grupos de oposição no lobby "não". Um dos rebeldes, antigo defensor de Chamberlain, entrou no lobby em lágrimas.

Ainda assim, o resultado não foi conclusivo. O governo obteve 281 votos, a oposição 200, e Chamberlain acreditou que isto fosse suficiente para que permanecesse como primeiro-ministro. No dia seguinte, suas esperanças foram brevemente reavivadas, já que os conservadores rebeldes anunciaram que o apoiariam enquanto seu gabinete incluísse ministros trabalhistas e liberais, mas suas esperanças logo foram desfeitas quando o Partido Trabalhista decidiu que seus ministros não serviriam em seu gabinete. Ele não teve escolha senão renunciar.

Mas quem assumiria? Havia dois candidatos: Churchill e o Secretário de Relações Exteriores, Lorde Halifax. Churchill tinha inimigos. Muitos no Partido Conservador desaprovavam sua liderança e seu círculo se amizades políticas devido a uma suposta falta de decência. "A vida pública perdera todas as qualidades que lutamos para manter", declarou Nancy Dugdale, sobre um possível governo Churchill. Chamberlain preferia Halifax, e o rei também, mas Halifax se retirou da corrida, dizendo a Chamberlain e Churchill que o fato de ser um lorde, um par do reino, tornaria o trabalho impossível.

A verdade é que era pouco provável que sua nobreza atrapalhasse, já que algumas exceções constitucionais decerto seriam feitas durante esse período de

crise. Talvez Halifax estivesse intimidado pelo peso do trabalho e a possibilidade de fracasso. Ou talvez preferisse ficar no fundo, estabilizando os excessos de Churchill, pronto para recolher os cacos caso ele falhasse — e ele provavelmente esperava que Churchill falhasse: "Acho que WSC não será um bom PM", escreveu a Lady Alexandra Metcalfe, em 13 de maio. Mas, seja qual fosse o motivo, Halifax recusou o posto.

A invasão nazista dos Países Baixos começou em 10 de maio. O instinto de Chamberlain, em vista da expansão da crise, era de permanecer como primeiro-ministro, mas o amigo íntimo, Kingsley Wood, discordou, dizendo-lhe que era necessário um governo nacional para enfrentar a nova situação. Chamberlain aceitou o conselho e ofereceu sua renúncia ao rei.

Dois pequenos eventos naquele dia fatídico dão uma noção das atitudes britânicas contemporâneas. Jeffrey Quill era o piloto chefe de testes de Spitfire, trabalhando para a Vickers Supermarine. Logo cedo, na manhã de 10 de maio, ele telefonou para um casal de idosos, velhos amigos de seus pais, e comentou, casualmente: "Eu não ficaria surpreso se o velho Churchill entrasse no poder." "Meu Deus, eu espero que não!", exclamou o marido. "Aquilo me fez perceber o quanto sua geração de ingleses desconfiava de Churchill", revelou Quill. "Aos olhos deles, Churchill era um homem politicamente selvagem." Mais tarde, naquele mesmo dia, depois que o público britânico soube do avanço alemão, o político conservador Henry "Chips" Channon, um americano com um polido sotaque britânico, escreveu em seu diário ácido: "Outro dos golpes brilhantemente concebidos por Hitler, e claro que ele aproveitou o momento psicológico da Inglaterra politicamente dividida e a casta governante cheia de dissensões e raiva..." Era colocada a visão de Churchill como um entrave, e Hitler como o gênio ultra-humano, o feiticeiro prevendo a fraqueza da Grã-Bretanha à distância.

Com a renúncia de Chamberlain, o caminho estava aberto para Churchill. Quando ele chegou ao Palácio de Buckingham, mais tarde, no mesmo dia, houve uma brincadeira entre o rei e seu novo primeiro-ministro. "Suponho que você não saiba por que mandei chamá-lo", disse o rei.

"Senhor, simplesmente não conseguia imaginar por quê."

O rei riu, dizendo que queria que Churchil formasse o novo governo.

Houve menos humor em uma conversa entre Churchill e seu guarda-costas, Walter Thompson, enquanto saíam do palácio. "Só desejo que a posição tivesse chegado em tempos melhores, pois agora você tem muito trabalho pela frente", disse Thompson.

As lágrimas brotaram nos olhos de Churchill. "Só Deus sabe quanto trabalho", respondeu. "Espero que não seja tarde demais. Tenho muito medo de que seja.

Nós só podemos fazer o melhor...”

A responsabilidade acabou caindo sobre os soldados britânicos, então na França, mas prestes a mudar para posições pré-estabelecidas na Bélgica. Na manhã de 10 de maio, como de costume, o subalterno Jimmy Langley, dos Guardas de Coldstream, estacionado perto de Lille, foi acordado por seu ordenança conversador, que lhe entregou o chá, informou-lhe sobre o clima, anunciou que seu banho estava pronto e mencionou, de passagem, que os alemães tinham invadido a França, a Bélgica e a Holanda.

Mais a oeste, em Bailleul-lès-Pernes, o segundo-tenente Peter Hadley, do Regimento Real de Sussex, começou a ouvir rumores vagos mas persistentes de que os alemães tinham invadido. Quando descobriu que era verdade, sentiu ao mesmo tempo alívio e insegurança: o que, afinal, o futuro reservava? Mas seus homens tinham recebido um senso de propósito, e logo estavam cantarolando, animados, em expectativa.

O avanço da BEF na Bélgica foi liderado pelos carros blindados do 12º Regimento de Lanceiros. Alcançaram o rio Dyle em 11 de maio, e milhares de homens começaram a cavar novas posições nas 22 milhas de terra entre Louvain e Wavre. Precisavam defender o terreno para manter a frente geral curta e usar o mínimo de divisões possível. O Segundo Corpo de Exército do general Alan Brooke manteve-se à esquerda da linha, com a 3ª Divisão na frente e a 4ª Divisão em reserva, enquanto o Primeiro Corpo de Exército do general Barker manteve-se à direita, com a 1ª e 2ª Divisões na linha de frente e a 48ª Divisão em reserva. Os belgas estavam à esquerda dos, e os franceses, à direita, mantendo uma linha de Wavre a Namur e ao longo do rio Meuse, passando pela fatídica cidade de Sedan.

O oficial dos Engenheiros Reais, Anthony Rhodes, ainda se lembrava das boas-vindas dos civis belgas enquanto a BEF avançava. Como oficial e membro do Exército britânico, sua passagem foi festejada. Dentro de um café, foi recepcionado por uma multidão aplaudindo, oferecendo-lhe charutos e pagando bebidas. “Os bons e velhos Tommies!”, gritou alguém. “Eles vão ganhar a guerra!”

O médico da unidade de Rhodes, em outro lugar do café, estava sendo tratado ainda melhor. Um rapaz mandava uma jovem beijá-lo, dizendo que ela deveria estar feliz em beijar um dos salvadores de seu país. Finalmente, a mulher cedeu, então o jovem insistiu em que ela passasse a noite com o médico, assegurando ao britânico que ele ia gostar da jovem e que tinha muita autoridade para dizer aquilo, pois era o marido dela. O médico estava muito interessado em aceitar a oferta. Afinal, poderia ser considerado rude desprezar tamanha hospitalidade, mas Rhodes o afastou. Havia uma guerra para lutar.

Pouco depois, o mesmo médico acreditou ter apanhado um espião — um belga da quinta coluna[12] que secretamente defendia os alemães. Um vendedor de jornais que conseguiu se apossar de cópias do *Daily Mail* comentou que tinha vivido dois anos em Lincoln. O médico, um homem de Lincolnshire, ficou desconfiado e perguntou ao vendedor sobre determinada rua, e o homem respondeu que nunca ouvira falar dela. Com um ar de triunfo, o médico anunciou que o vendedor estava mentindo, que devia ser um espião. O sujeito poderia ter sido entregue à Polícia de Segurança de Campo para averiguações se não tivesse sido descoberto que ele estava dizendo a verdade. O homem *tinha* morado em Lincoln — Lincoln, Nebraska.

Na verdade, a paranoia de espionagem era tão intensa na BEF quanto se tornaria na Grã-Bretanha nos meses que se seguiriam. Rhodes participou de uma averiguação de supostos espiões pela Polícia de Segurança de Campo da divisão, e um oficial e dez oficiais não comissionados tiveram o trabalho de entrevistar centenas de suspeitos. O primeiro foi um desertor do Exército belga. Uma velha disse que o vira entrar em uma casa com uma caixa contendo um aparelho de rádio portátil sem fio. O homem negou, alegando que a caixa continha comida e que, inclusive, a velha comera um pouco (sem dúvida inúmeros rancores particulares vieram à tona durante este período). Em vez de liberar o homem, o oficial de Segurança do Campo ordenou que ele fosse entregue à polícia local, que lhe daria alguns minutos para provar que não era um espião antes de executá-lo.

Não foi apenas a ala de Segurança de Campo que tratou de supostos espiões. A ala Provost, a Polícia Militar, também lidou com o problema. Rhodes lembra-se de ter ouvido falar de um jantar entre seu ajudante e o oficial Provost da divisão, o que o deixou perturbado e tranquilizado:

— Você atira mesmo nos espiões? — perguntou o ajudante.

— É claro — respondeu o oficial.

— E você faz isso sozinho? Quer dizer, o julgamento e tudo o mais?

— Claro.

— Mas você deve tomar bastante cuidado para que *realmente* sejam espiões, não é? Quer dizer, é um poder absoluto, não é?

— É *absoluto*, realmente — respondeu o oficial, sorrindo.

Os espiões eram presos sob as evidências mais frágeis. Leon Wilson era membro de um regimento francês de artilharia pesada. Quando estava perto de Armentières, viu um homem arando um campo em uma direção particular e concluiu que flechas estavam sendo desenhadas "para mostrar aos Stukas onde estávamos", e o homem acabou preso e levado embora.

E a justiça poderia ser ainda mais sumária. O soldado Edgar Rabbets, do Regimento de Northamptonshire, relatou: “Se eu notasse que alguém estava arando errado, a pessoa levava um tiro. Atirei em dois homens que estavam fazendo isso. Eles sabiam o que estavam fazendo, e eu sabia o que eles estavam fazendo, então não havia necessidade de discussão.”

Claro que erros foram cometidos. Dois espiões vestidos de sacerdotes jesuítas estavam prestes a ser fuzilados por artilheiros britânicos quando o padre regimental interveio. Ele questionou os espiões em latim e descobriu que eram mesmo sacerdotes. E não foram apenas as pessoas locais que ficaram sob falsa suspeita. Em 23 de maio, um piloto da RAF que tinha abandonado a aeronave foi capturado e fuzilado por soldados franceses, declarado como espião.

Na maior parte, a chegada britânica no Dyle foi suave. A 3ª Divisão encontrou a posição proposta já ocupada por uma divisão belga, e houve um impasse entre o general de divisão Bernard Montgomery e seu equivalente belga, até que começaram os bombardeios alemães e as tropas de Monty foram autorizadas a assumir.

Em 14 de maio, um dia ensolarado de primavera, as tropas britânicas fizeram seu primeiro contato com o inimigo. No setor da 3ª Divisão, o capitão Humphrey Bredin, comandante de companhia do Regimento Real de Rifles do Ulster, estava sentado no outro lado do rio lendo um jornal. Um coronel de cavalaria passou com a notícia de que os alemães se aproximavam e desejou boa sorte a Bredin, que agradeceu e continuou a ler o jornal.

Um pouco mais tarde, o ordenança de Bredin perguntou: “O senhor consegue ver? Acho que tem alguém vindo!” Através dos binóculos, Bredin viu uma motocicleta com sidecar alemã subindo a estrada. Ele esperou alguns momentos antes de dar voz de comando ao ordenança e a outro soldado para abrir fogo. Os três cruzaram o rio para a posição de seu pelotão, onde Bredin disse a um suboficial dos Engenheiros Reais para explodir a ponte.

Os alemães passaram três dias tentando quebrar a linha. Bradin afirmava que pareciam bem treinados, mas eram previsíveis. Os alemães queriam tomar um edifício de quatro andares à direita, na parte frontal da posição dos Rifles, a cerca de 100 metros de distância, mas para chegar lá começaram a avançar por terreno aberto, pontilhados com galpões de madeira. Os homens de Bredin eram peritos atiradores e tinham acabado de receber metralhadoras Bren, então tiveram pouca dificuldade de acertar os alemães de capacetes polidos, que corriam sozinhos e aos pares para o edifício. Alguns se refugiaram atrás dos galpões, mas tábuas de madeira não paravam balas .303, e os alemães sofreram grandes baixas.

Os homens de Bredin também estavam sofrendo. Os alemães usavam uma metralhadora pesada que fazia um ruído alarmante de *g'doonk g'doonk g'doonk* quando disparada. Soldados inimigos começaram a chegar à casa de quatro andares, e franco-atiradores tomaram posição no telhado, com visão clara dos Rifles. Depois que os alemães consolidaram sua posição, vários atiradores foram atingidos, incluindo o ordenança de Bredin, que morreu com um tiro na cabeça.

No dia seguinte, os alemães montaram um ataque que foi quase inteiramente repelido por um único cabo disparando carregador após carregador de balas de metralhadora Bren. Todavia, o ataque foi apenas um prelúdio: os alemães estavam se preparando para um grande assalto. A posição de Bredin estava ligada ao quartel-general da divisão por cabo, e ele telefonou para pedir: "Por favor, mande um *uncle target* para um local a cerca de 100 metros da nossa posição."

"*Uncle target*" era uma chamada de emergência para que todos os canhões da divisão disparassem em um único ponto durante dois ou três minutos, e Bredin estava dando ordenadas para que atingissem a casa. Ele percebeu que alguns dos projéteis provavelmente ficariam fora de alcance, mas afirmou que "consideramos melhor sermos mortos por nossas próprias granadas do que sermos derrotados pelo inimigo". No caso, um par de disparos ficaram aquém, e nenhuma atingiu a posição dos Rifles. A casa foi obliterada e o dia acabou em calmaria.

No dia seguinte, os alemães tentaram explorar uma brecha que acreditavam existir entre os Rifles e uma posição dos Guardas dos Granadeiros, à direita, mas os Guardas os forçaram de volta. Então, apesar de ter conseguido resistir aos avanços alemães, Bredin recebeu a surpreendente ordem de retirada.

O subalterno Anthony Irwin, do 2º Batalhão do Regimento Essex, retornava de sua folga quando os alemães atacaram. Ele passou vários dias tentando alcançar o resto do batalhão junto com um de seus sargentos. Enquanto o par dirigia para Bruxelas, Irwin e seu sargento notaram o grande número de civis e soldados belgas movendo-se para o outro lado. "Olhe só para eles", comentou o sargento, "isso não está certo!"

Aproximando-se da cidade atrás de seu batalhão, Irwin parou em um centro de controle do Exército. Decerto algum oficial lá dentro teria a última ordem de batalha — e ele realmente pôde ver a última posição do batalhão, que um capitão amigável e solícito mostrou em um mapa. Irwin agradeceu o homem antes de sacar a pistola e perguntar se ele preferia ser baleado ou verificar suas credenciais. "Sinto muitíssimo, meu caro rapaz", respondeu o capitão, reconhecendo quão "bobo" pareceria se Irwin se revelasse um espião alemão.

Depois de mais uma hora dirigindo, Irwin chegou à pequena aldeia onde o batalhão estava alojado e encontrou seu comandante da Companhia "C". O batalhão, segundo ele, devia defender pontes ao longo do canal Charleroi, em um subúrbio de Bruxelas pouco atrás do Dyle. Foi informado, de forma um tanto tétrica, que aquelas pontes não podiam ser perdidas — deveriam ser defendidas até o último homem.

Irwin encontrou o pelotão bebendo em um bar local. Ficou feliz em ver que eles estavam concentrados na cerveja, evitando o Dubonnet e o anis. No entanto, não tentavam evitar a jovem mulher que anunciou que cederia o corpo para os bravos Tommies britânicos lutando em defesa de sua terra. Três membros do pelotão a aceitaram. Naquela noite, quase toda a aldeia pôde ver o batalhão avançando para o canal e para as pontes que iria defender.

Tão logo chegaram, as pontes foram preparadas para demolição por engenheiros franceses — Irwin assistiu à demolição, fascinado. A explosão da ponte também causou problemas: era uma estrutura grande, que permitia a passagem de quatro linhas ferroviárias para o outro lado do canal, e seria preciso três toneladas de explosivos na base de seus dois suportes principais, mas os engenheiros tinham apenas cabos o suficiente para 13 metros entre a carga explosiva e o detonador. O sapador francês à cargo da detonação devia saber que não sobreviveria à explosão a uma distância daquelas, mas apertou o botão, mesmo assim, obedientemente, acabando com a ponte e com a própria vida.

Naquele momento, Irwin estava a 450 metros de distância, e viu as linhas ferroviárias se elevarem no ar, lenta e silenciosamente, antes de ouvir a explosão. A fumaça cobriu tudo, choveu pedras e metais ao seu redor, os edifícios tremeram, e o vidro se estilhaçou. Irwin se jogou no chão, enterrando-se o mais profundamente que pôde.

Ele então assistiu à próxima ponte sendo implodida, desta vez por engenheiros britânicos. A carga acidentalmente foi detonada enquanto a ponte ainda estava sendo usada por refugiados belgas a caminho da França. A imagem de um homem completamente sem roupas, ainda pedalando a bicicleta, mesmo 40 pés acima da terra, ficou impressa em sua mente.

Mais tarde, naquela mesma noite, Irwin liderou uma patrulha até o centro de Bruxelas, mas conseguiu voltar à posição bem a tempo. Apesar de não ter visto um só um alemão, chegaram as ordens de começar a retirada enquanto ele estava fora.

Humphrey Bredin e Anthony Irwin ficaram surpresos com aquilo. Dois dias antes, em 14 de maio, Winston Churchill ficara igualmente surpreso com o telefonema do primeiro-ministro francês, Paul Reynaud, informando-o da causa dessas retiradas — o avanço alemão. O general Henry Pownall, chefe de pessoal

da BEF, fala sobre isso em seu diário. Ele escreveu: "Os alemães, inexplicavelmente, atravessaram o Meuse." A palavra-chave é "inexplicavelmente". Pownall e seu comandante-chefe, Lorde Gort, não conseguiam explicar o avanço e não sabiam muito bem como estava sendo enfrentado. Foi esta a consequência alarmante do status subordinado da BEF na guerra de araque e de sua incapacidade de monitorar a força aliada.

Na manhã seguinte, Churchill foi acordado por outro telefonema de Reynaud, desta vez em pânico. O líder francês dizia que a estrada para Paris estava aberta e que a batalha tinha sido perdida, então França teria que se render. Churchill tentou acalmá-lo, mas a Holanda acabou também se rendendo no mesmo dia, com seu Exército dominado, e quase mil mortos em um intenso ataque de apenas alguns minutos da Luftwaffe sobre Roterdã. "Não esperávamos que a Holanda fosse resistir por muito tempo, mas cinco dias é exagero", escreveu Pownall.

Em 16 de maio, o comandante do 1º Grupo de Exército, o general Gaston Billotte (que, em teoria, era responsável por assegurar que a BEF fosse mantida informada dos acontecimentos), ordenou que as forças francesas, britânicas e belgas se retirassem, evitando serem flanqueadas pela vanguarda Panzer em Sedan. Foram justamente as ordens que surpreenderam Bredin e Irwin. Quando Churchill foi informado, ficou infeliz, sem conseguir entender por que uma centena de tanques alemães atravessando a linha em Sedan deveria forçar os britânicos a uma retirada. Aquilo certamente exporia a BEF a um grande risco.

Churchill decidiu viajar para Paris com seu chefe de Estado-Maior, o general Hastings Ismay, e o vice-chefe do Estado-Maior Imperial, o general Sir John Dill. Eles voaram de Hendon para Le Bourget em aviões Flamingo, então foram levados primeiro para a embaixada britânica, depois para o Ministério das Relações Exteriores francês, no Quai d'Orsay. Lá, Churchill conheceu o general Maurice Gamelin, comandante-chefe dos Aliados, além de Édouard Daladier, ministro da Defesa, e de Reynaud.

Gamelin começou a reunião explicando a situação, parado diante de um mapa das linhas aliadas apoiado em um cavalete. A característica mais clara no mapa era uma pequena protuberância cheia de rabiscos pretos, representando o avanço alemão. Quando Gamelin terminou de falar, Churchill perguntou: "*Où est la masse de manœuvre*?" (Onde está a reserva estratégica?). Gamelin balançou a cabeça, deu de ombros e respondeu: "*Aucune"* (Não há nenhuma.).

Churchill ficou estupefato. Onde estava o resto do poderoso Exército francês? Como os comandantes poderiam deixar de criar uma reserva atrás de um ponto vulnerável na linha de frente? "A situação", escreveu ele, depois da guerra, "era incomparavelmente pior do que imaginávamos". Era tão ruim que ele concedeu

um pedido francês de seis outros esquadrões de caça da RAF, apesar de acreditar que sua perda comprometeria gravemente a defesa da Grã-Bretanha. Após esta reunião, Churchill voou de volta para casa, reconhecendo a necessidade da BEF se retirar para manter uma linha contínua. Na verdade, no dia seguinte, ele pediu a Chamberlain, que permaneceu em seu Gabinete de Guerra, que estudasse a viabilidade de retirar completamente a BEF da França, possivelmente "pelos portos belgas e do canal". Em 17 de maio, já havia conjecturas hesitantes sobre uma possível evacuação.

A retirada teve início na noite de 16 de maio e só acabou na noite de 18 de maio, com a defesa de uma linha ao longo do rio Escalda. O processo todo se deu brigada por brigada. Quase todos os soldados não viam razão para recuar — alguns se perguntavam se sua unidade estava sendo enviada para retaguarda como punição por algum delito menor, enquanto outros especulavam que o inimigo fizera avanços localizados, causando um reajuste na linha de defesa. Só quando os rumores começaram a circular é que houve suspeita de que os alemães estavam muito perto de flanquear todo o Exército britânico e cortar as linhas de abastecimento.

Algumas unidades britânicas entraram em desordem na retirada, uma amostra precoce do que estava por vir. Enquanto avançava pela floresta de Soignes, uma unidade de artilharia se separou, chegando às posições do 2º Regimento de East Yorkshire "em estado de choque e alarme".

Os belgas, que tinham recebido os britânicos como hóspedes honrados, estavam amargamente desapontados em ver seus convidados recuando tão depressa. "Como é que esperam que os Exércitos franceses do Sul mantenham a posição se os ingleses estão se retirando desse jeito?", perguntou Anthony Rhodes. Ele falou com a dona do bordel local, que disse que isso seria muito fácil de superar. "Os alemães são clientes ótimos. Os melhores", explicou ela. "Sei muito bem, eu estava aqui na última guerra." Quando o 1º Batalhão do Regimento do Sul de Lancashire recuou para perto de Bruxelas, foi alvejado por uma unidade belga, que os confundiu com alemães. Houve tiroteio intenso, resultando em muito mais baixas belgas do que britânicas. "Foi lamentável, mas ficamos bastante satisfeitos", contou um soldado de South Lancs. "Foi nossa primeira ação à queima-roupa, e nos saímos muito bem."

Quase todos os soldados britânicos ficaram espantados com as hordas de refugiados belgas se afastando da fronteira alemã, hora após hora, dia após dia. Peter Hadley, que estava perto de Antuérpia, comparou a cena à estrada que conduz ao estádio de Wembley dez minutos depois que acaba uma final de campeonato. Alguns iam em carros ou carroças puxadas por cavalos e de

bicicleta, mas a maioria se deslocava a pé, com fardos nos ombros e malas nas mãos.

Um desses refugiados era Louis Van Leemput, de 13 anos. Ele foi acordado, em 10 de maio, quando estava em sua casa perto de Antuérpia, pelo som de aviões alemães voando baixo. O rádio logo informou o que estava acontecendo, e o pai de Louis, que trabalhava para o Arsenal Militar Belga, teve que sair imediatamente. O restante da família — Louis, sua mãe e seu irmão de 7 anos — se dedicou a embalar algumas posses, trancar a porta da frente e partir para Ypres junto com os vizinhos. Como todos os outros na estrada, eles estavam fugindo dos alemães, carregando seus parcos pertences em um carrinho puxado por um dos vizinhos pelas estradas de paralelepípedos, enquanto outros empurravam por trás.

"A caminhada até Ypres foi péssima", contou Louis. A viagem levou uma semana. Precisavam encontrar alimento todos os dias, e geralmente compravam de fazendeiros. Louis contou que os refugiados estavam assustados, então havia pouca conversa — só trocavam frivolidades sobre de onde eram. Não via problema naquilo, mas acreditava que, se tivessem que ficar na estrada por muito mais tempo, teriam provavelmente perecido já que comida e água eram artigos escassos.

Hortense Daman era uma jovem belga cuja família viria a trabalhar para a Resistência. Traída por um informante, em 1944, Hortense seria enviada ao campo de concentração de Ravensbrück para se tornar objeto de experimentos médicos nazistas. Porém, ela ainda se lembrava de ver, em 10 de maio de 1940, um avião alemão caindo do céu. Enquanto a aeronave zunia em direção ao solo, seus amigos aplaudiam a destruição iminente — até que o avião soltou uma bomba e subiu de volta. Era um Stuka. Foi quando um homem apareceu, pegou Hortense em um braço e sua irmã no outro e saiu correndo. Tudo era caos, e metade da rua foi arrasada por bombas.

"Todos achavam que a guerra não duraria muito e derrotaríamos os alemães", contou Hortense. Assim como a família de Louis Leemput, ela, a mãe, o pai, o avô e duas tias saíram de casa naquele dia e começaram a caminhada para longe da fronteira com a Alemanha. Depois de um tempo, alguém comentou que não tinham levado nada, nenhuma comida, roupa ou cobertor, então seu pai e seu avô foram para casa buscar as coisas enquanto as mulheres esperavam em um campo. Quando os homens retornaram, repararam que tinham esquecido de pegar dinheiro. Sua mãe ficou furiosa.

Hortense ainda podia lembrar dos confrontos nas estradas. "O pânico era intenso", contou. "O pânico, as brigas, os gritos! Não dava para acreditar nos nossos próprios olhos!" Ela ainda pôde se lembrar de vacas gritando nos campos

e da avó parando para ordenhá-las, para aliviar a dor. E se lembrava de um jovem com uniforme britânico sendo espancado depois que alguém gritou que ele era espião. A polícia levou o sujeito embora, mas Hortense ainda achava que ele era um soldado de verdade, vítima da histeria.

Louis van Leemput tem memórias amargas dos ataques aéreos alemães. Cada vez que um avião aparecia, seu grupo mergulhava em uma vala ao lado da estrada. Ele se lembra do som de *tuck, tuck, tuck* das balas nos paralelepípedos. Todas as noites, o grupo de Louis encontrava uma fazenda onde podiam dormir, em camas improvisadas de palha ou feno. Uma noite, foram acossados por soldados belgas igualmente cansados, e tiveram que andar até o amanhecer. "Naquele dia, eu estava tão exausto, que caí ao lado da estrada e tive que ficar deitado um pouco ali", revelou Louis. "Eu não tinha mais forças."

Por fim, se estabeleceram por uma semana em uma fazenda perto de Ypres, junto com outros refugiados. Um dia, Louis estava do lado de fora da casa principal, na latrina, quando viu um bando de pássaros se aproximando. Vendo que os pássaros aumentavam, ele percebeu que eram Stukas. Então se levantou de um salto, puxou as calças e correu para o celeiro, gritando "Stukas!" A essa altura, no entanto, as aeronaves já estavam mergulhando: "Só o som já é o bastante para fazer você morrer de medo, então vem o barulho das bombas rugindo, e as pessoas começam a gritar. E tivemos tanta sorte... as bombas erraram a fazenda e explodiram no terreno ao lado. Assim que deu, enrolamos nossas coisas e voltamos à estrada com a carroça."

Os civis britânicos estavam enfrentando uma guerra diferente. Um relatório do *Mass Observation*, compilado em 14 de maio, observou "um grande aumento da inquietação", particularmente acentuado em Londres, mas observado em toda a Grã-Bretanha. As atitudes variavam. Iam de: "Ele [Hitler] está dando um trabalhão, não é? Se conseguirmos segurá-lo por um tempo, vai ficar tudo bem. Se ele não conseguir passar, estará acabado." Até: "Ninguém consegue imaginar nada tão ruim. Minha opinião é que isso é a pior coisa que já aconteceu na história."

No entanto, o aumento da inquietação teve um corolário positivo: um tsunami de voluntariado varreu a nação. As pessoas começaram a doar tempo e energia, em um desejo comum de aumentar a capacidade da Grã-Bretanha de se defender e se organizar. Teve início uma miríade de organizações, entre elas o Instituto da Mulher, com a sua confecção de geleias e coleta de frutos de roseira; o Serviço Voluntário Feminino, com as cantinas móveis e assistência de evacuação; e a Agência de Aconselhamento dos Cidadãos, com orientações de bem-estar. Porém, em 14 de maio, o secretário de Estado para a Guerra, Anthony Eden, anunciou a formação de uma organização voluntária de homens entre 17 e 65

anos, os Voluntários de Defesa Local — entidade que serviria como Exército Civil para resistir a qualquer futura invasão alemã.

O nome "Voluntários de Defesa Local" não durou muito tempo. Em julho, Churchill insistiu que fosse mudado para o mais inspirador "Guarda Nacional". Apesar das mudanças de nome, a organização cumpriu uma série de papéis importantes, e sua popularidade instantânea — 250 mil homens inscritos ainda na primeira semana — refletia o desejo popular de se unir para resistir ao inimigo nazista.

Dois dos primeiros voluntários já nos dão uma noção da diversidade excêntrica dos VDL. O soldado Standish Vereker era irmão de Lorde Gort, comandante-chefe da BEF. O soldado Gebuza Mungu, por sua vez, era filho de Umundela Mungu, comandante zulu na batalha de Rorke's Drift. Mungu tinha sido domador de leões de circo durante oito anos, antes de se mudar para o sul do País de Gales e passar a trabalhar na indústria do aço. Apesar de seus 63 anos, nunca faltou a um desfile dos VDL (e alegava a estranha "distinção" de ter uma vez sido chicoteado pelo pai do general Smuts).

Nesta fase inicial, o papel militar dos VDL era insignificante. Os voluntários usavam braçadeiras, não uniformes, e tudo sem insígnias ou divisas. Além disso, treinavam com cabos de vassoura e cumpriam uma grande quantidade de deveres espúrios de guarda, com resultados mistos. Quando um oficial contestou um soldado a respeito do dever de guarda, eles travaram o seguinte diálogo:

— Qual é o seu trabalho?
— Não sei não, senhor.
— Quem é o seu sargento de pelotão?
— Não sei não, senhor.
— Quem é seu oficial de pelotão?
— Não sei não, senhor.
— Quem é o comandante da sua companhia?
— Não sei não, senhor.
— Quem sou eu?
— Não sei não, senhor.
— Há quanto tempo você está na companhia?
— Três meses.
— Quantas vezes você desfila?
— Cinco noites por semana, senhor.

O soldado foi posteriormente exonerado do cargo por deficiência mental.

Ainda assim, apesar de todas as limitações militares iniciais, os VDL desempenhavam um importante papel de propaganda. Além de fazerem os cidadãos se sentirem úteis, também acalmavam o crescente medo de uma invasão aérea. Quase todo o discurso de Anthony Eden se concentrava nas tropas paraquedistas alemãs e no papel que a nova organização poderia desempenhar para combatê-las. "Viemos pedir a ajuda de vocês", pediu Eden ao público, antecipando John F. Kennedy — em um inglês polido — por mais de vinte anos.

Durante os meses e anos vindouros, os VDL (e a Guarda Nacional) se tornariam mais profissionais, mais bem organizados e muito mais bem financiados, mas começaram como uma organização caseira, cujos desenvolvimentos vinham majoritariamente dos membros, e não das autoridades. Antiguidades (incluindo um canhão de bronze chinês) foram removidas dos museus para complementar o arsenal, e muitas unidades fizeram seus próprios coquetéis Molotov. Os VDL de Bexley recolhiam garrafas antigas de uísque e refrigerante (as garrafas de cerveja eram consideradas muito grossas) para encher com uma mistura de alcatrão e gasolina — aquecida com todo o cuidado, de forma que os ingredientes se misturassem —, e as deixavam em suportes de lona feitos especialmente para isso. Com isso, cada membro poderia defender a fronteira de Kent armado com doze coquetéis Molotov.

Uma unidade de VDL que mais se destacou durante estes primeiros dias foi a Patrulha do Alto Tâmisa, que operava nas águas do rio Tâmisa não afetadas pela maré entre Teddington e Lechlade, um trecho de aproximadamente 200 quilômetros. A patrulha consistia em proprietários de lanchas motoras encarregadas de proteger o rio, as margens, pontes, comportas e eclusas de sabotagem. Em caso de invasão, a patrulha seria responsável por explodir as pontes. Três de seus barcos, Constant Nymph, Surrey e Bobell, viriam desempenhar um papel significativo na evacuação de Dunkirk.

Outra unidade notável (embora não tenha sido formada até o início de julho) foi o Primeiro Esquadrão Motorizado Americano, formado por cidadãos dos Estados Unidos vivendo na Grã-Bretanha, sobretudo profissionais e homens de negócios. O esquadrão foi criado por Charles Sweeny, um financista rico e socialite, que ligou para o pai ainda mais rico, nos Estados Unidos, para tratar da necessidade de armas e munições — com isso, cem Tommy Guns e 100 mil cartuchos de munição foram prontamente entregues. Com dezenas de membros bem conectados, carros americanos da moda pintados em cores militares e um general de brigada que servira sob o general Pershing na última guerra, o esquadrão era uma unidade excepcionalmente bem equipada e organizada, capaz de desenvolver as próprias manobras diante das unidades de elite do Exército britânico.

Churchill, empenhado em atrair os Estados Unidos para a guerra, demonstrou interesse especial no esquadrão. Já Joseph Kennedy, embaixador dos Estados Unidos, desaprovava abertamente a formação. Isto confirma, contudo, que ao menos alguns americanos estavam comprometidos com o esforço de guerra muito antes de dezembro de 1941.

O entusiasmo dos Voluntários da Defesa Local e o grande número de homens angariados em tão pouco tempo são indicativos de que o voluntariado britânico, em muitos aspectos, mantinha a nação ocupada e envolvida — uma ferramenta crucial na luta do governo contra a complacência civil e a insatisfação.

Enquanto isso, do outro lado do canal, a retirada da BEF para a linha do rio Escalda foi completada na noite de 19 de maio. Lorde Gort, porém, percebeu o perigo crescente de serem flanqueados naquela posição, então fundiu unidades pré-existentes, criando forças de emergência para ocupar áreas vulneráveis. A Macforce, composta principalmente pela 127ª Brigada de Infantaria, foi enviada para vigiar o flanco sul da BEF, ao longo do rio Scarpe entre Râche e St. Amand. Com efeito, a Macforce foi uma salvaguarda contra o colapso do 1º Exército Francês do general Blanchard, uma perspectiva que agora parecia eminente e possível. A Petreforce, por sua vez, consistia principalmente de batalhões de escavadores sem treinamento (bem como um batalhão de elite dos Guardas Galeses), posicionados para defender Arras.

A conduta em campanha de Gort recebeu muitas críticas ao longo dos anos, e algumas das mais contundentes vieram de Montgomery — ainda que polvilhadas com fracos elogios. Monty descreveu Gort como uma pessoa fantástica e um amigo caloroso, mas não muito esperto ou preocupado com a administração, além de alguém que nunca deveria ter recebido o cargo, para começo de conversa. “Ele sabia tudo o que havia para saber sobre os soldados, sobre seu uniforme e suas botas”, escreveu Monty, mas “o trabalho estava acima de sua competência”.

A maior queixa de Monty dizia respeito ao estado de confusão no quartel-general de Gort. “Era difícil saber onde alguém estava”, escreveu. Esse problema era causado pelo desejo de Gort de estar perto da ação, o que o levava a dividir a organização do quartel-general em três escalões, em vez dos dois habituais. O resultado foi um colapso exasperante nas comunicações. “As comunicações eram estabelecidas apenas para descobrir que o oficial ou a organização militar receptora da mensagem estavam em outros lugares”, escreveu um membro do staff do 1º Corpo.

Em seu papel não só como comandante-chefe da BEF, mas também como um comandante do Exército responsável perante diversos níveis de autoridades francesas, o trabalho de Gort era enorme e complexo, e comunicações eficientes

eram cruciais tanto para o desempenho da BEF como para monitorar as ações e intenções francesas. Apesar disso, Gort demonstrou sua disposição para reagir às situações quando criou forças improvisadas. O movimento de tropas do Sul seria importante nos próximos dias. Durante as discussões com Pownall, em 19 de maio, surgiu uma ideia cujas consequências permanecem conosco até hoje.

Como Gort viu, a BEF tinha três opções: poderia tomar parte em um contra-ataque lançado simultaneamente do norte e do sul, cortando o avanço dos alemães e mantendo uma linha de defensa; poderia tentar se retirar para a linha do rio Somme, mantendo abertas as linhas de suprimentos; ou podia escolher a terceira opção, aparentemente mais drástica, mas provavelmente a única sensata — ir para noroeste, protegida pelo canal e pelas linhas de rio, até Dunkirk, onde seria fácil montar uma evacuação de volta para a Grã-Bretanha.

Um movimento tão audacioso como este quase certamente significaria deixar a maior parte das armas e equipamentos da BEF na França, e poderia ser visto como traição pelos aliados franceses e belgas. Além disso, provavelmente encontraria resistência por aqueles em casa, que não compreendiam a terrível situação da BEF. Como confirmação, quando Pownall telefonou para o Ministério da Guerra para informar acerca do plano ao diretor de Operações Militares, a resposta que ele recebeu foi que aquilo era um plano "estúpido e inútil".

Mesmo assim, sua determinação de proteger a Grã-Bretanha a qualquer custo, somada às deficiências administrativas de sua força e à falta de confiança nos franceses para resistir às divisões blindadas, levaram Gort e sua equipe a começar a planejar uma retirada para Dunkirk.

11 George VI e Chamberlain eram amigos tão íntimos que o rei dera a Chamberlain uma chave para os Jardins do Palácio de Buckingham, de forma que o primeiro-ministro tinha um atalho entre sua casa de Belgravia e Westminster.

12 A expressão "quinta coluna" foi provavelmente cunhada pelo general Mola durante a Guerra Civil Espanhola. Quando os nacionalistas atacaram Madri com quatro colunas de tropas, Mola afirmou que existia uma "quinta coluna" dentro da cidade, composta pelos partidários nacionalistas que esperavam para agir quando chegasse a hora. [N.T.]

Cinco

Contra-atacando

O MÉDICO DE WINSTON CHURCHILL, LORDE Moran, escreveu certa vez, a respeito de seu paciente, que "sem essa habilidade com as palavras, ele teria conquistado muito pouco na vida". Pode até ser, mas a capacidade instintiva de Churchill de entusiasmar mentes angustiadas era muito necessária quando ele fez sua primeira transmissão como primeiro-ministro, dirigindo-se à toda a nação, em 19 de maio:

> Os povos britânico e francês têm trabalhado para resgatar não apenas a Europa, mas toda a humanidade, da tirania mais assustadora e destruidora de almas que já obscureceu e manchou as páginas da história. Atrás deles, atrás de nós, por trás dos exércitos e das frotas da Grã-Bretanha e da França, reúne-se um grupo de Estados alquebrados e raças brutalizadas: os tchecos, os poloneses, os noruegueses, os dinamarqueses, os holandeses, os belgas. Uma noite de barbarismo descerá sobre esses povos, inquebrantável mesmo por uma estrela de esperança, a menos que triunfemos. Como devemos triunfar — como iremos triunfar.

A resposta foi positiva. "Você nunca fez nada tão bom ou tão grande", escreveu Anthony Eden. "Obrigado, e agradeço a Deus por você."

Entretanto, nos bastidores, Churchill não podia se permitir tamanha autoconfiança ou serenidade. Mais tarde, naquela mesma noite, ele enviou um telegrama para Franklin Roosevelt, o presidente dos Estados Unidos, fazendo uma ameaça velada: se a América não ajudasse a Grã-Bretanha, e isso resultasse na rendição forçada de seu povo, a Marinha Real passaria para mãos alemãs. As possíveis consequências disso ficaram a cargo na imaginação de Roosevelt, e Churchill finalizou com as palavras: "uma vez mais, agradeço sua boa vontade."

Naquela noite, os Pompadours de Anthony Irwin chegaram à aldeia de Belleghem, atrás do rio Escalda. Os dias anteriores consistiram de marchas intermináveis e sem repouso, pontuadas por incidentes oníricos. Algumas metralhadoras abriram fogo contra eles ao sul de Bruxelas. Com balas traçantes passando por sobre suas cabeças, Irwin e seus homens se jogaram no chão e abriram fogo com as Brens. "Cessar fogo!", gritou uma voz, finalmente, e alguém chegou anunciando que o "inimigo" na verdade era um pelotão de metralhadores do Regimento de Middlesex. Até aquele momento, dois Pompadours, um deles sargento-mor da companhia, haviam sido feridos.

Pouco depois, a companhia de Irwin acabou dispersa nos arredores de um pomar, quando seus membros ficaram emocionalmente envolvidos em uma batalha aérea unilateral entre um único Lysander da RAF[13] (com velocidade máxima de cerca de 340 quilômetros por hora) e seis Messerschmitt Bf 109 (com velocidade máxima de cerca de 560 quilômetros por hora). A companhia assistiu aos 109 se revezando em mergulhar contra o Lysander e arremetendo para atacá-lo novamente enquanto ascendiam. Cada vez que isso acontecia, o Lysander desacelerava e esquivava, e todos os 109 o perdiam de vista. Quando o ataque final errou o alvo, um soldado que observava o combate irrompeu em lágrimas. Quando os 109 mudaram as táticas e passaram a atacar simultaneamente de direções diferentes, o Lysander se lançou em uma espiral descendente antes de aprumar, voando baixo sobre a companhia. Entretanto, os 109 não estavam desistindo: perseguiram a aeronave inimiga, mas como voavam baixo, próximos da companhia de Irwin, cada uma das Bren abriu fogo.

O primeiro 109 colidiu com o solo em chamas, e os outros cinco pararam e voaram para longe, mas logo retornaram em formação, buscando vingança contra a companhia e suas metralhadoras. Naquele momento, no entanto, três Hurricanes da RAF apareceram e perseguiram os 109. Durante todo o tempo, o Lysander voava serenamente.

Um incidente um pouco mais ordinário ocorreu pouco depois: Irwin e um oficial e bom amigo seu ameaçaram-se um ao outro com pistolas, brigando por seus pelotões, que tentavam assumir a mesma posição. Ambos estavam cansados

demais para pensar em se mudar para outro lugar. No fim das contas, Irwin perdeu a posição ao apostar no cara ou coroa.

Pouco antes de chegar a Belleghem, o pelotão de Irwin passou por uma fábrica de pão de gengibre. Algumas tropas já tinham entrado lá, e os homens de Irwin — a maioria sem comer há alguns dias — as seguiram. Logo estavam todos compartilhando caixotes de bolos de gengibre. Uma hora depois, estavam agachados ao lado da estrada, compartilhando as dores da diarreia.

Em Belleghem, além do Escalda, o batalhão estava esperando para montar guarda, mas teve que se retirar na tarde de 20 de maio. Desta vez, no entanto, entendiam muito bem por quê — as notícias do avanço dos Panzer já tinham chegado até eles.

A cerca de 32 quilômetros dali, na aldeia de Froidmont, o 2º Batalhão do Regimento Real de Norfolk estava se preparando para percorrer a curta distância até o rio Escalda. Naquela noite, o batalhão se mudou para um local perto de Calonne, onde rendeu o Regimento Real de Berkshire. A companhia "A" tomou a posição central, seu front se estendendo por quase 700 metros, o que deixou os homens desconfortavelmente distantes uns dos outros. No entanto, o comandante da companhia, o capitão Peter Barclay, passou a noite certificando-se de que cada homem tinha uma sólida posição defensiva.

O rio tinha 18 metros de largura, dando alguma proteção preliminar. Ao longo do front da companhia havia algumas edificações. Uma seção se instalou em uma adega; outra, atrás de uma parede de jardim; e uma terceira, à extrema esquerda, em uma antiga fábrica de cimento. O soldado Ernie Leggett e seus camaradas se colocaram no andar de cima de um prédio, e mais para a direita ficava o quartel-general da companhia, com Barclay, o sargento-mor George Gristock e outros. Todas as companhias tinham que lidar com o problema de um bosque comprido e fino no outro lado, que oferecia alguma camuflagem ao inimigo, ainda que não total.

Com o amanhecer e nenhum alemão à vista, Barclay, membro de uma família de banqueiros,[14] decidiu tirar uma pequena folga. Seu ordenança tinha avistado coelhos no terreno vizinho ao Château Carbonelle e descoberto galgos e furões trancados nos estábulos do castelo. Durante uma hora e meia, Barclay e seus companheiros oficiais fingiram ser cavalheiros do campo, até que os alemães começaram a disparar projéteis de artilharia. Então, segundo Barclay, ele pensou que seria melhor "lidar com o probleminha".

Durante algum tempo, todos permaneceram razoavelmente quietos, até que alguns alemães apareceram no outro lado do rio. Barclay instruiu seus homens a não atirar até que tivesse soprado a corneta de caça que levava consigo. Os alemães vagaram pela floresta e começaram a cortar árvores — iam tentar

construir uma ponte simples usando os blocos de concreto já assentados no rio. Enquanto isso, os Norfolks permaneceram calados. Conforme os minutos passavam, mais soldados chegavam à margem oposta, incluindo um homem da SS com capacete negro. Descontraídos, sem saber que estavam sendo vigiados, eles começaram a montar a ponte e a cruzar para o lado dos Norfolks. Não houve absolutamente nenhuma sensação de urgência até Barclay soprar sua corneta, e os Norfolks abrirem fogo. Todos os alemães, em ambos os lados do rio, foram mortos.

A seção de Ernie Leggett instalara-se no piso superior de uma fábrica de cimento, a partir de onde podiam vigiar o bosque, então avistaram o inimigo começar a avançar com tanques leves a cerca de 140 metros de distância. Logo começou um feroz fogo cruzado, e Leggett atirava incessantemente com sua Bren. Os alemães conseguiram chegar à margem antes de recuar. Eles voltaram, desta vez avançando sobre os próprios mortos. Foram derrotados duas vezes mais, mas Leggett e seus companheiros também estavam sob fogo de morteiro, com seu característico som de bombeamento, seguido de uma breve mas agonizante espera por uma explosão.

Mais adiante, o quartel-general também estava sob fogo de morteiros e artilharia. Vendo o capitão Barclay ferido no estômago, no braço e nas costas, e com todas as macas já em uso, o ordenança improvisou uma maca arrancando uma porta das dobradiças. Barclay tentou impedir — e falhou — que seu ordenança o amarrasse à porta. Quatro homens carregaram a maca improvisada de um lado a outro enquanto Barclay dava as ordens.

Problemas se desenvolveram para o lado direito de Barclay. No flanco direito imediato, os alemães tinham capturado uma boa posição, enquanto na outra margem uma metralhadora inimiga tinha sido posicionada. Barclay delegou a seu sargento-mor, George Gristock, a captura de ambas as posições, com a assistência de um grupo heterogêneo, incluindo um escriturário da companhia e um operador de rádio.

Segundos depois, Ernie Leggett olhou para fora da posição, na fábrica à esquerda, e viu Gristock rastejando de joelhos e cotovelos, avançando em direção a um abrigo de metralhadora alemã no lado do rio que os Norfolks, até então, não tinham conseguido avistar.

De repente, uma metralhadora oculta, posicionada no flanco de Gristock, disparou, atingindo suas pernas e destruindo os joelhos. Mas ele continuou avançando até chegar a cerca de 20 metros da primeira posição inimiga. Lá, Gristock se inclinou para trás e começou a lançar granadas, antes de virar e disparar a Tommy. Ele se assegurou de que os quatro alemães estivessem mortos antes de se arrastar de volta para seu lugar de origem.

Foi quando Barclay desmaiou. Ao acordar algum tempo depois, no castelo transformado em um posto médico do regimento, ele se viu deitado ao lado de Gristock. Leggett permanecia em seu posto. Dos 25 membros de sua seção que começaram a manhã na fábrica, restavam apenas quatro. Não havia feridos: todos os outros estavam mortos. Quando Leggett cruzou o andar, preparando-se para olhar para a esquerda em busca de alemães, levou um susto:

> A próxima coisa que me lembro é de notar que tinham atingido o teto, então ouvi um estrondo. EU vim abaixo, caindo no chão, e percebi que tinha sido atingido. Era um daqueles morteiros de 76 milímetros, e eu tinha sido atingido. Minha perna esquerda estava dormente, minhas costas estavam dormentes da cintura para baixo, eu não conseguia mover as pernas, e só via sangue no chão. Dois homens viram correndo até mim, e um deles gritou: "Mas que diabos, Ernie! Você foi atingido!

Leggett foi meio carregado, escada abaixo, até ser deixado deitado ao lado de uma linha ferroviária de 15 centímetros de altura. Desnudo, exceto pela cueca, começou a se arrastar agonizantemente ao longo da linha ferroviária, abrigado do tiroteio, coberto de terra lançada pelo impacto de projéteis de artilharia, com as mãos sangrando pelo esforço. Centenas de metros mais tarde, ele chegou ao quartel-general da companhia, onde foi colocado em uma maca. Legget lembrava de estar dentro de um caminhão e ver uma freira com um véu florido inclinada sobre ele, além de um oficial médico dizendo: "Vai ser só uma picada, meu chapa."

Apesar do combate intenso e de dois avanços alemães repelidos, o batalhão manteve a posição. Naquela noite, ordens de retirada foram enviadas primeiro para Bachy, depois para o setor de Bethune, que passou por mais horrores.

Um pouco mais tarde, em um hospital na Inglaterra, Ernie Leggett foi informado de que ia ficar bem, apesar dos vários ferimentos, incluindo um estilhaço de bomba que raspou a artéria femoral antes de sair pela virilha. Na enfermaria ao lado estava George Gristock, cujas pernas tinham sido amputadas desde o quadril. Todos os dias, Leggett era levado para ver seu sargento-mor, que tinha permissão de beber tanta cerveja quanto quisesse. "Maravilha!", exclamava Gristock, tomando a bebida camuflada em um bule de chá.

Leggett disse a Gristock que tinha visto o que acontecera com ele. "Aqueles bastardos", disse George. "Mas acabei com eles!" Falavam todos os dias sobre os velhos tempos no regimento e os primeiros meses da guerra. "E então chegou aquela manhã horrível quando não vieram me buscar", contou Ernie. "E eu disse

à enfermeira: ‘Leve-me para ver meu sargento-mor’, mas ela respondeu: ‘Não. Sinto muito’. Gristock tinha morrido.”

George Gristock foi condecorado com a Cruz de Vitória por suas ações em batalha, a honraria está em exposição pública no Museu do Regimento Real de Norfolk em Norwich.

Em 20 de maio, o anspeçada Cyril Roberts estava em Vauchelles, ao sul do Somme. Sua unidade, a 2ª Companhia do 7º Batalhão do Regimento Real, tinha sido levada para a França para realizar tarefas de trabalho, passando a primeira metade de maio operando sob a direção de engenheiros franceses em Abancourt, entre Amiens e Dieppe. Não estavam esperando se envolver nos confrontos, então tinham recebido o mínimo de treinamento na Inglaterra, durante o inverno, e nenhum na França. Estavam mal equipados, com apenas três metralhadoras Bren para todo o batalhão e nem um único morteiro ou transportador, apenas catorze caminhões e um carro. E estavam quase desprovidos de equipamentos de comunicação e sinaleiros treinados. Mas eram soldados, e, com a BEF em crise, receberam ordens de avançar.

Em 18 de maio, foram enviados a Abbéville e de lá para Lens, onde seu trem foi bombardeado e metralhado por ataque aéreo. Oito homens de outro batalhão foram feridos, mas nenhum companheiro de Roberts foi atingido. Pouco depois, porém, perceberam que um erro havia sido cometido: o batalhão devia ter ficado em Abbéville. Todos embarcaram em outro trem e voltaram — foi aí que, em 20 de maio, os homens chegaram a uma pequena vila próxima chamada Vauchelles, com as divisões Panzer varrendo tudo em sua direção. As vacilações de Hitler ainda não tinham afetado significativamente o progresso alemão, e, com a coleira solta mais uma vez, os tanques avançaram. O batalhão de Cyril estava no olho da tempestade, e o resultado foi o caos.

As ordens de Heinz Guderian eram para que a 2ª Divisão Panzer mantivesse a posição entre Abbéville e Flixécourt, eliminando a resistência britânica e francesa do setor. A 1ª Divisão Panzer tomaria a área entre Flixécourt e o rio a leste de Amiens, enquanto a 10ª Divisão Panzer manteria o terreno mais a leste até Peronne.

Em 20 de maio, depois que a 1ª Divisão Panzer tomou Amiens, Guderian fez uma caminhada pela cidade. Achou a catedral linda, mas não podia ficar muito tempo. Movendo-se para o leste, passou à frente de suas colunas que avançavam e avistou um número de veículos britânicos no meio delas, tentando se misturar, esperando uma chance de fugir para o Sul. “Foi assim que eu capturei quinze ingleses”, escreveu.

Naquela manhã, o primeiro-tenente Dietz, da 2ª Divisão Panzer, partira da aldeia de Sorrell ao alvorecer. Seu Grupo de Batalha inteiro estava avançando: a

brigada de tanques, os dois batalhões de infantaria, os destruidores de tanques e os pioneiros blindados (engenheiros em veículos de combate). Iam para Abbéville e o mar e encontraram pouca resistência no caminho. A 19 quilômetros da cidade, a gigantesca serpente enrolada parou. Ao redor estavam os carrinhos e detritos dos refugiados, a maioria belgas. Dietz achou que homens, mulheres e crianças tinham sido expulsos de suas casas pelos franceses e abandonados a seu próprio destino. Não podia aceitar nem imaginar qualquer tipo de responsabilidade alemã pela situação daquelas pessoas.

Os tanques permaneceram um tempo onde estavam, já que finalmente tinham ficado sem combustível. A infantaria dirigiu-se para capturar as defesas ocidentais de Abbéville. Os soldados lutaram de casa em casa, apoiados pelos veículos blindados dos pioneiros. A cidade, como outras antes, explodiu em chamas, e logo caiu sob controle alemão. A corrida para a costa parecia completa, até que chegou uma mensagem de que a Luftwaffe ordenara um ataque de Stukas contra as pontes de Abbéville.

Para a equipe do quartel-general do Grupo de Batalha, isso parecia loucura. As pontes já haviam sido garantidas a algum custo; não havia necessidade de outra ação. Além disso, uma retirada reabriria a cidade ao inimigo. Mas, quando chegou uma mensagem adicional de que os Stukas estavam a caminho, vieram as ordens para retirar depressa todos os homens e máquinas da cidade a uma distância de vários quilômetros.

Ordenanças e mensageiros correram por Abbéville gritando a ordem de evacuação para o campo. Os tanques que tinham conseguido chegar à cidade voltaram à vida, e seus sons eram ampliados nos estreitos limites urbanos. Ao contrário dos britânicos no rio Dyle, os soldados alemães, que tinham passado dez dias concentrados em alcançar a costa do canal, estavam sendo instruídos a se retirar. Mas nem todo mundo ia embora: as pontes permaneceriam ocupadas pelas tropas alemãs, e o pessoal do quartel-general ficaria onde estava. A cidade não seria simplesmente devolvida ao inimigo, não importava o custo em vidas.

Os oficiais do quartel-general tentaram dormir sabendo de seu destino iminente, mas os Stukas nunca vieram. O ataque foi cancelado sem qualquer mensagem para o Grupo de Batalha. Às sete horas da manhã seguinte, a maioria das posições da cidade fora retomada. Durante aquele dia, vários milhares de prisioneiros, sobretudo britânicos, foram reunidos e enviados para a retaguarda.

A fase decisiva do Plano Manstein — a travessia do rio Mosa, cruzando pela área ao redor de Sedan e avançando para a costa pelo Noroeste — estava concluída. O Exército britânico, o belga e o 1º e 7º Exércitos franceses estavam presos em um bolsão de cerca de 200 quilômetros de profundidade por 125 de largura, todos isolados do restante do Exército francês, ao Sul. Em breve

estariam enfrentando ataques de todas as direções. A única garantia para os britânicos era que os alemães ainda não haviam tomado os portos do canal. Até que isso acontecesse e os britânicos tivessem sido capturados, a luta não teria sido perdida.

Na manhã de 20 de maio, um pelotão do batalhão de Cyril Roberts estava de serviço guardando pontes em Abbéville. Quando os refugiados entraram na cidade, o pelotão partiu para se reunir com o restante do batalhão. O progresso para leste foi lento, até que o grupo foi forçado a parar, interrompido pela queima de destroços dos ataques aéreos. Eles recuaram, tentando encontrar outro caminho.

Passando por uma fazenda, notaram que os refugiados reagiam a algo, e, um momento depois, uma metralhadora abriu fogo. Alguns do grupo pularam em uma vala, enquanto outros ficaram na estrada. Os homens na vala, achando que a metralhadora estava na fazenda, começaram a disparar. Neste ponto, uma coluna blindada alemã subiu a estrada, conduzida por um tanque. Um dos homens na vala, o soldado Jakeman, observou seus companheiros na estrada sendo feitos prisioneiros. Enquanto isso, outro veículo blindado aparecia atrás dele e de seus colegas escondidos. Quando os alemães começaram a sair, com revólveres e metralhadoras, Jakeman e seus amigos levantaram as mãos e se renderam.

O grupo foi obrigado a andar pela estrada. Não foram escoltados, mas havia veículos alemães motorizados e sentinelas estavam estacionados em intervalos frequentes para evitar a fuga. Depois de cerca de 1.600 metros, a estrada adentrava uma floresta, e Jakeman, percebendo a ausência momentânea de carros e sentinelas, esquivou-se para trás de uma árvore, escalou uma cerca e correu para a floresta. Ele continuou correndo pelo campo, parando quando alcançou um bosque espesso.

Durante todo aquele dia, permaneceu escondido. Ouvia a bateria antiaérea alemã disparando ao norte e uma grande quantidade de outros disparos ao redor. Naquela noite, seguiu para sudeste até alcançar as colinas acima do Somme. Desceu-as, nadou pelo rio e atravessou um pântano, uma estrada e uma ferrovia. Chegou a ser alvo de tiros, o que o fez se apressar e trombar com alguns veículos alemães estacionados. Enquanto fugia, o alvorecer começava a despontar. Ele encontrou outra floresta, e se escondeu ali durante um dia molhado e miserável.

Naquela noite, bateu na porta de uma casa de fazenda em Bettencourt. A família permitiu que ele passasse a noite e contou que os alemães tinham passado pela aldeia recentemente. No dia seguinte, eles o advertiram que tinham começado as buscas de porta em porta por soldados Aliados, e a única direção segura para viajar era a sul. Jakeman partiu, evitando cidades e aldeias, até

chegar a Selincourt, onde civis o informaram que os franceses ainda mantinham Harnoy, alguns quilômetros adiante. Em Harnoy, foi interrogado por oficiais franceses em uma barreira rodoviária. Passou pelo escrutínio e foi levado para um veículo britânico, antes de, finalmente, ser transferido para o Comando Britânico Norte em Rouen.

O soldado Jakeman pode não ter sido levado para o cativeiro, mas a maioria dos outros de seu batalhão, incluindo Cyril Roberts, não foram tão afortunados. Com o aumento dos ataques aéreos alemães contra Abbéville, na manhã de 20 de maio, o batalhão sofreu intensos bombardeios. Estavam em campo aberto, com quase nenhuma arma antitanque ou metralhadoras Bren, e o comandante deu a ordem de se retirarem para Épagne-Épagnette e o outro lado do Somme — queria colocar o rio entre seus homens e a 2ª Divisão Panzer. Embora essas ordens tenham sido entregues ao quartel-general da companhia e parte da Companhia "D", nunca chegaram às outras.

O major Adams, do quartel-general da companhia, conseguiu guiar um grupo (que consistia de dois oficiais e cerca de sessenta homens) através do rio Somme até Blangy. A partir daí, conseguiu chegar ao quartel-general da brigada e, finalmente, ao Comando do Norte em Rouen. Entretanto, o comandante do batalhão, o tenente-coronel Girling, liderou um grupo durante quase três dias, partindo dos arredores de Abbéville, passando pela aldeia abandonada de Hamicourt e pelo rio Bresle até St. Pierre-en-Val. O grupo se separou sob ataque de metralhadora, mas todos os membros finalmente chegaram a Rouen.

A maior parte do restante do batalhão, no entanto, incluindo Cyril Roberts, permaneceu em posição em Vauchelles. Nenhuma ordem tinha sido recebida, e, quando dois oficiais partiram para coletar informações e não retornaram, a confusão reinou. No início da manhã do dia 21 de maio, uma grande formação de tanques alemães chegou à posição exposta. De um golpe, várias centenas de homens da 2ª Companhia do 7º Batalhão do Regimento Real foram feitos prisioneiros.

Quando os Panzers chegaram a Abbéville, o general Edmund "Pequeno" Ironside, chefe do Estado-Maior Imperial, chegava ao quartel-general de Gort com a ordem de que a BEF atacasse pelo sudoeste do rio Somme para se juntar aos franceses no sul. Pownall ficou furioso com a sugestão, sentindo a mão de Churchill por trás dela — "uma coisa escandalosa (isto é, winstoniana) a fazer, algo, de fato, impossível de realizar", escreveu em seu diário.

Gort explicou pacientemente a Ironside que, primeiro, não tinha tropas para aquilo (a ação envolveria o remanejamento de sete divisões que estavam lutando por suas vidas no Escalda), e, segundo, os alemães estavam mantendo a linha do Somme. Em suma, o ataque deixaria as sete divisões britânicas em ações

desesperadas de retaguarda, ao mesmo tempo que entravam em batalha com fortes formações Panzer — isso tudo enquanto tentavam guardar os flancos.

Apesar de aquilo ser uma impossibilidade óbvia, Gort ofereceu uma alternativa a Ironside. Poderia montar um ataque limitado em direção ao sul, realizado pelas 5ª e 50ª Divisões, suas únicas de reserva. Ironside transmitiu a informação ao secretário de Guerra Anthony Eden, cujo relatório foi devidamente lido para o Gabinete de Guerra em Londres. No entanto, o otimismo habitual de Churchill permaneceu: o primeiro-ministro continuava acreditando na viabilidade de um ataque maciço ao sul (embora a realidade estivesse claramente o atingindo em algum nível: na mesma reunião, Churchill disse ao Gabinete de Guerra que havia pedido aos chefes de Estado-Maior que preparassem um estudo de possíveis operações caso "se tornasse necessário retirar a Força Expedicionária Britânica da França").

Mais tarde, naquele mesmo dia, Ironside e Pownall se encontraram com Blanchard e Billotte. O último estava tremendo e nervoso, gritando que sua infantaria não poderia resistir a qualquer ataque. Ironside, cujo apelido "Pequeno" era referência irônica à sua enorme presença física, não suportava aquela autocomiseração. Ele agarrou Billotte pelo colarinho e o sacudiu, o que pareceu surtir efeito: Billotte acalmou-se e concordou com os generais britânicos, prontificando-se a montar um ataque contra Cambrai e contribuir com duas divisões ao ataque britânico.

Mesmo que o ataque sugerido por Churchill não fosse viável, os comandantes britânicos entenderam que alguma forma de ação devia ser montada. Os alemães — inclusive Hitler — temiam um ataque dos Aliados já havia alguns dias, e com boa razão: quanto mais os Panzer avançavam para a costa, mais longos e vulneráveis se tornavam seus flancos. Com a infantaria atrasada por trás das formações motorizadas, o impulso alemão poderia ser comparado, como Churchill escreveu, a uma tartaruga cuja cabeça se esticara para longe demais de seu casco. Se os Aliados não montassem um ataque substancial em breve, a cabeça seria recuada para dentro, e o casco permaneceria impenetrável.

Havia, entretanto, um novo comandante supremo francês; o general Maxime Weygand assumira o posto de Gamelin, e ele assegurou à Ironside que os alemães poderiam ser parados por ataques simultâneos do Norte e do Sul (essa ideia — o Plano Weygand — era substancialmente idêntica ao plano já existente). Mas Ironside tornara-se particularmente desiludido com seu aliado. "Deus ajude a BEF", escreveu em seu diário, "que se encontra neste estado devido à incompetência do comando francês". No mesmo dia, o desapontamento começou a emergir publicamente quando Gort, em geral de uma cortesia impecável, questionou o oficial de ligação francês sobre a qualidade de seu

Exército e seu desejo de lutar. Gort ameaçava que, se os franceses não lutassem, os britânicos teriam que evacuar.

Apesar das garantias de Billotte, o ataque britânico seguinte teria que prosseguir sem as duas divisões prometidas. O comandante do corpo francês informou que suas tropas simplesmente se recusaram a participar — ainda assim, uma divisão francesa mecanizada leve acabou chegando para dar suporte à força britânica.

O ataque se concentraria na única causa atual de esperança para a BEF: a posse contínua da cidade de Arras. O plano era reforçar a guarnição da cidade, manter a linha do rio Scarpe, e tomar a área ao sul, cortando os Panzers de suas linhas de comunicações. A força atacante seria dividida em duas colunas móveis, cada uma com um batalhão de infantaria, uma companhia de motocicletas, uma bateria de canhões antitanque, uma bateria de artilharia de campanha e um batalhão de tanques. Dos 88 tanques britânicos disponíveis, 58 seriam Matilda Mark I (lentos e armados apenas com metralhadoras), 16 seriam Mark II (muito mais rápidos e armados com canhões de 2 libras [40 milímetros]) e 14 seriam tanques leves.

Apesar de essa força britânica não ser tão robusta, a ansiedade da antecipação dos alemães os levava a tratá-la como algo maior do que era. Ainda assim, se os alemães estavam superestimando os britânicos, os britânicos — totalmente ignorantes da presença no setor da 7ª Divisão Panzer do general de divisão Erwin Rommel — estavam subestimando os alemães.

As colunas britânicas partiram à esquerda e à direita. À esquerda, os motociclistas do 4º Batalhão dos Fuzileiros Reais de Northumberland avançaram ao lado de um pelotão de batedores em carros Daimler Dingo. Atrás estavam os tanques do 4º Batalhão do Regimento Real de Tanques — um deles, um tanque leve, levava o segundo-tenente Peter Vaux, oficial de reconhecimento do batalhão. Atrás deles estavam os soldados do 6º Batalhão da Infantaria Ligeira de Durham.

A coordenação dos esquadrões de tanques era extremamente difícil sem a comunicação sem fio, e as tripulações tinham sido ordenadas a manter silêncio. Havia pouca coordenação entre os tanques e a infantaria, e uma quase total falta de ordens e informações avançadas. Assim, quando o tanque de Vaux chegou ao topo de uma elevação em Dainville, nos subúrbios ao sul de Arras, ficou espantado ao encontrar os flancos da 7ª Divisão Panzer de Rommel e da Divisão Totenkopf da SS. Nem os alemães nem os britânicos tinham qualquer conhecimento da presença um do outro, mas o Regimento Real de Tanques tinha vantagem estratégica. Os tanques britânicos abriram fogo contra as motocicletas, caminhões e semilagartas que rebocavam canhões antitanque, e as

máquinas alemãs explodiram em chamas. Um motociclista na frente de Vaux tentava desesperadamente ligar a ignição, mas não conseguiu. “Meu artilheiro ria tanto que não conseguia atirar”, diz Vaux. “Até que o alemão jogou a motocicleta em uma vala e fugiu. Não tínhamos disparado nenhum tiro contra ele!”

O sucesso fácil desta seção do avanço foi extremamente significativo. O quartel-general da 7ª Divisão Panzer começou a receber mensagens de rádio aterrorizadas — “Forte ataque de tanques inimigos em Arras. Socorro, socorro!” Os artilheiros alemães foram incapazes de penetrar a blindagem de qualquer Matilda, e os tanques começaram a ganhar reputação para si próprios, para a divisão e até mesmo para a BEF.

O avanço dos tanques continuou. Vaux logo chegou a uma encruzilhada, onde notou um caminhão com um grande “G” pintado na porta. Enquanto sua mente tentava explorar as possibilidades de significado (imaginava que o “G” representando “Alemão”[15]), o motorista do caminhão, num uniforme inimigo, deu um salto de repente. “Atire!”, gritou Vaux, voltando à realidade, e seu artilheiro disparou contra o caminhão. O motorista aterrorizado correu pela rua, o artilheiro ainda disparando, as balas zunindo ao passar por ele. O homem pulou para um jardim e conseguiu fugir. Uma mulher, que esperava pacientemente que aquela comoção chegasse ao fim, saiu de sua casa com toda a calma e esvaziou um balde em uma lixeira.

Um pouco mais tarde, o tanque de Vaux foi atingido por “alguma arma pequena maldita” que não acertou a ele e a seu artilheiro por centímetros e fez um buraco de um lado a outro na sua torre. Sem dizer uma palavra, o artilheiro enfiou a mão na mochila e pegou um par de meias, enfiando uma em cada buraco. “Ficou um pouco melhor”, comentou Vaux.

Entre Beaurains e Mercatel, o batalhão foi emboscado por várias baterias, mas disparava imediatamente. Vinte tanques foram destruídos. Entre os mortos, estavam o comandante do batalhão, o tenente-coronel Fitzmaurice, e um comandante de esquadrão, o major Gerald Hedderwick, de 47 anos, que lutara contra os alemães no mesmo terreno, 23 anos antes. Pouco depois, Vaux atravessou aquele vale de morte sem perceber que os tanques haviam sido destruídos. Só quando se aproximou é que notou homens deitados ao lado das máquinas e pendurados nas torres. Vaux se levantou na cadeira, gritando instruções para o motorista e artilheiro, sem notar o soldado alemão no solo, próximo ao tanque, alinhando um tiro em sua cabeça. Sua vida foi salva por seu ajudante, o capitão Robert Cracroft, que avistou o homem e o matou.

Pouco depois, tendo obtido alguma vingança nas baterias próximas, os tanques se dirigiram para Achincourt. Havia boas razões para isso: a infantaria

ainda estava muito distante, e as unidades da 5ª Divisão Panzer começavam a chegar. Os tanques se retiraram para atuar como retaguarda ao lado das motocicletas e Daimler Dingos dos Fuzileiros Reais de Northumberland.

John Brown guardava uma encruzilhada em seu Dingo quando um tanque apareceu na estrada. Alguns companheiros seus abriram fogo com as Bren, até que outros começaram a gritar — o tanque, afinal, era britânico, e os homens se agacharam antes de causar qualquer dano. Quando outro tanque o seguiu, os homens abriram fogo outra vez. Houve mais gritos, e o fogo parou de novo. Desta vez, no entanto, o tanque era alemão — ele partiu na encruzilhada e abriu fogo. "O primeiro tiro atingiu meu companheiro", contou Brown. "Ele simplesmente explodiu."

Em outra encruzilhada próxima, Peter Vaux, Robert Cracroft e todos os membros sobreviventes do batalhão se reuniram. Um Matilda Mark II tinha sido avariado um pouco à frente, e agora podiam ouvi-lo se movendo ruidosamente pela escuridão. Cracroft caminhou até o Matilda e chacoalhou alguns mapas na frente da viseira do motorista. A escotilha se abriu, e cabeças inimigas apareceram. Era outro tanque alemão. Cracroft gritou um aviso e correu cerca 230 metros de volta para seu próprio tanque, bem na hora em que vários tanques alemães se alinharam ao longo da estrada e começaram a disparar. Depois de quase 10 minutos de fogo pesado e fútil por ambos os lados, os alemães se retiraram.

Durante a troca de tiros, Vaux ficou sem munição e se retirou. Com ele estavam seu motorista, o cabo Burroughs, e o major Stuart Fernie (comandante do batalhão após a morte do tenente-coronel Fitzmaurice), que tinha substituído seu artilheiro. Enquanto Vaux dirigia, passou por uma cena de confusão espetacular: britânicos portando Brens e motociclistas alemães misturados na estrada, sem a menor ideia de onde estavam indo ou o que deviam fazer. Ele se desviou para uma estrada desconhecida e logo se viu passando por um fluxo constante de tráfego alemão, mas ninguém o reconheceu. Vaux finalmente ficou sem gasolina em uma pequena aldeia, a cerca de 60 quilômetros a oeste de Arras. Vaux, Burroughs e Fernie logo encontraram uma casa vazia, onde passaram a noite e o dia seguinte.

Apesar da natureza atabalhoada do avanço do 4º Batalhão, ele conseguira perturbar as tropas alemãs, que tinham pouca experiência de guerra blindada. Os tanques do 7º Batalhão do Regimento Real de Tanques, à direita, estavam causando o mesmo efeito, apesar de o avanço ser ainda mais caótico. Eles se perderam várias vezes, primeiro indo muito para oeste, depois muito para leste, contornando Warlus, um de seus objetivos, onde teriam encontrado o 25º

Regimento Panzer, uma das unidades de Rommel.[16] Em vez disso, os dois regimentos vaguearam em três direções distintas.

Dois dos grupos majoritariamente compostos por tanques Matilda Mark I começaram a se deslocar para a aldeia de Wailly pelo Norte e pelo Oeste. Wailly era fortemente defendida pelos tanques da 25ª Divisão Panzer, que no momento estavam realizando um ataque em outro lugar. Isso deixou a vila defendida apenas por alguns pelotões de infantaria e poucas armas antitanques e antiaéreas. Tom Craig, avançando em seu Matilda Mark II, foi alvejado por um carro blindado, mas o projétil não causou impacto. Quando ele disparou de volta, o carro explodiu em chamas.

Com os tanques britânicos prestes a tomar sua posição e comprometer sua reputação crescente, Rommel assumiu pessoalmente o controle da defesa a partir de uma colina próxima. Ele chamou todos os canhões antitanques e antiaéreos à ação, dando a cada arma um alvo e ordens para disparar o mais rapidamente possível. Comandantes de canhões que se queixavam de que o alcance era demasiado curto foram dispensados, e ele elaborou uma linha secundária de canhões pesados a partir do quartel-general da divisão.

Rommel conseguiu manter a posição, apesar de quase ter sido morto duas vezes — uma delas quando seu assistente, o tenente Most, foi morto a tiros a seu lado; outra quando ele e seu telegrafista foram encurralados por um tanque britânico, apenas para a tripulação se entregar em vez de atirar nele ou levá-lo prisioneiro.

E vale considerar o que poderia ter acontecido se a posição não tivesse sido salva. A ruptura dos tanques em Arras poderia ter se juntado à ruptura em Sedan como os pontos gêmeos de virada na campanha. Com os Aliados escapando através de uma brecha na linha alemã, Guderian e suas forças teriam ficado presos em um bolsão junto ao mar, orando por uma evacuação. Neste mundo paralelo, no entanto, é difícil ver de onde a frota de evacuação alemã teria navegado.

Entretanto, não foi isso que aconteceu, apesar de outros atos heroicos de dois Matilda Mark II comandados pelo major John King e pelo sargento Ben Doyle. Operando inteiramente por conta própria em Mercatel, eles passaram pelo território inimigo disparando contra qualquer coisa que se movesse.

Enquanto atacavam, eram alvejados por três ou quatro canhões antitanque. Em vez de contra-atacar, simplesmente dirigiram por cima dos canhões. Durante dez minutos, metralhadoras surgiram e dispararam contra eles, mas cada uma delas acabou silenciada. Quando dois tanques alemães giraram seus canhões para atirar neles, os projéteis ricochetearam, mas eles conseguiram destruir os tanques alemães.

Dirigindo bem para dentro do território inimigo, rompendo barreiras rodoviárias, encontraram um comboio de tanques e colocaram pelo menos cinco fora de ação (perderam a contagem). Mesmo quando o tanque de King pegou fogo, ele continuou por mais uma hora. "Simplesmente continuamos deixando que tentassem", contou Doyle. Finalmente, como tantos outros membros dos batalhões de tanques, ele e King foram feitos prisioneiros. Tinham sido parados por canhões de 88 milímetros. O restante do 7º Batalhão do Regimento Real de Tanques, assim como o restante do 4º Batalhão, foi ordenado a se retirar. Ambos haviam perdido um grande número de tanques Matilda Mark I e todos, menos dois, dos Mark II.

Simplificando, o contra-ataque de Arras foi um fracasso britânico. Um bravo fracasso, decerto, dado que a força atacante estava enfrentando cinco vezes mais soldados de infantaria e dez vezes mais tanques, mas mesmo assim um fracasso. Nenhum dos objetivos foi atingido. Os atacantes terminaram o dia exatamente onde tinham começado, e os alemães não tiveram as comunicações cortadas. A 7ª Divisão Panzer de Rommel sofreu grandes baixas, mas a BEF também, e a máquina de guerra alemã poderia substituir suas perdas com muito mais facilidade. Do ponto de vista britânico, essas perdas puseram fim à perspectiva de outro ataque substancial.

No entanto, os alemães, geralmente tão propensos em reivindicar a vitória, não estavam tratando Arras como uma derrota britânica. Um estudo de diários de guerra alemães para 21 de maio compõe uma leitura interessante. O diário da 6ª Divisão Panzer registra uma "forte força inimiga" fazendo um "avanço blindado de Arras a Doullens", enquanto o 19º Corpo Panzer de Guderian observa que "Foram recebidos numerosos relatórios individuais sobre a descoberta dos tanques ingleses, o que aparentemente causou nervosismo ao longo de toda a área do Grupo de Kleist".

Kleist ficou tão nervoso que ordenou às 6ª e 8ª Divisões Panzer que se deslocassem para o leste para combater o perigo de um rompimento britânico, mesmo muito depois de qualquer perigo ter passado. E, no dia 22 de maio, o dia seguinte ao contra-ataque, Rundstedt prometeu lidar com a "situação em Arras" antes de permitir que os Panzers de Guderian se dirigissem para os portos do canal. Em suas evidências apresentadas após a guerra no Tribunal de Nuremberg, Rundstedt admitiu ter medo "de que nossas divisões blindadas fossem cortadas antes que as divisões de infantaria pudessem subir para apoiá-las". Mesmo depois que o contra-ataque terminou, os comandantes alemães ainda temiam que isso frustrasse a Blitzkrieg.

O contra-ataque decerto deu aos alemães seu primeiro susto. Se tivesse sido mais bem organizado, com mais divisões e mais tanques, poderia ter rompido as

linhas alemãs. Como aconteceu, a divisão de Rommel sofreu mais de quatrocentas baixas, e a divisão de elite Totenkopf da SS perdeu centenas de homens como prisioneiros, mas não foi tão bem-sucedido quanto acreditavam os comandantes alemães. Então por que as reações foram tão extremas?

Em parte, porque o avanço alemão criara um braço extenso e vulnerável que os Aliados poderiam ter tido a possibilidade de perfurar. Quanto mais o braço crescia, mais vulnerável se tornava, e mais apreensivos os generais — e Hitler — ficavam. E, como Halder notou, Hitler estava cada vez mais ansioso com o próprio sucesso.

Mas havia outra razão. Em seus relatos sobre os combates, Rommel exagerou a força e os números britânicos. Segundo ele, o ataque foi feito por cinco divisões e centenas de tanques. Além de reforçar sua reputação, o exagero de Rommel também serviu para confirmar os temores dos generais seniores sobre a vulnerabilidade da Blitzkrieg. Não é de se admirar, dadas as circunstâncias, que o ataque aos portos do canal da Mancha tenha sido adiado, que a 10ª Divisão Panzer de Guderian não tenha sido autorizada a avançar sobre Dunkirk (um erro de julgamento crucial) e que o setor de Arras tenha sido fortemente reforçado por tropas que poderiam ter sido mais bem empregadas em outros lugares.

A derrota foi, em última instância, uma bênção para a BEF. Seus comandantes já tinham perdido a fé em suas contrapartes francesas, e tiveram a certeza de que não poderiam lutar por uma saída daquela difícil situação. Tinham forças insuficientes para empreender um avanço para o sul. Só havia uma alternativa realista antes da rendição: a evacuação. Para conseguir isso, precisariam de mais tempo — e foi graças ao contra-ataque em Arras que conseguiram.

13 Dos 175 aviões Lysander empregados na França e na Bélgica, 118 foram perdidos. Esse episódio talvez explique por quê. [N.T.]
14 Dono de uma famosa rede de bancos no Reino Unido. [N.T.]
15 “German” em inglês. [N.T.]
16 Foram os desafortunados Daimler Dingos, dos Fuzileiros Reais de Northumberland, que encontraram os Panzers. Mais da metade dos doze veículos batedores do pelotão foram destruídos em ação. [N.T.]

Seis

Parando os Panzers

EM 21 DE MAIO, O Ministério de Guerra emitiu um memorando sobre a possível evacuação de emergência "de forças muito grandes" através do canal. Ele elaborou uma lista de balsas e navios de transporte disponíveis para navegar em curto prazo e observou que os navios menores — as barcas do Tâmisa e os *schoots* holandeses (navios costeiros) — estavam sendo coletados pelo Ministério da Navegação.

O memorando calculava que 30 mil soldados poderiam ser evacuados em um período de 24 horas de três portos franceses, presumivelmente Calais, Boulogne e Dunkirk. Nenhuma menção foi feita acerca de possíveis evacuações a partir de praias, mas foi proposto que os navios menores poderiam ser usados para transportar soldados aos navios maiores ancorados fora dos portos.

"Pode-se perceber", advertia o memorando, "que estas observações preveem uma emergência que só pode surgir em determinadas circunstâncias". No entanto, mesmo esta foi uma mudança significativa de tom a partir de uma observação feita no dia anterior, que considerou "improvável" uma evacuação em grande escala. Começava a surgir a ideia de que uma evacuação poderia ser de fato necessária.

No mesmo dia, o general Weygand convocou uma reunião de comandantes aliados na prefeitura de Ypres para discutir seu plano, um ataque ao sul por todas

as forças britânicas e francesas disponíveis, enquanto as forças francesas no Sul atacariam simultaneamente para o norte. Infelizmente, Gort, vítima das dificuldades organizacionais habituais, não compareceu ao começo da reunião, que teve início sem um participante crucial. Só depois da partida de Weygand é que Gort finalmente chegou.

Na reunião, foi acordado que os britânicos recuariam do rio Escalda para a mesma linha na fronteira franco-belga que tinham ocupado antes de 10 de maio. Era uma necessidade prática: os três comandantes dos corpos britânicos concordavam que uma linha de frente mais curta liberaria divisões para serem usadas quando necessário. Ali estariam, em teoria, disponíveis para participar do ataque de Weygand. No entanto, apesar da crença de que a estratégia não teria sucesso, Gort não divulgou suas opiniões, simplesmente indicou que a BEF não poderia contribuir com suas formações de combate mais eficazes. Se tivesse tomado uma postura mais firme e vetado o ataque neste momento, a evacuação poderia ter começado mais cedo.

Como esperado, Churchill retornou à França no dia seguinte. Tinha se encontrado com Weygand, que lhe assegurou que a investida ocorreria no dia seguinte, com oito divisões. Em seu retorno a Londres, Churchill estava de bom humor ao passar esta notícia para o Gabinete de Guerra. Afinal, se um ataque tinha sido montado, a vitória parecia possível. Sem aquilo, ele sentia que a derrota seria uma certeza.

Entretanto, o clima estava longe de ser animado no quartel-general de Gort. Pownall escreveu em seu diário:

> Vejo os planos de Winston outra vez... Como ele acha que vamos arranjar oito divisões e atacar de acordo com a sugestão? Acaso não temos um front para manter (que se cedesse deixaria entrar a inundação)? Ele não deve ter a menor ideia da nossa situação e condição... O homem está louco.

Em 22 de maio, ficou claro que os alemães tinham cortado as linhas de comunicação da BEF, o que significava que os suprimentos teriam de ser trazidos dos portos do canal. Confiante de que o avanço alemão se moveria ao longo da costa, Gort reorganizou suas forças. O novo front da BEF ao longo da fronteira franco-belga era defendido por quatro divisões (a 42ª, a 1ª, a 3ª e a 4ª). A área ao norte de Arras, ao longo da linha do canal até La Bassée, foi protegida por outras duas (a 2ª e a 48ª). E a área ao norte, além de todo o trajeto até o mar, foi defendida por quatro forças mistas, colagens de unidades menores, geralmente sem treinamento. Isso teve duas consequências significativas. Primeiro, as forças britânicas mais fracas acabaram confrontadas com as

divisões blindadas alemãs, enquanto as mais fortes só tiveram que enfrentar a infantaria. E, segundo, Gort foi extremamente pressionado a reservar unidades para o ataque de Weygand, uma operação com a qual discordava fervorosamente.

Enquanto isso, nove divisões Panzer avançavam para posições ameaçadoras na linha do canal de La Bassée. Anthony Irwin, do Regimento de Essex, estava do outro lado da linha. Ele se lembra de "ter sido despejado em uma pequena aldeia ao lado de um canal". A aldeia se chamava Pont à Vendin, no sul de La Bassée, e foi ali que sua companhia recebeu o encargo da defesa de três pontes em uma frente de 2.300 metros. Enquanto os Pompadour estavam cavando, Irwin gritou para um soldado francês na margem oposta do canal, perguntando quem ele era. O soldado cuspiu desafiadoramente em resposta, antes de jogar o rifle e as bolsas de munição no canal. Quando o sujeito começou a gritar insultos, Irwin ordenou a um sargento que o matasse a tiros.

A essa altura, o batalhão de Irwin estava desesperado com a falta de provisões. O segundo-tenente Patrick Barrass lembra-se de seu intendente atacando lixeiras abandonadas e cantinas dos NAAFI[17] para manter os homens alimentados. Irwin recorda que dois policiais encontraram galinhas de sabe-se-lá-onde, enquanto um colega conseguiu pegar um barril de 82 litros de cerveja de um bar próximo. Por mais difíceis que fossem as condições para os soldados, eram ainda piores para os refugiados belgas, que atravessavam o canal em bandos. Quando Irwin pegou um punhado de doces para dar a uma criança refugiada, foi cercado por adultos querendo um pouco.

Foram dadas ordens ao batalhão para destruir as barcaças do outro lado do canal, que poderiam ser usadas pelas tropas inimigas (e estavam sendo usadas pelos refugiados). Muitas barcaças foram queimadas; outras, afundadas pela abertura de suas válvulas de inundação; e algumas acabaram atingidas por um obuseiro à queima-roupa. Então, certa tarde, três carros blindados não identificados dirigiram até o lado mais distante do canal, no setor de Irwin. Dois oficiais saíram e gritaram: "Olá, seus bastardos, venham e nos deem uma mão, tivemos um bocado de problemas!" O comandante da seção avançou para ajudar, até que alguém notou a cruz preta na lateral de um dos carros. Os alemães estavam fazendo reconhecimento e se passando por soldados britânicos, tentando atrair Irwin e seus homens a uma armadilha. Um feroz tiroteio irrompeu através do canal. Um dos alemães foi abatido na margem antes que os carros blindados conseguissem fugir.

Enquanto eles partiam, um homem caiu de um dos carros, levantou-se e começou a correr de volta para o canal. Alvejado por um dos soldados de Irwin, ele caiu de novo, até que se levantou e correu para mais perto. Ao que parecia,

era um Cameron Highlander capturado pelos alemães e mantido no carro blindado durante três dias. Apesar de ter sido baleado duas vezes, seus ferimentos não eram sérios e ele foi enviado para a retaguarda, depois de contar onde os alemães estacionavam seus carros todas as noites e como dormiam em casas locais, preferencialmente com jovens francesas.

No dia seguinte, as pontes foram explodidas — para alívio de Irwin —, já que ameaçavam afunilar um Exército Panzer inteiro diretamente contra seus homens. E foram explodidas bem a tempo, porque os alemães voltaram pouco depois. A princípio, avançavam várias combinações de motos. A primeira foi destruída, sem sobreviventes da tripulação de três homens; outra foi posta fora de ação; e uma terceira parou e a tripulação pulou para montar uma metralhadora. As balas atingiram a parede atrás da cabeça de Irwin. Um segundo depois, um projétil antitanque britânico removeu a cabeça do metralhador.

Irwin pediu voluntários. Dois soldados se manifestaram. De acordo com Irwin, eram ambos homens com fichas criminais sujas e corações de leões. Os três Pompadours remaram pelo canal. Um agarrou a metralhadora, enquanto Irwin corria para a motocicleta, onde encontrou dois mapas alemães. Sob fogo, os homens voltaram para seu lado do rio antes de um tanque rolar em sua direção empurrando para frente uma arma antitanque tripulada por um artilheiro. Projéteis e balas britânicos e alemães foram trocados — um projétil alemão atingiu a parede entre Irwin e seu cabo, e uma bala britânica matou o artilheiro alemão. Fogo de metralhadora dilacerou o rosto do motorista do tanque através de seu visor estreito. No momento em que o tanque parou, os homens de Irwin conseguiram atirar sem parar, abatendo-o. No fim da ação, um tanque, um canhão, duas motocicletas e vários soldados alemães tinham sido "resolvidos" de diversas formas, mas os britânicos não sofreram baixas. Irwin ganhou uma Cruz Militar por sua parte na ação.

Não tinha sido um esforço sério dos alemães para atravessar o canal, apenas um reconhecimento de flanco enquanto as divisões se moviam para a costa. Na verdade, os alemães não iriam fazer nenhum esforço para cruzar a linha do canal, mesmo que a tentativa, feita nesta fase por divisões combinadas, pudesse cortar quase toda a BEF da costa.

Mas Heinz Guderian, cujo corpo Panzer estava na vanguarda do avanço alemão, não estava muito interessado nessas ações. Como conta em seu diário oficial de 23 de maio, "o essencial para o Corpo parece ser pressionar em direção a Dunkirk, o último grande porto. Com a queda dele, o cerco estaria completo." Dunkirk era o objetivo cintilante para os generais Panzer, e estava ao seu alcance, não mais do que a um passo das unidades alemãs mais avançadas. Ao tomar a cidade, e assumindo que pudessem mantê-la, a guerra estaria

efetivamente terminada. O Exército britânico seria capturado, ou morreria tentando resistir, e os alemães poderiam atacar os franceses desmoralizados ao sul do Somme.

Em 23 de maio, os comandantes-chefes do Exército alemão e do Grupo de Exército, Kluge e Rundstedt, reuniram-se para discutir suas preocupações acerca de um possível ataque aliado no Somme. Apesar de já estarem muito alarmados pelo contra-ataque de Arras e seu aparente sucesso contra o grupo Panzer de Kleist, estavam preocupados com um possível ataque Aliado enquanto as divisões Panzer permaneciam posicionadas. Acreditava-se que uma parada temporária permitiria que a infantaria atrasada se aproximasse, concentrando as formações e fortalecendo os flancos. Afinal, o avanço muito rápido para o Marne, em 1914, custara aos alemães uma vitória rápida.

Do ponto de vista de Rundstedt, uma parada também fazia sentido por outras razões. Kleist relatou que mais da metade dos tanques do seu grupo Panzer estava fora de ação, e uma parada lhe daria a oportunidade de renovar a força para a próxima luta contra o ainda substancial Exército francês ao sul do Somme. Lutar em solo pantanoso e cruzado por canais para logo em seguida enfrentar combate dentro dos limites de Dunkirk colocaria os Panzers em risco e os deixaria vulneráveis aos impressionantes Matildas Mark II britânicos. Por que arriscar as divisões blindadas nestas circunstâncias, contra um inimigo já abatido, quando um desafio muito mais premente permanecia ao sul? Paris, afinal, ainda tinha que ser tomada.

Para Franz Halder, chefe de Estado-Maior do Alto-Comando do Exército Alemão, esta decisão não fazia sentido. Os tanques do Grupo de Exército A estavam a ponto de cercar a BEF e encontravam pouca resistência. Ainda assim, estavam recebendo ordens de parar — enquanto a infantaria do Grupo de Exército B, defrontada com resistência muito maior, recebia ordens de seguir em frente e levar a BEF à submissão.

Em 24 de maio, Hitler confirmou a ordem pré-existente de Rundstedt, mas com motivação diferente. Quando Hermann Goering, o comandante-chefe da Luftwaffe, soube que as forças britânicas estavam quase cercadas, sentiu que era chegada a oportunidade de ganhar glórias para sua força aérea e para si mesmo. Goering telefonou para Hitler, implorando permissão para que a Luftwaffe acabasse com a BEF. Goering era próximo de Hitler, um aliado dos primeiros dias do Partido Nazista. Ele sabia que o Führer desconfiava da maioria de seus generais — homens conservadores, e não nazistas leais. Goering advertiu que, se os generais alcançassem a vitória final sobre os britânicos, seu sucesso lhes daria prestígio com o povo alemão, o que ameaçaria a posição de Hitler. Se, por

outro lado, a leal Luftwaffe de Goering obtivesse a vitória, seria um triunfo para o Führer e o Nacional Socialismo.

Hitler estava receptivo, particularmente quando, ao visitar o quartel-general de Rundstedt na manhã seguinte, descobriu que o Alto-Comando do Exército (composto pelos próprios generais de quem desconfiava), acabara de ordenar que as divisões Panzer fossem removidas do controle de Rundstedt. Ele estava furioso quando reverteu a ordem e confirmou parada orquestrada por Rundstedt. Não permitiria que sua autoridade e a confiança de Rundstedt fossem minadas por homens invejosos e de lealdade duvidosa. Não tinha autorizado a Blitzkrieg, quando seus generais haviam insistido contra isso? Agora iria parar enquanto eles esperneavam na coleira.

Esta não é a história toda. Hitler concordou com Rundstedt que as divisões blindadas deveriam se aproximar e que os tanques deveriam ser conservados para a batalha contra os franceses. Ele havia se tornado, como notara Franz Halder, temeroso de seu próprio sucesso, mas também sentia que seus generais precisavam aprender uma lição — a ordem de parada serviria.

Ao longo dos anos, tem-se argumentado que a principal motivação de Hitler para deter os Panzers era fornecer à BEF uma "ponte dourada" para retornar em segurança para a Inglaterra. Que, em outras palavras, ele estava interessado em deixar a BEF escapar. Ninguém discutiu isso com mais insistência do que o próprio Hitler, depois que a maioria dos britânicos já tinha escapado. O chefe de gabinete de Rundstedt também fez essa afirmação depois da guerra. Ambos tiveram suas razões; Hitler para justificar seu erro de julgamento, o assessor de Rundstedt para isentar a si e a seu chefe.

Não havia ponte dourada. A teoria é falsa e é um insulto aos soldados que escaparam e àqueles que os trouxeram para casa. A explicação mais ouvida é de que Hitler tinha grande respeito pelos britânicos, que os via como iguais num mundo de raças inferiores e que não tinha nenhuma ambição em relação a seu império. Ele não queria ter que derrotá-los, só pretendia assinar um tratado de paz. Embora haja alguma verdade nisso, não significa que ele iria conceder a liberdade à BEF.

Em primeiro lugar, a Diretriz do Führer nº 13, emitida por Hitler a 24 de maio, afirma: "O próximo objetivo de nossas operações é aniquilar as forças francesas, britânicas e belgas." Por outro lado, alguns Panzers de fato foram autorizados a ignorar a ordem de parada — os tanques da 1ª e 2ª Divisões Panzer continuaram a se deslocar em direção a Boulogne e Calais, a fim de cortar os suprimentos britânicos. E, dos cerca de novecentos navios e embarcações envolvidos na evacuação final, mais de um terço foram afundados ou danificados por bombas, minas, torpedos ou projéteis. Além disso, cerca de

3.500 soldados britânicos, marinheiros e civis foram mortos no mar ou nas praias entre 26 de maio e 4 de junho. Muitos mais foram mortos no perímetro de Dunkirk pelas tropas de Hitler, que atacaram ferozmente. Afinal, que maneira melhor para forçar a mesa de negociações do que destruir um exército? Nenhum desses fatores sugere a existência de uma ponte dourada.

Foi na tarde de 26 de maio que Hitler finalmente permitiu que as divisões Panzer voltassem a se mover, embora não fossem avançar até a manhã seguinte. Mas já era tarde demais para uma grande vitória alemã. A BEF já tinha se movido para o norte, o perímetro em torno de Dunkirk estava se desenvolvendo, uma frota de salvamento estava se formando, e as evacuações já tinham começado. Com uma combinação do medo e do orgulho de Hitler, da timidez de Rundstedt e da ambição de Goering, a BEF teve uma chance de sobrevivência.

No entanto, essa chance era extremamente tênue. Quando a 2ª Divisão Panzer moveu-se para Boulogne, dois batalhões de guardas irlandeses e galeses se prepararam para defender um perímetro de cerca de 9 mil metros ao redor da cidade. O diário de guerra do 19º Corpo relata que seu ataque à cidade e à cidadela estava encontrando resistência violenta dos defensores britânicos, acrescentando que o apoio da Luftwaffe era inadequado e que o ataque estava progredindo lentamente. No caso, os alemães levaram três dias para capturar Boulogne, e a maioria dos guardas conseguiu escapar de volta para a Grã-Bretanha depois de um fim de semana excepcionalmente difícil na França.

Na tarde de 23 de maio, oficiais e homens da Brigada dos Rifles e do Regimento Real dos Rifles entraram no cais de Calais para se juntar aos membros do Regimento Real de Tanques e dos Rifles, que haviam chegado anteriormente. Juntos, eles serviriam como a guarnição de Calais sob o general de brigada Claude Nicholson. Seu trabalho era defender a cidade contra a 10ª Divisão Panzer, comandada pelo general Ferdinand Schaal.

De acordo com o major Bill Reeves, do Regimento Real de Tanques, Calais era um lugar lúgubre e sinistro. Casas haviam sido derrubadas, ruas estavam cheias de escombros, e os poucos civis restantes estavam bêbados de vinho saqueado. Considerando a cidade difícil de manter, Nicholson enviou uma patrulha de quatro tanques, conduzida pelo major Reeves em seu tanque cruzador, a Dunkirk para verificar se o caminho estava livre.

Depois de avançar por uma barreira, a patrulha passou por uma unidade Panzer, que parou ao lado da estrada durante a noite. Confundindo os Panzer com tanques franceses, um oficial se inclinou para fora da torre e começou a falar com os alemães em francês. Reeves mais do que depressa se dirigiu para o homem ao seu lado e o fez se calar: “Pelo amor de Deus, só siga em frente o mais rápido que der!” A patrulha avançou por mais 1 quilômetro, passando uma

procissão de alemães em ambos os lados da estrada. Tentando evitar suspeitas, acenavam ocasionalmente. Depois de um tempo, um ordenança veio por trás de Reeves e acendeu uma lanterna na placa de identificação, antes de se afastar novamente. Eles agora esperavam um ataque pela retaguarda, mas não veio nenhum, e seguiram em frente.

Quando se aproximaram de um canal em Marck, Reeves viu minas ao longo da ponte. A patrulha estava presa, e um sargento se ofereceu para prender a corda de reboque de seu tanque às minas, e arrastá-las lenta e cuidadosamente para o lado da estrada. Este ato corajoso permitiu que os tanques começassem a atravessar a ponte, mas encontraram a outra extremidade abarrotada de arame antitanque que precisava ser cortado, o que os forçou a estacionar, vulneráveis, por meia hora. Finalmente, avançaram até Gravelines, nas proximidades de Dunkirk.

Lá, o comandante francês pediu a Reeves que ajudasse na próxima batalha com os Panzers alemães. Reeves concordou, assumindo uma posição que cobria a ponte principal sobre o rio Aa, enquanto o restante de seus tanques cobria as outras pontes. Quando um carro blindado alemão apareceu, a cerca de 260 metros do outro lado do rio, Reeves abriu fogo com seu canhão de 2 libras (40 milímetros) e explodiu o veículo. Vendo a tripulação escapar para uma casamata, Reeves disparou outra vez e pôs a construção abaixo. Enquanto ficava sentado esperando, mais dois tanques apareceram, e Reeves acertou tiros diretos em ambos. Ele logo estaria sob fogo de morteiro e de projéteis de artilharia, então se retirou para um lugar na cidade onde tinha visão angular mais clara da mesma ponte. De lá, atirou em mais dois veículos blindados e mais cinco tanques que tentavam atravessar.

Ao meio-dia, nenhum tanque alemão conseguira atravessar a ponte, embora o tanque de Reeves tivesse sido vítima de fogo amigo, disparado por uma arma britânica antitanque. À noite, tudo estava em silêncio. A ordem de parada alemã tinha entrado em vigor, e não haveria mais ataques durante três dias, mas a aventura de Reeves demonstra o quão perto os alemães chegaram a tomar Dunkirk e quão importante foi a ordem de parada. De fato, se a patrulha de Reeves não tivesse sido enviada de Calais, os alemães poderiam ter entrado em Dunkirk antes que a ordem tivesse sido emitida.

De volta a Calais, entretanto, o general de brigada Nicholson recebeu um telegrama do Gabinete de Guerra informando-o de que a cidade devia ser evacuada. Como estava cercado por um inimigo muito mais forte e defendendo um enorme perímetro com recursos limitados, a notícia o deixou aliviado. Horas depois, outro telegrama do Ministério da Guerra anunciou que a evacuação seria adiada por pelo menos um dia. Quando Nicholson se concentrou na defesa de

curto prazo da cidade, o comandante francês anulou seus planos, reclamando a seus superiores sobre a intenção britânica de evacuar. Como resultado, outro telegrama do Ministério da Guerra, recebido naquela noite, declarou que a evacuação fora cancelada. Nicholson recebeu a informação de que o cancelamento se dava por causa da solidariedade aliada. Ele deveria escolher a melhor posição e lutar. Assim, na manhã seguinte, quando o general Schaal enviou o prefeito (judeu) de Calais para perguntar a Nicholson se ele se renderia, ele respondeu que não. "Diga aos alemães que, se quiserem Calais, terão que lutar por ela."

No entanto, enquanto Nicholson dizia essas palavras, o pessoal naval francês já desabilitara seus canhões e evacuara os próprios navios, e ele também recebeu pouco apoio moral de Londres. Infelizmente, subestimando o poder das forças alemãs sitiando Calais, Winston Churchill enviou uma sucessão de mensagens ao seu chefe de gabinete, perguntando por que a guarnição estava falhando em atacar os alemães. "Se um lado luta e o outro não, a guerra fica um pouco desigual", comentou ele.

Até o momento, a guarnição combatera ferozmente durante um dia inteiro, e a luta continuou, igualmente intensa, ao longo do dia seguinte, com os ataques alemães apoiados por artilharia e incursões de Stuka. Mais uma vez, o comandante alemão pediu a Nicholson para se render, e ele recusou. "É dever do Exército britânico lutar", escreveu, em uma mensagem entregue a Schaal, "assim como o do alemão".

No interior da cidade, o segundo-tenente Philip Pardoe, do Regimento Real dos Rifles, não pensou em se render. "As perspectivas eram de que deveríamos ser reforçados para romper através das linhas alemãs, ou, na pior das hipóteses, sermos evacuados", revelou.

O cabo de esquadra Edward Doe, do mesmo regimento, se recorda de ter sido levado de volta ao canal quando os alemães começaram a pressionar por todos os lados. Ele disparou seu rifle antitanque Boys pela primeira vez em um tanque a 45 metros de distância, que cruzava uma ponte do canal. O projétil atingiu o tanque e fez pouco mais do que riscar sua pintura. "Só ricocheteou", contou ele, "fazendo um barulho como o de uma bola de pingue-pongue". William Harding, o artilheiro que tinha se apaixonado por uma francesa em Nantes durante a guerra de araque, testemunhou cenas que nunca esqueceria, como a do soldado soluçando e se arrastando pelos cotovelos, deixando duas trilhas vermelhas atrás de si — seus pés haviam sido arrancados.

O corneteiro Edward Watson, do Regimento Real de Rifles, se recordava de um sargento que gritava a um homem com um buraco grande em suas costas. O homem estava no chão, chorando, enquanto o sargento gritava para ele se

levantar. E, para espanto de Watson, foi exatamente o que ele fez. “Achei que aquele sargento-mor era um idiota, mas ele realmente fez o sujeito se mexer!”

Junto com um pequeno grupo de atiradores, Philip Pardoe entrou em uma praça, onde encontrou um grande grupo de alemães com veículos blindados. Ambos os grupos se avistaram ao mesmo tempo, e os atiradores correram por uma rua enquanto os alemães pulavam em seus veículos. Mais do que depressa, Pardoe e seus homens mergulharam no porão de uma casa, mas, em vez de ficar ali, subiram até o primeiro andar e se deitaram num quarto. “Não me pergunte por que”, disse Pardoe, “apenas fizemos isso”. Momentos depois, Pardoe ouviu um dos veículos alemães descendo a estrada. O carro parou em cada casa e abriu fogo com metralhadoras. Quando chegou na de Pardoe, o porão foi metralhado, depois o térreo. Pardoe, no andar de cima, esperou a sua vez, mas nada aconteceu. O veículo seguiu para a próxima casa e começou a disparar.

Edward Watson estava no porão de uma casa, em algum outro lugar, tendo sua primeira experiência com vinho. Não gostava muito da bebida, achava muito amarga, então não se preocupou muito quando seu oficial disse: “Pode beber o quanto quiser, mas vou matar você se ficar bêbado!” Quando Watson precisou ir ao banheiro, as coisas ficaram complicadas. Ele tentou se segurar, já que precisaria ir para fora, e estavam caindo granadas de morteiro. Depois de um tempo, quando o chamado da natureza falou mais alto, ele correu o mais rápido que pôde para o banheiro do lado de fora. Mas, ao abrir a porta, encontrou um francês morto sentado na privada. Então correu para dentro e fez suas necessidades no canto de um quarto.

Depois de algum tempo, o grupo de Watson notou uma equipe de alemães a cerca de 90 metros de distância. Estavam virando uma esquina, carregando uma arma antitanque. Watson observou atentamente enquanto os alemães montavam a arma e começavam a disparar, sem saber que eram observados.

— O que faremos? — perguntou.

— Este é o seu trabalho — respondeu o oficial. — Mas atire para matar! Não pode errar. Se errar, eles vão saber de onde estão vindo os tiros.

Watson pousou o rifle no parapeito da janela, em uma altura conveniente para uma boa mira. A princípio estava assustado, mas relaxou e começou a se divertir. “Depois de um tempo, ficou muito divertido apenas matá-los”, contou. Três, quatro, cinco homens caíram mortos, e ele se lembra vividamente dos olhares nos rostos dos vivos que não conseguiam descobrir de onde saíam os tiros, mas temiam ser os próximos. Por fim, os alemães deram a volta na esquina da rua para fora da visão de Watson.

Entretanto, eles logo começaram a correr pela rua em grupos, e o oficial deu a ordem de que era cada um por si — exceto a Watson, que deveria acompanhá-lo.

— Não — retrucou Watson. — Quero ir sozinho!

— Você vem comigo! — insistiu o oficial.

Juntos, saíram correndo pela porta dos fundos enquanto os atiradores disparavam contra eles. Entraram em outra casa e viram um atirador alemão em uma janela, de costas para eles. O oficial atirou imediatamente. "Nunca tinha visto isso antes em lugares tão próximos", contou Watson. "Não houve perguntas. Nenhum 'O que você está fazendo?' Era só BANG!"

Na noite de 25 de maio, houve uma reunião do Comitê de Defesa do Gabinete de Guerra em Londres para discutir se deveriam tentar uma evacuação de última hora ou ordenar que as tropas se mantivessem a todo custo, entendendo que isso significaria a perda de toda a guarnição. Acabaram se decidindo pela segunda opção: as tropas manteriam Calais até o fim. "Se tentássemos retirar nossa guarnição de Calais", concluíam as minutas da reunião, "as tropas alemãs marchariam imediatamente para Dunkirk".

Foi uma decisão que encontrou respaldo em Churchill. Mais cedo, naquele mesmo dia, ao receber o telegrama do Gabinete de Guerra informando ao general de brigada Nicholson sobre a evacuação iminente, Churchill reagiu furiosamente. "Esta não é a forma adequada de encorajar os homens a lutar até o fim!", escreveu ele, a Anthony Eden, acrescentando: "Tem certeza de que não temos derrotistas no Estado-Maior?"

No dia seguinte, à medida que a defesa da guarnição continuava, Guderian, comandante do 19º Corpo Panzer, ficou impaciente com Schaal, comandante de sua 10ª divisão, perguntando se Calais deveria ser deixada para a Luftwaffe. Schaal argumentou que isso seria contraproducente, dizendo que bombas não seriam eficazes contra as grossas paredes e a terraplenagem das fortificações medievais, e um ataque aéreo exigiria a retirada das tropas alemãs de posições avançadas, que teriam que ser retomadas. Guderian aceitou os argumentos e, naquela mesma tarde, a guarnição finalmente se rendeu. Quase 4 mil prisioneiros britânicos foram levados.

O segundo-tenente Philip Pardoe era um dos prisioneiros. Ele e seus homens ficaram sentados no quarto durante meia hora, esperando a escuridão antes de sair, mas, antes que pudessem se mover, ouviam gritos alemães e perceberam que um grupo inimigo estava vasculhando a casa ao lado. "Foi a pior decisão que já tive que tomar na vida", contou. Poderia matar o líder quando ele entrou, mas que bem aquilo faria? Valeria a pena sacrificar a vida de seus três homens — que fariam o que ele lhes dissesse — só para matar um alemão ou dois? No fim, disse a seus homens para guardarem as armas e, quando os alemães abriram a porta da frente, desceu as escadas com as mãos para cima. Seus homens o seguiram. "Aquele foi, para mim, o momento mais vergonhoso da minha vida."

Edward Watson também foi levado como prisioneiro para dentro de uma casa. Soldados alemães estavam na rua gritando e atirando granadas. “Ei, Tommy, a guerra acabou para você”, gritavam, brincando com um estereótipo. “Devem ter sido ensinados a dizer isso”, cogitou Watson.

Vale a pena perguntar se Philip Pardoe, Edward Watson e tantos outros foram sacrificados para algum propósito. Winston Churchill estava convicto de que o sacrifício valeria a pena. Ele veio a escrever que:

> Calais foi o ponto crucial. Muitas outras causas poderiam ter evitado a libertação de Dunkirk, mas é certo que os três dias ganhos pela defesa de Calais possibilitaram que a linha de Gravelines fosse mantida. Sem isso, mesmo apesar das vacilações de Hitler e as ordens de Rundstedt, tudo seria desperdiçado.

Talvez o apego sentimental de Churchill aos acontecimentos históricos o tenha levado a atribuir mais importância a Calais do que a situação merecia. Afinal, era a última possessão da Inglaterra na França, perdida em 1558, cujo nome estava gravado no coração de Maria I, e não está completamente claro por que a guarnição do general de brigada Nicholson teve que ser sacrificada para conseguir frear a 10ª Divisão Panzer. Se tivesse sido evacuada na noite de 25 a 26 de maio, sua influência sobre os eventos subsequentes dificilmente teria sido diminuída. Heinz Guderian não concordou com a análise de Churchill e chegou a escrever que, embora considerasse a defesa de Calais um ato heroico, ela não influenciou o progresso dos acontecimentos de Dunkirk.

Essa afirmação parece lógica, afinal, Guderian pretendia atacar Dunkirk com uma divisão diferente da que atacava Calais. No entanto, tivesse a 10ª Divisão Panzer alcançado uma vitória rápida em Calais, decerto poderia ter se movimentado mais depressa ao longo da costa, indo ajudar a 1ª Divisão Panzer, o que teria uma influência considerável sobre “eventos que levaram a Dunkirk”.

No final, dado que os Panzers de Guderian já estavam às portas de Dunkirk quando foram parados por Rundstedt e Hitler, a ordem de parada parece ter exercido uma influência maior sobre a salvação do Exército britânico do que a defesa de Calais. Mesmo assim, Guderian pode não estar correto quando escreve que a defesa não teve influência alguma nos eventos.

Há um pós-escrito triste para a história de Calais. Em 26 de junho de 1943, o general de brigada Claude Nicholson suicidou-se no campo de prisioneiros de guerra, em Rotenberg. Parece que ele sofria havia muito tempo de depressão, intensificada por um sentimento de responsabilidade pela perda de Calais. No entanto, seja lá o que o general de brigada Nicholson disse a si mesmo em seus

momentos mais sombrios, para nós é muito claro que ele se comportou honrosamente e manteve a coragem em toda a defesa. Ele é um dos heróis da nossa história.

Entretanto, o sentimento público na Grã-Bretanha, como medido pela *Mass Observation* em 25 de maio, era de confusão e pessimismo crescente. Mesmo os otimistas mais empedernidos (geralmente homens da classe trabalhadora) estavam começando a demonstrar dúvidas sobre o futuro. A confusão era principalmente expressa como uma incapacidade de entender por que os alemães estavam avançando tão implacavelmente, e os britânicos, recuando. Talvez, esperavam alguns, fosse parte de alguma estratégia britânica.

O pessimismo se deu, principalmente, na forma de um fatalismo, como se as pessoas estivessem cada vez mais preparadas para qualquer má notícia. "Toda a estrutura da crença nacional parece estar se balançando de leve", observa o relatório diário do *Mass Observation*. Mas nem todos se sentiam assim. Nas áreas rurais, o sentimento era mais leve. Um jardineiro em East Sussex que havia sido soldado na última guerra foi registrado dizendo: "Um camarada de Londres esteve aqui na semana passada e me perguntou se não estávamos com medo de ser invadidos. Eu disse que isso era um insulto à Marinha Britânica!"

Um tema frequentemente discutido foi um discurso dado pelo rei George VI para marcar o Dia do Império. "A luta decisiva paira sobre nós", disse a seus súditos, acrescentando que o inimigo buscava "a completa derrocada deste Império e de tudo o que ele representa, então a conquista do mundo". O rei, com a ajuda de seu terapeuta da fala, Lionel Logue, passou dias ensaiando as palavras, e ficou satisfeito com o seu desempenho. O povo britânico pareceu ter concordado, muitos comentavam sobre a melhora em sua oratória. No entanto, ficaram menos impressionados com o conteúdo da fala — soava muito como um sermão, alegavam alguns, enquanto outros se queixavam de que não dizia nada que já não soubessem.

Uma perspectiva interessante vem do fotógrafo e figurinista Cecil Beaton. Ele devia partir da Grã-Bretanha em 22 de maio para cumprir um contrato de trabalho nos Estados Unidos, mas sentia-se relutante em partir. Acreditava que seria errado trocar uma Grã-Bretanha angustiada por um tranquilo Novo Mundo. Pediu conselho a um amigo, o visconde Cranborne. "Bem, as notícias são 'howíveis', mas... Seria melhor ir, já que quando você voltar as notícias continuarão 'howíveis', meu amigo", respondeu Cranborne. Então ele foi.

Já em Nova York, Beaton achou perturbadora a diferença entre o luxo descontraído da Fifth Avenue e as notícias sombrias que vinham da Europa. "Não se encontrava consolo daquela melancolia intensa em lugar nenhum", escreveu. "Nossos piores temores eram confirmados a cada hora por um amigo

ou um boletim de notícias.” Quando chegou a hora de Beaton retornar à Grã-Bretanha, alguns de seus amigos norte-americanos bem-intencionados tentaram persuadi-lo a ficar. “O que você espera encontrar lá, se voltar?”, perguntavam. Mas ele estava impaciente para ver outra vez a desesperada “Blighty”.[18]

Quando seu transatlântico partiu de Nova York, passou por um navio de luxo tripulado por alemães, todos sorrindo alegremente e mostrando os polegares apontados para baixo para os passageiros do transatlântico. Beaton dizia que sua alma ansiava pelo retorno à casa em Wiltshire. “O futuro pode ser horrível”, escreveu, “mas estar em meio a esse turbilhão ainda era menos doloroso do que ouvir as notícias de longe”.

No dia 25 de maio, no meio do turbilhão, os britânicos tiveram um golpe de sorte. Em uma aldeia ao longo do rio Lys, um sargento do Regimento de Middlesex abriu fogo contra um grande carro azul que levava dois oficiais alemães. Um deles era Eberhard Kinzel, que fugiu, deixando para trás uma pasta com dois documentos e um tira-bota. Os documentos, analisados por um oficial de inteligência sênior do 2º Corpo de Exército, revelavam detalhes da ordem de batalha alemã e os planos para um ataque iminente ao front de Ypres-Comines.

A princípio, o general Alan Brooke teve medo que papéis fossem uma farsa, uma tentativa de enganar a BEF, criando a expectativa de um ataque que nunca chegaria. No entanto, ele acabou concluindo que os planos eram genuínos (parece que foi a presença do tira-bota incongruente que acabou convencendo o general). Infelizmente, apenas uma brigada estava alocada na defesa do canal de Ypres-Comines, e parecia que estava se abrindo uma lacuna à esquerda da BEF, onde o Exército belga perdia a coesão. Tudo isso indicava que, se o ataque alemão fosse bem-sucedido, a BEF ficaria separada do mar.

Foram esses fatos que finalmente levaram Lorde Gort a desconsiderar qualquer chance de sensatez do Plano Weygand. O próprio Weygand, por sua vez, não desistiu: dois dias depois, ainda enviava mensagens pedindo forte participação britânica em seu próximo ataque. Ao retirar seu exército do plano, Gort pôde enviar a 5ª Divisão — antes reservada para o ataque de Weygard — para defender a frente de Ypres-Comines, e destacar a 50ª Divisão para defender a área em torno da cidade de Ypres. Na manhã seguinte, Gort visitou o general Georges Blanchard em seu quartel-general. Blanchard passara a comandar o 1º Exército Francês depois que Billotte morrera em um acidente rodoviário. Gort e ele concordaram que lançar um ataque para o sul seria impossível. Em vez disso, precisavam persistir na retirada.

Gort e Blanchard podiam até parecer estar de acordo, mas na verdade pensavam de formas completamente diferentes. Para Blanchard, uma retirada significava um recuo para uma posição mais segura; mas, para Gort,

representava o início de uma evacuação. Sem a aprovação dos políticos de Londres ou de seus aliados franceses e belgas, Gort decidiu iniciar a retirada para Dunkirk, o único porto do canal ainda em mãos aliadas, na esperança de conseguir levar o maior número possível de tropas para a Grã-Bretanha. Talvez ele de fato tivesse um estilo de liderança desorganizado. Talvez a evacuação pudesse ter começado mais cedo. E talvez os planetas tivessem se alinhado para garantir que os britânicos ainda tivessem uma rota de fuga. Foi em 25 de maio de 1940 que Lorde Gort tomou uma decisão excepcionalmente corajosa, com consequências que perduram até hoje.

Por ser 1º Batalhão, a Infantaria Ligeira de Oxfordshire e Buckinghamshire foi destacada para a defesa da linha Ypres-Comines, mas o batalhão precisou lidar com "um engarrafamento intenso" para chegar a seu destino. O anspeçada John Linton tinha marchado quase 100 quilômetros na semana anterior e estava exausto. Sua última posição defensiva tinha sido um canal seco que não parecia difícil de cruzar. Lá, ele mandou os homens se deitarem escondidos de cada lado da linha ferroviária, esperando o inimigo para atacar. Enquanto o anspeçada Linton e seus companheiros se esforçavam para bloquear o Grupo de Exército B, que tentava forçar o caminho até Ypres e de lá para Dunkirk, o major Bill Reeves e seus homens tinham que conter o Grupo de Exército A, que avançava para Dunkirk vindo do Oeste.

Linton estava cansado, faminto e com a barba por fazer. Naquele dia, tinha comido apenas alguns pedaços de frutas secas. Além disso, ele e seus camaradas eram responsáveis por manter a linha de defesa enquanto dezenas de milhares de soldados corriam para a costa. O problema era que sua reserva de munição estava em estado crítico: ele tinha apenas seis balas no rifle. "O que vamos fazer quando os alemães vierem?", perguntou-se. "Mordê-los?"

Os alemães até estavam ganhando vantagem em outra parte do front, mas a 50ª Divisão estava finalmente chegando para assumir a posição ao norte, nos arredores de Ypres. Amanhecia, e Linton já ouvia a batalha se aproximando. O vale foi ficando mais calmo e, depois de algum tempo, ele notou uma pequena patrulha alemã avançando lentamente em sua direção, semioculta pela grama alta. Linton tinha sido informado que esperavam que sua companhia lutasse até o último homem, mas não podia se dar ao luxo de desperdiçar munição, então esperou para fazer o disparo. De repente, a artilharia alemã abriu fogo. Os projéteis simplesmente explodiram na retaguarda, mas Linton sentiu uma onda de choque atravessar seu corpo — tinha sido atingido por um estilhaço.

A próxima coisa de que se lembra é de estar sendo carregado por dois soldados em direção ao posto médico do regimento. Lá, um oficial ordenou aos soldados que o deixassem ali e voltassem para suas posições. Ao que parecia, a

brigada estava sendo flanqueada pelo inimigo, e homens feridos não eram uma prioridade.

Enquanto isso, Brooke visitava o general Alexander na sede da 1ª Divisão. O encontro resultou em um reforço de três batalhões, um regimento de cavaleiros e diversos tanques, que foram todos colocados para reforçar a linha do canal e recuperar terreno perdido para o inimigo. Com isso, a ajuda tinha chegado para a 5ª Divisão de Infantaria — mas não para o anspeçada Linton.

Um desses batalhões era a antiga unidade dos Granadeiros da Guarda de Lorde Gort. Os homens marcharam 16 quilômetros para o resgate e passaram uma noite e um dia lutando corajosamente, em uma tentativa de recuperar terreno. No fim da noite de 27 de maio, eles montaram um ataque. A resistência foi suave na primeira meia hora, mas foi ficando cada vez mais forte, até que os guardas chegaram ao objetivo: o canal. Lá, os alemães ofereceram uma resistência feroz, conseguindo empurrar os guardas de volta, até que o comandante da companhia, o capitão Stanton Starkey, elaborou um plano.

Ao abrir uma das últimas caixas de munição do batalhão, o capitão Starkey ficou arrasado: a caixa não continha balas, e sim cartuchos de sinalizadores, culpa de algum erro de distribuição. No entanto, em vez de lamentar a sorte, o capitão Starkey foi criativo: percebeu que o fogo de morteiro muito efetivo do inimigo era sempre sinalizado por um padrão luminoso vermelho-branco-vermelho, que depois era substituído por um padrão branco-vermelho-branco, sinalizando o cessar o fogo de morteiro e o ataque da infantaria.

O capitão Starkey, com seu enorme estoque de sinalizadores coloridos, esperou que a infantaria alemã avançasse antes de disparar um padrão vermelho-branco-vermelho sobre suas cabeças. Os morteiros alemães abriram fogo, atingindo seus próprios homens, que não hesitaram em disparar uma configuração branco-vermelho-branco para corrigir a situação. Os morteiros pararam, e os soldados de infantaria sobreviventes avançaram. O capitão Starkey esperou um momento antes de enviar outro padrão vermelho-branco-vermelho. Os morteiros abriram fogo outra vez, bombardeando novamente os soldados de sua própria infantaria. O caos foi crescendo até os tiros de morteiros cessarem e a infantaria parar de avançar. A astúcia tinha superado a força.

Naquela altura, havia intensos confrontos por todo o fronte, chegando a reduzir as duas brigadas da 5ª Divisão a uma fração de sua força de combate. Ainda assim, a linha Ypres-Comines foi mantida até a noite de 28 de maio, protegendo inúmeros soldados que se retiravam para o norte em direção a Dunkirk.

O que ainda restava da 5ª Divisão conseguiu finalmente se retirar até a linha do rio Yser, a oeste da fronteira franco-belga. Enquanto isso, Brooke tinha

ordenado à 3ª Divisão, comandada por Montgomery, que realizasse um movimento noturno extremamente difícil, na tentativa de preencher uma lacuna a norte do canal. Partindo da área em torno de Roubaix, a 3ª Divisão cruzou o rio Lys perto de Armentières, avançou para o norte através de Ploegsteert e chegou discretamente à posição a norte de Ypres antes do amanhecer. Mesmo com toda a formação se movendo a poucos milhares de metros de uma frente de batalha, os alemães sequer suspeitaram de que eles estivessem ali. "A divisão era uma arma maravilhosa", escreveu Monty, que tinha grande orgulho de seus homens. Ainda acrescentou que, se algum aluno da academia militar tivesse sugerido aquele movimento, seria considerado louco. A retirada encorajava a improvisação.

O movimento da 3ª Divisão surgiu da necessidade de suprir as dificuldades em que as forças belgas se encontravam, que acabou levando, na noite de 27 de maio, à rendição da nação (ou à "capitulação", termo pejorativo usado na Grã-Bretanha). Hoje em dia, mal se lembra da história da rendição fora da Bélgica, mas dentro do país ainda é um tema controverso — sobretudo entre aqueles que acreditam que o rei belga, Leopoldo III, foi vítima de "uma mentira enorme e absurda" perpetrada por Winston Churchill. Esta estranha história é muito interessante de ser explorada, principalmente como um estudo sobre relação entre política e guerra e exemplo de como é criada uma versão da história.

A Bélgica é um país dividido, com uma história curta e conturbada. Criada em 1830 a partir de duas comunidades distintas e desconfiadas uma da outra (os Valões, de língua francesa, e os Flamengos, de língua holandesa), durante a Primeira Guerra Mundial acabou transformada em campo de batalha para os vizinhos estrangeiros. "Nós sofremos tanto", disse Louis van Leemput, "e os alemães eram brutais. Foi um desastre. O país ficou coberto de ruínas." Por terem vivido esse horror havia tão pouco tempo, os belgas acabaram inusitadamente unidos no desejo de evitar uma repetição. Mesmo assim, entendiam a realidade.

Isso levou o rei Leopoldo e seu governo a escolher uma postura de "neutralidade armada". Apesar de Churchill ter acusado a Bélgica de alimentar o crocodilo alemão na esperança de ser comida por último, era óbvio que os belgas enfrentavam um dilema. Embora não tivessem dúvidas de que a Alemanha era o agressor principal, aliar-se à França e à Grã-Bretanha seria um convite à invasão alemã. Com a neutralidade, haveria ao menos uma pequena possibilidade de evitar uma repetição da destruição do país. Por conseguinte, os belgas concordaram em partilhar informações militares com os Aliados, para que eles não entrassem no país até uma eventual invasão.

Quando começou o avanço da Alemanha, em 10 de maio, a Bélgica se tornou um aliado da Grã-Bretanha e da França. “Na última hora, quando a Bélgica já estava invadida, o rei Leopoldo clamou por nossa ajuda. E, mesmo chamados em cima da hora, nós ajudamos”, escreveu Churchill.

Embora as relações entre Leopoldo e seus aliados fossem nebulosas, a relação entre Leopoldo e seu próprio governo parecia cada vez mais fria e distante. Quando os alemães avançaram e os aliados começaram a recuar, o primeiro-ministro belga, Hubert Pierlot, exortou Leopoldo a deixar o país — e isso tanto para escapar da captura quanto para liderar a resistência belga do exterior. Mas Leopoldo não queria fugir. Ele anunciou que pretendia ficar na Bélgica e compartilhar o mesmo destino de suas tropas.

Em uma reunião decisiva com seus ministros, Leopoldo declarou que a situação militar estava desesperadora — a Bélgica teria que se render. Os ministros, frustrados pelo aparente desrespeito do rei à constituição, apontaram que a rendição não era decisão apenas do monarca. Eles mais uma vez pediram ao rei para deixar o país, e Leopoldo se recusou.

Leopoldo tinha muitas razões para agir daquela maneira. Por um lado, além de ser o monarca, ele também era o comandante-chefe das Forças Armadas belgas e achava que um comandante honrado não abandonava suas tropas. Além disso, acreditava que os interesses da Bélgica eram supremos e que, uma vez perdida a batalha, nenhuma obrigação moral permanecia para com os Aliados simplesmente por terem vindo em seu socorro. Mas, o mais importante, Leopoldo sentia que ficar ao lado de seu povo era a coisa certa a fazer. Ele confiava mais no próprio senso de justiça do que na lei.

Portanto, o rei confirmou a seus ministros que pretendia permanecer na Bélgica e que não pretendia criar um novo governo para conquistar vantagens em negociações com a Alemanha — não tinha o menor desejo de se tornar um fantoche nazista. Mas era justamente isso que Pierlot e seus ministros temiam, e todos deixaram claro que consideravam as ações do rei deploráveis. E não estavam sozinhos em tentar dissuadir Leopoldo. Sir Roger Keyes, velho amigo do rei e almirante que tinha tomado o lado de Churchill durante o debate da Noruega, tendo sido um fator decisivo nas negociações, se tornara oficial de ligação britânico com Leopoldo. Ele sugeriu que o rei se refugiasse na Grã-Bretanha, ideia que também foi repudiada.

Em 25 de maio, dia em que o governo belga foi para a França, Leopoldo escreveu ao rei George VI confirmando que a rendição era inevitável e que ficaria com seu povo. Acrescentou que todo o seu exército estava empenhado e que “quaisquer que sejam os julgamentos que a Bélgica venha a enfrentar no futuro, estou convencido de que sirvo melhor a meu povo permanecendo ao lado

dele, em vez de tentar agir de fora, sobretudo com relação aos horrores da ocupação de um exército estrangeiro, à ameaça de trabalho forçado ou deportação e à dificuldade de abastecimento alimentar".

Em sua resposta, George VI discordava da decisão de Leopoldo, dizendo que nenhum monarca deveria cair nas mãos dos nazistas:

> Com esta decisão, Vossa Majestade talvez esteja negligenciando a extrema importância de estabelecer um governo belga unido e com plena autoridade fora do território ocupado pelo inimigo... A meu ver, Vossa Majestade deveria considerar a possibilidade — ou melhor, a probabilidade — de ser feito prisioneiro, quiçá levado para a Alemanha, mas quase certamente privado de toda comunicação com o mundo exterior.

Entre 24 e 27 de maio, o Exército belga lutava desesperadamente nos arredores do rio Lys. O país perdeu milhares de homens para os alemães, que por fim conseguiram fazer a travessia, e mais de 1 milhão de refugiados vagava pelas aldeias e cidades. Ao meio-dia e meia do dia 27 de maio, Sir Roger Keyes, que estava com Leopoldo, enviou um telegrama a Gort informando-o de que chegava o momento em que, depois de lutar ininterruptamente durante quatro dias, o Exército belga não poderia mais continuar. "[Leopoldo] gostaria que você entendesse", escreveu Keyes, "que ele será obrigado a se render". Duas horas mais tarde, as autoridades francesas receberam uma mensagem semelhante anunciando que a resistência chegara ao fim de suas forças. Às dezessete horas, Leopoldo mandou um mensageiro aos alemães solicitando os termos para um cessar-fogo.

Uma hora depois, o tenente-coronel George Davy, representante do Gabinete de Guerra no quartel-general do Exército belga, relatou o pedido de cessar-fogo a Gort — a mensagem, no entanto, não foi recebida. Claro que Churchill descobriu sobre o acontecido, já que, às dezenove horas, em uma reunião do comitê de defesa, ele comentou que circulavam "notícias perturbadoras" sobre um pedido de armistício dos belgas. Meia hora depois, um emissário belga foi recebido pelos alemães, e uma rendição incondicional entrou em vigor naquela mesma noite.

Enquanto isso, Louis Van Leemput, de 13 anos, se abrigava na casa de estranhos, perto de Ypres, com a mãe e o irmão. Ele se lembra de, na manhã seguinte, ter sido acordado cedo pelo choro das pessoas na rua: "Os alemães estão aqui!", gritavam. Louis é grato a Leopoldo por ter terminado a guerra. "Ele salvou minha vida e as vidas de minha mãe e meu irmão."

Naquele dia, Sir Roger Keyes chegou a Londres para tratar com o Gabinete de Guerra. Estava fortemente a favor de Leopoldo, relatando que "só a personalidade do rei é que mantivera o Exército belga unido durante os últimos quatro dias". Depois que Keyes foi embora, Churchill já estava relativamente tranquilo em relação ao rei, declarando que a história sem dúvida criticaria Leopoldo por ter envolvido a Grã-Bretanha e a França na ruína da Bélgica, "mas não cabia a eles julgá-lo". Pouco depois, o tenente-coronel Davy se juntou à reunião com um relato sobre a bravura das tropas belgas.

Mais tarde, no entanto, os ânimos do restante do mundo começaram a se voltar contra Leopoldo. Já começava a se difundir um discurso que o pintava como derrotista e traidor dos Aliados. O primeiro-ministro francês, Paul Reynaud, fez uma transmissão de rádio descrevendo a rendição belga como secreta e traiçoeira: "No meio da batalha, sem qualquer consideração e aviso aos aliados britânicos e franceses, o rei Leopoldo III, dos belgas, baixou as armas." O discurso de Reynaud foi seguido pelo do primeiro-ministro belga Pierlot, agora no exílio, anunciando que as ações do rei não tinham "validade legal" e o acusando de "negociações secretas com o inimigo".

A ferocidade dessas palavras pode ser explicada por um telegrama de Sir Ronald Campbell, o embaixador britânico na França, enviado em 29 de maio a Winston Churchill, advertindo que o ministro francês da Informação fizera uma requisição urgente a Campbell, pedindo que ele fizesse "todo o possível para evitar o destaque que a imprensa e o rádio britânico estavam dando ao clamor do almirante Keyes para que evitassem julgamentos ao rei Leopoldo, inclusive omitindo qualquer referência em transmissões de notícias da BBC em francês". A razão para isto é revelada no decorrer da mensagem. Se a rendição de Leopoldo fosse tolerada, poderia encorajar o derrotismo francês "justamente em um momento em que a raiva despertava na opinião francesa (trazendo, inclusive, um aumento da moral), com desgosto pela aparente traição..."

No mesmo dia, o oficial de ligação do Ministério de Guerra francês, o general Edward Spears, enviava uma mensagem similar, que dizia: "É grande a preocupação que temos por aqui com a atitude muito suave que está sendo tomada em Londres em relação ao rei belga... Muito da moral deste povo está ligado ao trabalho de fazer dele o vilão que certamente parece ser." Em outras palavras, os franceses precisavam de um bode expiatório para impedir seu moral de afundar ainda mais e desviar a culpa dos comandantes e do Exército francês. E o rei Leopoldo apareceu no momento mais certo (ou errado).[19]

E, com isso, foi criada uma versão da história. Em 4 de junho, Churchill disse à Câmara dos Comuns: "De repente, sem consulta prévia e com o mínimo de aviso possível, sem o conselho de seus ministros e por conta própria, ele

[Leopoldo] enviou um plenipotenciário ao comando alemão, rendendo seu exército, expondo todo o nosso flanco e quaisquer meios de retirada." O primeiro-ministro britânico estava desesperado para manter a França na guerra, e a reputação do rei Leopoldo III da Bélgica era um pequeno sacrifício a ser feito. A pior parte talvez seja o fato de que os valentes esforços do Exército belga para resistir aos alemães foram completamente ofuscados — e muitas vezes até negados — pelas manobras políticas no fim de maio e início de junho de 1940 — e anos mais tarde seriam ofuscadas de novo, quando Leopoldo fez um breve retorno ao trono antes de ser forçado a abdicar. Uma série de fatores — desde a ordem de parada ao contra-ataque de Arras à decisão de Gort de 25 de maio — tornou possível a evacuação britânica, e ainda analisaremos mais alguns, mas a atuação do Exército belga foi um fator decisivo e que não deve mais ser ignorado.

Claro que é possível argumentar que Leopoldo dificultou os preparativos de guerra dos Aliados com sua política de neutralidade armada. Podemos criticá-lo pela presunção, pelas atitudes inconstitucionais em relação à realeza e pela falta de gratidão aos aliados, mas a rendição da Bélgica era militarmente inevitável. O rei Leopoldo não a impôs ou fabricou, e vimos evidências de que ele tomou medidas para manter os britânicos e franceses informados da situação de seu exército e de seu destino inevitável. Na verdade, se alguma informação foi retida em 27 de maio, era a de que os britânicos tinham começado a evacuação — coisa que estava sendo mantida em segredo de seus Aliados.

Em março de 2017, os Arquivos Nacionais em Kew liberaram um arquivo lacrado havia muitas décadas do Ministério de Relações Exteriores a respeito da rendição belga. Escondido no meio do arquivo, entre uma miríade de documentos sobre a rendição e suas consequências para a Bélgica no pós-guerra, está uma pequena nota escrita em 1949 por um diplomata júnior chamado John Russell (mais tarde Sir John Russell, embaixador britânico no Brasil e na Espanha). Ele escreve:

> Depois de cerca de dezoito meses de terrível intimidade com esses arquivos, tenho a impressão de que a rendição era inevitável do ponto de vista militar e sequer foi uma surpresa para nós. No entanto, não há nenhum sentido em ir atrás de quem estava certo e errado nesta história conturbada, e concordo plenamente com [outro diplomata] que não devemos, em caso algum, nos permitir ser levados a uma discussão pública.

A nota, muito despretensiosa, resume essa história infeliz. A rendição era inevitável, e os britânicos sabiam que estava perto. No entanto, nenhuma dessas

coisas podia ser admitida: havia sensibilidades demais no caminho.

17 NAAFI — Navy, Army and Air Force Institutes — organização criada pelo governo britânico em 1921 para providenciar estabelecimentos recreativos para as Forças Armadas e vender mercadorias aos soldados e suas famílias. [N.T.]
18 Gíria para se referir à Grã-Bretanha, em especial à Inglaterra. [N.T.]
19 Também parecia desejável um bode expiatório para que os franceses não acusassem os britânicos de traição, tendo em vista que a evacuação das tropas britânicas de Dunkirk já tinha começado, ainda que sem o conhecimento francês. [N.T.]

Caderno de fotos



Alex (interpretado por Harry Styles), Gibson (Aneurin Barnard) e Tommy (Fionn Whitehead) na praia, cena do filme. (© Warner Bros. Entertainment Inc.)



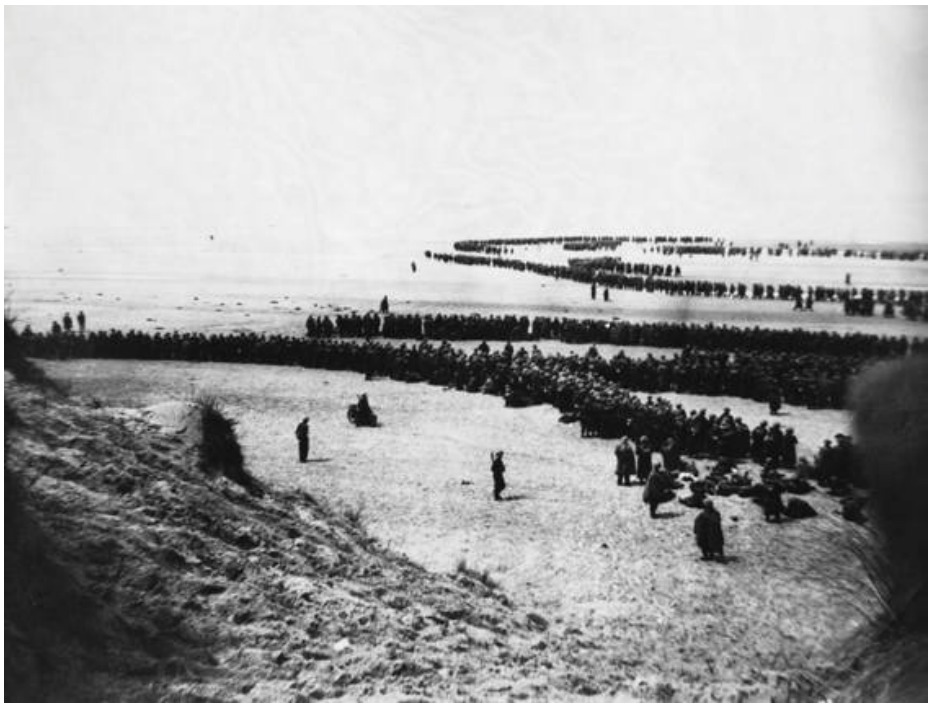
Os três Spitfires do filme em formação. (© Warner Bros. Entertainment Inc.)



Destróieres britânicos navegando de volta para a Inglaterra com uma escolta da RAF. (© Popperfoto/Getty Images)



No filme, um Spitfire é perseguido por um Messerschmitt 109 enquanto sobrevoa uma representação do HMS Keith. (© Warner Bros. Entertainment Inc.)



Tropas em filas longas e esperançosas, aguardando por pequenas embarcações para levá-las até navios maiores, em alto-mar. (© Hulton Deutsch/Corbis Historical via Getty Images)



Uma cena do filme: tropas se alinhando em fileiras para chegar aos pequenos navios enquanto são retiradas as baixas. (© Warner Bros. Entertainment Inc.)



O diretor Christopher Nolan com Fionn Whitehead, que interpreta Tommy. (© Warner Bros. Entertainment Inc.)



Tropas aliadas aguardam o resgate. (© Ullstein Bild/Getty Images)



Grande parte do molhe, projetado como quebra-mar para prevenir a areia de bloquear o porto, foi reconstruída para o filme. (© Warner Bros. Entertainment Inc.)



Tropas caminhando pelo molhe. (© Popperfoto/Getty Images)



Uma fotografia tirada pelo subtenente John Crosby a bordo do vapor de Clyde, movido por pás Oriole. (© Time Life Pictures/The LIFE Picture Collection via Getty Images)



Um píer de caminhões recriado pelo produtor de design Nathan Crowley e sua equipe. (© Warner Bros. Entertainment Inc.)



Alguns dos pequenos barcos, todos sobrecarregados com soldados evacuados. (© Hulton Archive/Stringer via Getty Images)



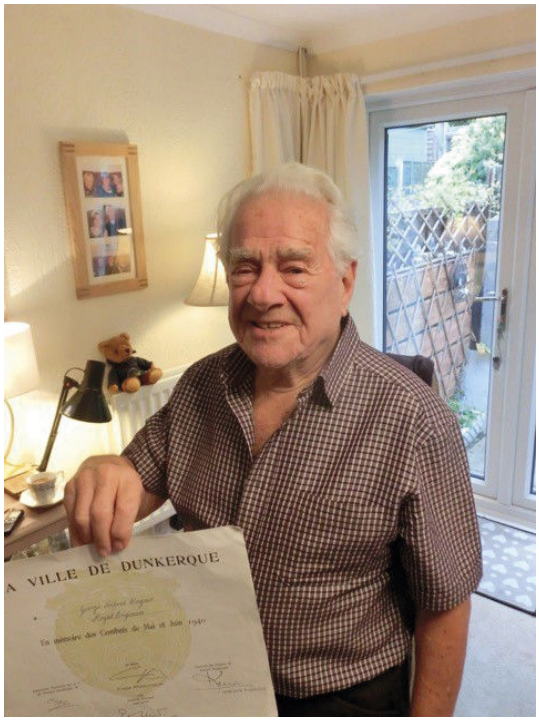
No filme, os soldados a bordo de um dos pequenos barcos que sobreviveram à guerra, o New Britannic. (© Warner Bros. Entertainment Inc.)



Vista do molhe, nos dias de hoje, durante a maré baixa. Apenas algumas das pilhas entrecruzadas originais permanecem visíveis. (© Joshua Levine)



O capitão William Tennant, mais tarde almirante Sir William Tennant. (© Popper/foto/Getty Images)



George Wagner, fotografado em casa, em Lichfield, em novembro de 2016. (© Joshua Levine)



O autor posa ao lado de uma das armas do Crested Eagle, na praia perto de Bray Dunes. (© Paul Reed)

Sete

A fuga para Dunkirk

EM 28 DE MAIO, OS belgas já eram coisa do passado para os que continuaram a lutar contra os alemães. A principal consequência da rendição de Leopoldo foi uma lacuna de cerca de 30 quilômetros entre a esquerda da 3ª Divisão de Montgomery e a cidade costeira de Nieuport — que, por sua vez, ficava a apenas cerca de 30 quilômetros a leste de Dunkirk. A reação de Monty foi convocar o 12º Regimento de Lanceiros Reais, um admirável regimento de cavalaria. Equipando-os com carros blindados Morris CS9, ele lhes deu ordens de demolir todas as pontes sobre o Canal Yser, do flanco da divisão até o mar.

Foi uma intervenção muito oportuna. Apenas dez minutos depois da destruição da crucial ponte viária Dixmude-Furnes, chegou o primeiro grupo de motociclistas inimigos, seguido da infantaria, transportada em caminhões. Os alemães ficaram surpresos em ver a ponte explodida e mais ainda ao descobrir que os carros blindados do 12º Regimento de Lanceiros estavam à espreita. Todos os motociclistas e muitos dos soldados foram mortos ou feridos. Se os Lanceiros tivessem chegado mais tarde, os alemães teriam varrido a linha do canal em direção a Dunkirk.

Porém, no momento do ataque inimigo a Nieuport, apenas uma ponte da região havia sido destruída — a outra permanecia intacta. O Esquadrão B dos Lanceiros lutou o dia inteiro para manter os alemães fora da cidade, sem

encontrar nenhum engenheiro para explodir a ponte restante. Quando a escuridão caiu, um oficial e dois sargentos tentaram destruí-la com granadas de mão, rastejando tão perto quanto ditava sua própria coragem. No momento em que estavam prestes a lançar as granadas, os alemães lançaram um sinalizador, e os três ficaram visíveis aos atacantes alemães. Eles conseguiram atirar as granadas, mas não causaram o menor dano à ponte, e um dos sargentos foi morto enquanto os outros dois homens corriam por suas vidas. Em pouco tempo, a cidade foi incendiada, e os Lanceiros foram obrigados a se retirar. O ponto mais preocupante era o caminho aberto para os alemães avançarem ao longo da costa em Dunkirk.

A 12ª Brigada de Infantaria foi enviada imediatamente a Nieuport, na tentativa de bloquear o avanço dos alemães — no entanto, houve confusão na organização do transporte, e eles levaram algumas horas para chegar. Duas companhias de campo dos Engenheiros Reais foram enviadas às pressas para destruir as pontes remanescentes. As companhias conseguiram manter os alemães afastados até a chegada da 12ª Brigada de Infantaria, e a linha de defesa não foi rompida a leste de Dunkirk.

A sudoeste, a 2ª Divisão de Infantaria se ocupava em manter os alemães longe de um trecho de 25 quilômetros ao longo do canal de La Bassée. Era uma tarefa crucial e muito difícil. As principais forças britânicas estavam em retirada diretamente atrás do canal, e uma surpreendente variedade de forças alemãs tentava romper a linha de defesa, incluindo as 3ª, 4ª e 7ª Divisões Panzer e a Divisão SS Totenkopf. Com a suspensão da ordem de parada, as Divisões Panzers se mostraram ansiosas para compensar o tempo perdido.

Na manhã de 27 de maio, a norte da linha do canal, os tanques e a infantaria alemã atacaram a cidade de St. Venant, mantida pelos Fuzileiros Reais Galeses e pela Infantaria Ligeira de Durham. Os batalhões britânicos conseguiram resistir durante a maior parte do dia, mas tiveram a maioria de seus homens morta ou capturada antes do cair da noite. Um batalhão de metralhadoras de Argyll e Sutherland Highlanders[20] falhou na tentativa de chegar a Merville. Mais ao sul, na direção de Bethune, o 2º Batalhão do Regimento Real de Norfolk (com quem Peter Barclay, Ernie Leggett e George Gristock haviam lutado bravamente no rio Escalda) segurava a linha contra um feroz ataque de Stukas e Panzers.

Robert Brown era soldado no Regimento Real de Norfolk II. Na manhã de 27 de maio, ele estava vigiando os arredores de uma fazenda quando notou, atrás de si, uma metralhadora sobre um esquadrão alemão de motos. Mais do que depressa, ele voltou ao quartel-general do batalhão com a indesejável notícia de que o inimigo se esgueirava logo atrás. Durante a maior parte do dia, ele e outro soldado tomaram posição em um banheiro externo, derrubando tijolos para criar

brechas. Outros membros do batalhão exaurido fizeram o mesmo em estábulos, currais e celeiros próximos. O batalhão conseguiu criar uma defesa genérica sólida e passou a maior parte do dia em combate.

No fim da tarde, o comandante veio pedir algumas opiniões: deveriam continuar, ou seria melhor se renderem? Alguns votaram pela rendição, mas Brown optou por continuar. "A moral estava tão alta que eu nem cogitava a possibilidade de ser feito prisioneiro ou de acabar morto ou ferido. A gente simplesmente atirava. E até fazia piada", contou. Porém, no fim das contas, o oficial ordenou que parassem — mesmo assim, anunciou que quem julgasse que poderia escapar tinha o direito de tentar. Brown e dois amigos tinham notado uma coluna de fumaça flutuava acima de uma estrada, então saíram naquela direção, querendo usar a fumaça para evitar serem vistos. Só que logo foram forçados a entrar em uma vala na estrada, onde foram avistados por soldados alemães, que gritaram para eles levantarem as mãos.

Brown parou e ergueu os braços. Quando os alemães chegaram, ele ficou impressionado com sua aparência chocante — os raios SS, os emblemas de morte na cabeça e os rifles automáticos. "Mas eles nos trataram com tanta decência quanto se trataria qualquer inimigo", contou. "Só a brutalidade costumeira, os gritos e empurrões de sempre." O restante de seu batalhão tinha sido feito prisioneiro em outro lugar, onde o tratamento seria muito diferente.

Quando cessaram os combates no Canal La Bassée, restava apenas cerca de 10% da força da Divisão — ainda assim, tinham conseguido proteger o Exército britânico em sua retirada. Como resultado, na noite de 27 de maio, a maior parte da BEF já estava segura ao norte do rio Lys.

Relatos alemães contemporâneos da luta rendem uma leitura interessante. No diário de guerra da 41ª Divisão Panzer, o relato de 27 de maio descreve um inimigo que ofereceu "resistência tenaz e permaneceu no posto até o último homem". Na verdade, esse inimigo era tão resistente que "a divisão não conseguiu ganhar terreno digno de menção para leste ou nordeste". O diário da 39ª Divisão registra dois detalhes importantes. Primeiro, observa que os alemães "sofreram consideráveis baixas ao atacar a obstinada defesa do Canal La Bassée", e, segundo, que "o fluxo de tropas anglo-francesas rumo ao canal não poderia mais ser interceptado a tempo e com efeito suficiente".

É o tipo de relatório que se esperaria depois de uma derrota alemã, mas a verdade é que os alemães destruíram uma divisão britânica praticamente inteira. Se tivessem concentrado um ataque nos flancos, os alemães poderiam ter rompido a linha de defesa e terminado a guerra. Ainda assim, mesmo sem o rompimento da defesa por um ataque concentrado, grande parte do 1º Exército

Francês estava presa no sul, sob ataque simultâneo de leste e oeste, incapaz de alcançar o Lys.

Após a resistência heroica da 2ª Divisão, os poucos que restavam se juntaram ao êxodo britânico no Norte, vivendo para lutar (e evacuar) mais um dia, mas a maioria dos capturados foi desviada. Para os membros sobreviventes do batalhão de Robert Brown, capturado pela Divisão SS Totenkopf, o dia terminaria de forma horrorosa. Em uma aldeia com o nome irônico de Le Paradis, os homens foram despidos até a cintura e colocados para marchar em um prado, alinhados contra um celeiro e metralhados. Sobreviveram apenas dois dos 99, os sinaleiros Bill O'Callaghan e Albert Pooley. O'Callaghan foi baleado no braço, e Pooley, na perna, e ambos ficaram deitados, imóveis, cobertos pelos corpos dilacerados de seus companheiros, enquanto homens da SS andavam ao redor, eliminando qualquer um que ainda se movesse ou gemesse.

O'Callaghan e Pooley sobreviveram à guerra e, em 1948, foram chamados como testemunhas no julgamento de crimes de guerra de Fritz Knoechlein, comandante da companhia. As explicações dadas para justificar o comportamento de seus homens iam da suposta crença de que os britânicos tinham usado as ilegais balas dum-dum até a raiva por a companhia ter sofrido grandes baixas durante um embate com o Regimento Real de Escoceses — no entanto, nada seria suficiente para justificar aquela chacina. Os homens de Knoechlein foram responsáveis pelo assassinato a sangue frio dos prisioneiros de guerra. Entre os vários oficiais da SS presentes, apenas um se manifestou em protesto contra esses assassinatos e sua preocupação foi desconsiderada sob o argumento de que ele devia estar "muito apavorado". Knoechlein foi considerado culpado e executado em janeiro de 1949.

E isso não foi um incidente isolado. Em Wormhoudt, no dia seguinte, vários homens do Regimento Real de Warwickshire e de Cheshire, além de vários soldados da artilharia e infantaria francesas, foram assassinados por membros do Leibstandarte SS Adolf Hitler. Apesar disso, o comandante responsável pela companhia, Wilhelm Mohnke, nunca foi levado à justiça e morreu em 2001, aos 90 anos.

Embora não possamos culpar o Exército alemão por essas atrocidades (as unidades SS eram organizações do Partido Nazista), a Wehrmacht foi responsável por pelo menos um massacre. Aconteceu em Vinkt, perto de Ghent: entre 26 e 28 de maio, o 337º Regimento de Infantaria assassinou quase cem civis. Alguns (incluindo um homem de 89 anos) foram mortos a tiros enquanto seus amigos e familiares eram obrigados a assistir. Outros foram usados como escudo humano quando os alemães atravessaram uma ponte, depois foram executados sem ordem ou motivo específico. Além disso, mesmo depois da

rendição do Exército belga, alguns homens foram mortos a tiros ao terminarem de cumprir a ordem de cavar as próprias covas.

Eram tempos de terror para a BEF, que recuava sob uma pressão extrema, vendo seus aliados fragmentados e se rendendo — cada hora só trouxe mais dificuldade e más notícias. A canção "Vamos pendurar para secar a lavagem na linha de Siegfried", que antes era cantada com esperança, agora era entoada com ironia tétrica. No entanto, à medida que os dias se passavam, a manutenção de certos pontos fortes importantes, como La Bassée, significava que o corredor dos Aliados era suficientemente forte para que as tropas britânicas conseguissem atravessar o território controlado pela Alemanha — uma improbabilidade tão grande quanto a travessia dos israelitas pelo Mar Vermelho. E alguns desses pontos estavam se fortalecendo ainda mais. Gravelines, a cidade bloqueada aos alemães em 24 de maio por Bill Reeves, do Regimento Real de Tank, estava sendo mais completamente defendida pela 68ª Divisão francesa.

Outro ponto forte foi a cidade de Cassel. Membros do 2º Batalhão do Regimento de Gloucestershire e do 4º Batalhão dos Regimentos de Oxfordshire e Buckinghamshire receberam ordens de manter a cidade — que era um ponto estratégico elevado na estrada de Dunkirk — contra a 6ª Divisão Panzer. Companhias de ambos os batalhões estavam espalhadas por toda Cassel, defendendo pontos-chave, e vários pelotões ficaram estacionados fora da cidade.

Em 27 de maio, oito pelotões da Companhia Glosters A, comandada pelo segundo-tenente Roy Cresswell, se mudaram para uma blocausse de concreto inacabado no norte da cidade. O quartel já continha refugiados belgas e franceses, e o pelotão levava alguns biscoitos, uma lata quase cheia de pasta de carne e ovos. Pelo resto do dia, os soldados transformaram o blocausse em uma posição defensável, bloqueando portas com sacos de areia e criando fendas de disparo para armas Bren e rifles antitanque.

Naquela noite, os alemães foram vistos avançando a cerca de 600 metros de distância, e o pelotão abriu fogo. Vários soldados inimigos foram vistos caindo. Mais tarde, ainda naquela noite, o inimigo voltou em maior número. Uma bomba explodiu de repente dentro do quartel, ferindo um anspeçada na cabeça e na garganta. Um atacante chegou perto o suficiente para bater à porta antes de ser morto por uma granada de mão. Por fim, o batalhão de ataque foi forçado a recuar — ainda por cima, dando uma vantagem aos Glosters: as balas incendiárias alemãs tinham atingindo um palheiro, que queimava intensamente, o que permitiu que o pelotão mantivesse uma vigilância mais atenta durante toda a noite.

Na manhã de 28 de maio, o inimigo voltou a atacar. O assalto também foi resistido, mas havia cada vez mais baixas, e a maioria tinha sido atingida por

fragmentos de metal e de concreto batido das paredes, lançados por balas ricochete. Além disso, a comida estava acabando, e, sem novas rações, o pelotão se mantinha à base de rum e água (exceto pelos feridos, que não recebiam a bebida alcóolica).

Na manhã seguinte, os alemães levaram um prisioneiro britânico usando o uniforme da Artilharia Real até o blocausse para persuadir o pelotão a se render. O prisioneiro, o capitão Derick Lorraine, que havia sido ferido dois dias antes, fora enviado em uma ambulância para uma estação de compensação de vítimas junto com outros três feridos. No caminho, a ambulância foi capturada pelos alemães, e o motorista foi levado. Os quatro feridos foram deixados dentro do veículo durante dois dias e duas noites, sem comida ou tratamento. No terceiro dia, soldados alemães mandaram o capitão Lorraine sair da ambulância, levaram-no para o quartel dos Glosters e mandaram que ele caminhasse em volta da fortificação para persuadir os ocupantes a se renderem. O capitão Lorraine protestou, alegando que a perna machucada tornava impossível caminhar. Os alemães, em resposta, brandiram uma arma diante de seu rosto, deixando muito claro o que aconteceria se ele se recusasse a cumprir as ordens.

E, assim, um Derick Lorraine ferido e faminto começou a coxear lentamente ao redor da fortificação, amparado apenas por uma bengala, gritando: "Oficial britânico ferido!" Cresswell fez menção de responder, mas Lorraine o interrompeu imediatamente e falou "Não responda" com a voz baixa, antes de olhar para um alemão morto e dizer: "Aqui também tem muitos ingleses e alemães no mesmo estado." No meio da frase, ele ergueu os olhos, obviamente indicando o telhado.

Cresswell compreendeu o que Lorraine estava tentando dizer. Os alemães tinham subido no telhado do quartel. Depois que Lorraine se afastou, ainda coxeando, houve uma súbita explosão, e o interior da fortificação encheu de fumaça acre. Os alemães no telhado tinham aberto uma fresta nos bloqueios de um buraco de observação e o encheram de palha, entulho e gasolina, depois acenderam a mistura com granadas de mão, na tentativa de encher o edifício de fumaça. Cresswell e seus homens tinham máscaras de gás; não demoraram a colocá-las e bloquearam a brecha no telhado com uma colcha molhada. O fogo queimou noite adentro, mas a fumaça ficou praticamente mantida sob controle.

No dia seguinte, cientes de que os ocupantes do blocausse não iriam desistir tão fácil, os alemães aumentaram a escala dos ataques. Quando o tiroteio ficou tão intenso que as balas começaram a passar pelas pequenas fendas para armas, Cresswell anunciou a seus homens que iriam tentar escapar até Dunkirk assim que escurecesse. Porém, por volta das cinco e meia da tarde, ficou claro que o quartel estava muito bem cercado e não haveria como abrir caminho. Depois de

passar três dias sem comida e ajuda médica, com apenas um pouco de rum, mas quase sem água e ainda por cima dentro de um blocausse cheio de fumaça, o pelotão finalmente se rendeu.

Na cidade de Cassel, entretanto, a guarnição conseguira aguentar até receber a ordem de se juntar à retirada para Dunkirk. Homens feridos, acompanhados de um padioleiro que se ofereceu para ficar com eles, foram deixados em casas locais com algum alimento e a esperança de que os alemães iriam tratá-los bem. O segundo-tenente Julian Fane foi um dos vários Glosters que se juntaram à retirada. Em determinado ponto, sua companhia foi avistada pelos alemães, que gritaram: "Hitler está ganhando a guerra, vocês estão acabados! Saiam logo ou vamos jogar bombas!" Fane, que tinha ouvido histórias dos massacres da SS, contou a seus homens sobre o tratamento que provavelmente receberiam. Não foi nenhuma surpresa quando o pelotão optou por não se render. Em vez disso, eles esperaram até a hora certa, para sair correndo de repente, em campo aberto, em direção a uma floresta. Durante a fuga, muitos foram mortos e feridos por tiros de metralhadora.

Depois de quatro noites de retiro, o grupo de Fane, reduzido a apenas nove homens além do comandante, chegou a Dunkirk. Fane tinha assistido a um oficial morrer engasgado no próprio sangue, tinha visto um NCO explodir quando os cartuchos em sua cartucheira foram acesos por balas incendiárias. Tinha comido muito pouco, sofria com uma dor agonizante provocada pelas botas e estava com um ferimento no braço. Inclusive, até fora pedir orientações a um soldado alemão, achando que ele era francês. Apesar de tudo, tinha sobrevivido.

O corredor se mantinha, e a procissão da multidão seguia. O sargento Leonard Howard, dos Engenheiros Reais, lembra-se de andar e correr durante dezesseis horas. Seu grupo pequeno e desgrenhado só parava quando era atacado por Stukas, bombas, metralhadoras ou armas de pequeno calibre. "A sobrevivência era o objetivo principal de todos ali", comentou. Ele se lembra de um soldado experiente, um oficial de autorização, andando pela estrada, com lágrimas escorrendo pelo rosto, exclamando: "Nunca achei que veria o Exército britânico nesse estado!"

O soldado Fred Clapham, da Infantaria de Durham, lembra-se de um problema ainda mais comum. Enquanto avançava pelo corredor, o calor do início do verão fazia suas ceroulas de lã roçarem seus genitais. Oficiais e homens marchavam de pernas abertas e o mais afastadas possível. "Deve ter sido cômico", comentou.

Enquanto isso, os alemães deixavam panfletos de propaganda entre as tropas aliadas, encorajando-os a se renderem. O mais comum mostrava um mapa

preciso das forças britânicas cercadas, com alguns comentários em inglês e francês. A parte em inglês dizia: “Soldados britânicos! Olhem para este mapa: é a sua verdadeira situação! As tropas estão cercadas. Pare de lutar! Abaixem as armas!”

Os panfletos foram tão amplamente divulgados que a maioria dos soldados britânicos se lembrava de vê-los. Eram lançados em grandes cilindros presos com longas faixas de aço, cada um carregando 12.500 unidades. A tripulação aérea da Luftwaffe jogava os cilindros e bombardeavam a entrada da baia como se fossem bombas de verdade. Em uma altitude pré-determinada, a aeronave soltava os cilindros, já presos a fusíveis programados para explodir a certa altura e quebrar as faixas de aço. Os folhetos então se espalhavam, separados por cerca de 40 ou 50 pés, espalhando-se por uma área de 2 ou 3 quilômetros quadrados, embora às vezes caíssem mais próximos uns dos outros. Os soldados britânicos muitas vezes os usavam como papel higiênico ou como mapas para Dunkirk, na ausência quase total de mapas oficiais.

Os alemães, entretanto, estavam bem cientes da tentativa de fuga dos britânicos. Já no dia 26 de maio, apenas um dia depois de Lorde Gort ter tomado sua corajosa decisão, o diário de guerra do 19º Corpo falava da “evacuação das tropas inglesas”, notando que “estavam tentando escapar na direção de Dunkirk, o que deve ser evitado”. Por mais extraordinário que pareça, os franceses sabiam menos da evacuação iminente do que os alemães. O general Blanchard, comandante do 1º Exército Francês, não foi informado oficialmente da intenção britânica de evacuar seu exército até 28 de maio.[21]

No entanto, as últimas pessoas a descobrir sobre a evacuação foram os próprios soldados britânicos. Até muito tarde, alguns não tinham ideia de por que estavam recuando — talvez fosse alguma punição por um delito menor, ou quem sabe a unidade estivesse recebendo uma folga. Mesmo quando diziam que estavam a caminho de Dunkirk, muitos soldados não tinham ideia do que isso significava. Alguns, particularmente confusos, achavam que Dunkirk ficava na Escócia.

No dia 27 de maio, Anthony Rhodes, dos Engenheiros Reais, ficou surpreso ao saber de seu coronel que sua unidade evacuaria a partir de Dunkirk. “Vamos tentar algo essencialmente britânico”, anunciou o coronel. “Eu diria que só nosso povo se atreveria a tentar um esquema tão tolo.” Ele não inspirou muita confiança em seus homens, explicando que os planos para a evacuação ainda não estavam concluídos e que iam ter que improvisar.

O que muitos acharam confuso e outros tantos consideraram desanimador foi a instrução de abandonar e destruir os veículos e equipamentos. A cerca de 5 milhas de Dunkirk, Fred Carter e seu grupo de Engenheiros Reais foram

instruídos a deixar os caminhões para trás e explodi-los com granadas de mão. Quando Peter Hadley, do Regimento Real de Sussex, se retirou de Poperinghe, passou por uma linha ininterrupta de veículos destroçados. Mesmo compreendendo por que os veículos haviam sido destruídos (não podiam permitir que caíssem nas mãos dos alemães), ele ficou atordoado ao ver o sacrifício de milhões de libras em equipamentos praticamente sem uso.

Os veículos de trabalho estavam em falta. Um portador de Bren chegou a ser parado por soldados que pediam carona. Quando o oficial no comando se recusou a levá-los e o motorista se afastou, um dos soldados atirou nele com seu rifle — e conseguiu acertar o motorista, que ficou aleijado para o resto da vida.

O caos chegava a ficar tão intenso que muitos soldados feitos prisioneiro pelos alemães acabaram conseguindo escapar. Um homem passou três dias trabalhando na cozinha como prisioneiro alemão antes de escapar. Era comum os que não eram capturados passarem muito sem dormir. Um soldado descobriu que conseguia ficar mais tempo acordado se esfregasse grãos de café nos olhos — a verdade é que ele teve a sorte de nem sequer ter tido acesso a café. E, apesar da instrução de deixar os feridos para trás, os homens não queriam deixar os amigos, mas também não tinham força para carregá-los por dias a fio — o que explica por que era comum ver feridos levados em carrinhos de mão.

Mais perto de Dunkirk, havia um congestionamento intenso nas estradas. Homens, cavalos e veículos se mesclavam, no escuro, criando um gigantesco organismo em fuga. Peter Hadley acabou descobrindo que só conseguiria manter seus homens juntos fazendo com que andassem enfileirados, cada um segurando o da frente, e gritando regularmente o nome da unidade, para atrair os desgarrados. O problema era que, a essa altura, muitos homens já tinham se perdido de seus batalhões, então passaram a avançar em grupos menores. Um soldado achava que estava andando com quatro amigos, até se virar e dar de cara com vinte estranhos. Em circunstâncias como essas, qualquer um que exibisse autoridade natural se tornava líder, e a patente estava começando a perder a influência.

Quando estava prestes a entrar em Dunkirk, no dia 27 de maio, Anthony Irwin, do Regimento de Sussex, ficou parado em uma colina acima da cidade, olhando as docas praticamente destruídas pelos ataques da Luftwaffe. Sob a luz do sol, ele se apressou para descer a colina, até que ouviu explosões — soube de onde elas vinham minutos depois: um comboio de ambulâncias com cruzes vermelhas estava espalhado pela estrada, aos pedaços, ardendo em chamas. Tinham sido bombardeadas. Vinham gritos de dentro dos veículos, e havia corpos ao redor. Como já tinha gente ajudando, Irwin seguiu em frente.

Anthony Rhodes entrou em Dunkirk no mesmo dia, atravessando uma ponte sobre o Canal de Bergues. Ele conversou com civis franceses que pareciam perfeitamente conscientes de que os britânicos estavam evacuando — quase todos os civis estavam saindo da cidade, temerosos de que a Luftwaffe atacasse a cidade inteira, com todos que ali viviam. E não demorou: em poucos segundos, o sol foi coberto por bombardeiros alemães, cujo som aumentava em um crescendo. "Achei que sentia vários pequenos terremotos um atrás do outro", contou Rhodes. A ponte tinha sido atingida, e dois grandes caminhões ao lado dela tinham desaparecido, reduzidos a nada em meros trinta segundos.

Enquanto isso acontecia, Peter Hadley estava em uma pequena aldeia, depois de ter conseguido chegar vários quilômetros a leste de Dunkirk. De lá, dava para ver uma faixa de azul diretamente à frente. Ele parou seus homens, mandou-os se juntarem e marchou algumas centenas de metros em perfeita ordem — até Bray Dunes. A cena que encontraram lá era impressionante. Uma praia arenosa se estendia ao longe, tanto à esquerda quanto à direita. Logo adiante estava o mar, e, atrás da praia, viam-se dunas cobertas de grama, onde repousavam os homens da Força Expedicionária Britânica.

A poucos quilômetros a leste ficava La Panne, uma cidade litorânea onde Lorde Gort estava montando seu mais recente (e último) quartel-general. No dia 30 de maio, Frederic Wake-Walker, oficial da Marinha a bordo do HMS Hebe, na parte oeste da cidade, a pouca distância da costa, observou a cena.

> Foi um dos cenários mais espantosos e patéticos que já vi. Quase 10 quilômetros de praia estavam completamente negros, das dunas de areia até a linha d'água, cobertos com dezenas de milhares de homens. Em alguns pontos, os homens ficavam até os joelhos e a cintura na água, esperando sua vez de entrar naqueles barcos péssimos. Parecia impossível salvar mais do que uma fração de todos esses homens.

Para que a evacuação tivesse alguma chance, precisariam defender o perímetro em torno de Dunkirk e das praias, impedindo os alemães de abater os soldados que se deslocavam pelo corredor. O combate estava longe de acabar. Gort deixou Sir Robert Adam, general e comandante do 3º Corpo, encarregado das defesas.

O perímetro teria que ser grande o suficiente para proteger Dunkirk, as praias e a massa de gente nelas. E também grande o suficiente para impedir os alemães de bombardearem as praias com qualquer coisa que não as armas mais pesadas. No entanto, precisava ser pequeno o bastante para ser defendido com um número limitado de soldados. E precisava aproveitar as linhas do canal, que proporcionavam obstáculos defensivos já prontos.

Considerando esses fatores, seria necessário um perímetro de cerca de 40 quilômetros de comprimento e 12 de profundidade. Foi acordado que as tropas francesas patrulhariam o setor a oeste do porto de Dunkirk, enquanto os britânicos defenderiam a área de Dunkirk até Nieuport, no Leste. Quem recebeu as tarefas críticas de reunir e organizar as tropas para o trabalho foi o general de brigada Edward Lawson, que, nos tempos de paz, tinha sido gerente geral do jornal *Daily Telegraph*. É muito frequente não encontrar menções da velocidade com que foram criadas as tropas para patrulhamento do perímetro e a tenacidade com que os homens defenderam suas posições (sabendo plenamente do sacrifício a que provavelmente estavam se voluntariando), aspectos esquecidos quando a história de Dunkirk é contada.

Quando o recuo do tenente Jimmy Langley, dos Guardas de Coldstream, o levou para perto de Poperinghe, ele viu o general de brigada se aproximar anunciando: "Tenho uma notícia maravilhosa, Jimmy. A melhor de todas!" Langley logo perguntou o que poderia ser assim tão maravilhoso, sem contar uma rendição alemã imediata. Como resposta, ouviu que era para o batalhão patrulhar uma seção do perímetro ao longo do canal Bergues-Hondschoote.

A 3ª Companhia de Langley chegou em 29 de maio, instalando-se ao longo do canal, perto de uma grande casa de campo que abrigaria sua sede. Os confrontos já tinham reduzido a companhia a 37 homens, mas eles conseguiram aumentar o arsenal nos caminhões britânicos largados na beira da estrada, onde encontraram doze canhões Bren, três metralhadoras antigas Lewis, um rifle antitanque e 30 mil cartuchos de munição. Langley também encontrou um novo uniforme, uma bússola, um rádio e quinhentos cigarros muito bem-vindos.

Durante os dois dias seguintes, Langley e seus homens ficaram assistindo a procissão ininterrupta de soldados britânicos e franceses que atravessava o canal, indo se instalar em Dunkirk. Viam homens que iam da força de elite dos Guardas Galeses, que estavam lutando em Arras, até franceses desiludidos e toda sorte de britânicos cansados. Langley ficou particularmente impressionado com um cabo carregando duas Bren — cujas cintas tinham feito cortes em suas clavículas. Quando ele tentou requisitar as armas, o cabo se recusou a entregá-las, alegando que seu major morto tinha ordenado que ele as levasse de volta para a Inglaterra, onde logo seriam necessárias. Langley derramou um pouco de uísque no chá do cabo, fez curativos sob as alças das armas e lhe desejou sorte.

Alguns soldados até podem ter passado por Langley, mas ele só avistou um avião voando — e disparou furiosamente. Por sorte, a aeronave continuou voando tranquilamente — era um Lysander britânico fazendo um tour pelo perímetro com Lorde Gort.

Os alemães só foram avistados depois que Gort saiu do alcance dos disparos, e o fluxo de homens em retirada foi reduzido a um pingo d'água. Alguns dos homens de Langley estavam posicionados no sótão do chalé, onde tinham removido as telhas e criado esconderijos de Bren. Os alemães, de pé em um campo a 600 metros de distância, eram alvos fáceis. O resultado, segundo Langley, foi um massacre — coisa que o fez se sentir mal.

A batalha começou a sério na tarde daquele mesmo dia, com um ataque alemão à direita da cabana, num posto defendido em parte pela 1ª Companhia e em parte por uma companhia do Regimento de Fronteiras. As Bren de Langley mantinham um fogo constante, tentando ajudar as companhias vizinhas, e os alemães ergueram uma grande arma antitanque e a apontaram para a casa. Por um tempo, nada aconteceu — até que Langley ouviu um estrondo, e um objeto colorido e brilhante começou a saltar pelo sótão, parando perto da chaminé. Era uma bomba antitanque incendiária, e os ocupantes do sótão pegaram suas armas e correram para baixo enquanto mais quatro dessas bombas eram disparadas no sótão.

O ataque alemão estava ficando mais intenso. Enquanto Langley recebia ordens do major Angus McCorquodale, os dois foram abordados pelo capitão no comando da companhia do Regimento de Fronteira, à direita. O capitão avisou que os alemães estavam se reunindo para um ataque e propôs uma retirada.

McCorquodale ordenou que o homem se mantivesse em posição e lutasse, mas o capitão disse que isso ia além as ordens de seu próprio coronel, de se retirar quando possível. McCorquodale apontou para uma grande árvore de álamo, mais adiante, e disse: "Se você ou qualquer um de seus homens passar dessa árvore, vamos atirar."

O capitão começou a discutir, mas foi interrompido por McCorquodale. "Volte logo para lá, ou vou atirar em você agora mesmo e enviar um de meus oficiais para tomar o comando."

O capitão voltou para a posição de sua companhia em silêncio. McCorquodale pegou um rifle e disse a Langley para pegar outro. "Vistas às duas e meia", anunciou o major. "E você vai atirar para matar assim que ele passar por aquela árvore. Entendido?"

O capitão logo reapareceu, acompanhado de dois outros homens. Eles passaram um tempo perto da árvore, sob a mira de Langley e McCorquodale. Então o capitão foi andando. Os dois oficiais dispararam ao mesmo tempo. O capitão caiu, e seus companheiros saíram correndo de volta. O batalhão do Regimento de Fronteiras ficou onde estava.

Pouco depois, abriu-se uma lacuna na artilharia, próximo da posição dos Guardas, e houve um ataque, mas foi interrompido. Quando tudo se aquietou, os

oficiais da 2ª Companhia, à esquerda, vieram para uma visita. McCorquodale ordenou que seu serviçal lhe trouxesse uma garrafa de xerez, copos e uma mesa da casa. Então, no meio de um campo de batalha, quatro oficiais — dos quais três estariam mortos em menos de 24 horas — se levantaram e brindaram "ao inimigo competente e garboso". Quando o tiroteio recomeçou, eles voltaram para suas posições e retomaram a batalha.

Mais tarde, naquele mesmo dia, o oficial encarregado da 1ª Companhia foi morto na tentativa de recuperar uma Bren de uma posição exposta. Restava apenas um oficial à direita, o segundo-tenente Ronald Speed, que só se juntara ao batalhão algumas semanas antes. Langley disse a McCorquodale que Speed queria se retirar para a posição da 3ª companhia.

McCorquodale deu seu cantil a Langley e mandou que ele fizesse Speed beber tudo. "Se o homem não quiser nem um gole ou se continuar falando de se retirar mesmo depois disso, atire nele e assuma o comando da companhia", instruiu McCorquodale, com toda a calma. "Eles não podem se retirar."

Langley voltou para a posição de Speed, entregou-lhe o frasco e o aconselhou a beber. Por sorte, ele aceitou. Langley, então, disse que ele não devia se retirar.

Speed assentiu. E foi morto meia hora depois.

As horas seguintes passaram como um borrão para Langley. Ele se lembrava de comer um ensopado de frango; de permitir que uma idosa se refugiasse na casa de campo; de proferir um discurso inflamado sobre os alemães, que quereriam invadir os países das outras pessoas; e de incendiar três tanques alemães com Brens — e também de se agachar ao lado do major McCorquodale e vê-lo morrer. "Estou cansado, muito cansado", disse o major, antes de sorrir e usar seu último suspiro para ordenar que Langley voltasse ao chalé.

Enquanto ele e seus homens faziam uma última parada na casa, Langley foi baleado no braço. O membro ficou pendendo inutilmente ao seu lado, a ferida deixando sangue escorrer pelo uniforme de batalha. Ele foi levado para o andar de baixo e posto em um carrinho de mão. Langley não sentia dor, apenas sede. Foi transferido para uma ambulância, levado para a praia e depois para a beira da água em uma maca. Mas, como estava incapaz de se levantar, não foi aceito dentro de um barco. A explicação era que uma maca ocuparia o espaço de quatro homens aptos, e apenas os feridos capazes de andar estavam sendo evacuados. Em vez disso, ele foi levado para uma estação de compensação de vítimas, na fronteira de Dunkirk. Foi lá que Jimmy Langley foi feito prisioneiro, quando os alemães finalmente chegaram.[22]

No entanto, apesar de todos os esforços dos Guardas de Coldstream e dos oficiais e soldados por todo o perímetro, havia o perigo de que as discussões políticas em Londres os deixassem sem nada para contar. Em 28 de maio,

Winston Churchill falou com Sir Roger Keyes, dizendo que Lorde Gort não "fazia boas avaliações" das chances de sobrevivência da BEF. Ele falou ao Parlamento, dizendo que a situação era "extremamente grave", mas que a Grã-Bretanha deveria permanecer confiante em seu poder de abrir caminho "através do desastre e da dor, até a derrota derradeira de seus inimigos". Da câmara, ele entrou diretamente em reuniões, primeiro com seu Gabinete de Guerra e depois com seu gabinete mais amplo. Não seria exagero descrever essas reuniões como as discussões políticas mais importantes na Grã-Bretanha nos últimos cem anos.

Com o Gabinete de Guerra, Churchill discutiu o desejo da Itália de agir como intermediário nas negociações de paz entre a Grã-Bretanha e a Alemanha. Lorde Halifax, ministro dos Negócios Estrangeiros e o mais recente rival de Churchill, achava que a Grã-Bretanha deveria considerar fazer concessões que não comprometessem sua independência. Ele sentia que isso era questão de senso comum. A Grã-Bretanha receberia melhores condições negociando agora do que dali a três meses, quando sua situação poderia estar pior. Churchill negou. Os termos de paz da Alemanha, sempre que ela oferecia algum, deixariam a Grã-Bretanha completamente à mercê de Hitler.

Neville Chamberlain se pronunciou, dizendo que conseguia entender o que havia de errado em deixar claro que, apesar de se comprometer a lutar até o fim para preservar sua independência, a Grã-Bretanha consideraria termos decentes, se fossem oferecidos.

A primeira resposta foi típica de Churchill. Nações que caíram lutando se reerguiam, retrucou ele, mas as que se rendiam com mansidão sempre acabavam. A segunda resposta, do vice-primeiro-ministro Clement Attlee, foi mais prática: depois que começassem as negociações, seria impossível elevar a moral do povo britânico.

O estilo de oratória de Churchill, em geral considerado entre o de Edward Gibbon e o de Henrique V, de Shakespeare, às vezes podia parecer magistral, mas outras vezes, oco. No entanto, nunca teve melhor efeito do que na reunião que se seguiu, com 25 membros de seu gabinete completo. Muitos desses homens não compartilhavam das opiniões de Churchill sobre as questões de paz. Alguns, como os socialistas comprometidos Herbert Morrison e Ernest Bevin, nunca poderiam ter imaginado servir sob ele. Mas todos ouviram Churchill expor a situação na França e a probabilidade de que os alemães tentariam uma invasão à Grã-Bretanha. Ouviram quando ele admitiu ter considerado a possibilidade de negociar com Hitler, a quem descreveu como "aquele homem". E ouviram quando ele advertiu que qualquer paz transformaria a Grã-Bretanha em um estado de escravos. "Estou convencido", declarou, para a audiência arrebatada, "que cada um de vocês se levantaria e me tiraria daqui se eu tivesse

sequer contemplado a negociação ou a rendição. Se esta longa história de nossa ilha finalmente tiver que acabar, que termine apenas quando cada um de nós estiver caído no chão, sufocando no próprio sangue".

As atitudes no Gabinete de Guerra rarefeito de Churchill eram uma coisa, mas em seu gabinete cheio, o melhor microcosmo do país, ele podia começar a calibrar a reação que suas palavras receberiam em publicações britânicas e salas de visitas. E os ministros amaram o que ouviram. "Ouvimos gritos de aprovação por toda a mesa", escreveu Hugh Dalton, ministro do Trabalho da Guerra Econômica, acrescentando que "ninguém expressou o menor lampejo de dissidência". Mais tarde, Churchill retornou ao Gabinete de Guerra para informar a todos, enfaticamente, que não haveria rendição. A luta continuaria. A guerra não tinha acabado.

Se essas reuniões tivessem terminado de um jeito diferente, se a Grã-Bretanha tivesse decidido tratar com "aquele homem", os sacrifícios dos homens dos Exércitos britânico, francês e belga não teriam contado, porque a guerra quase certamente teria chegado ao fim pouco depois. Hoje, até esquecemos de como a Grã-Bretanha chegou perto de acordar a paz com Hitler, de como aquela nação chegou perto de ter um governo fantoche; de concentrar judeus, dissidentes e qualquer outra pessoa que desagradasse as autoridades; da supressão de ideias e da dissidência; da implementação de certos tipos de leis descritas em um capítulo anterior deste livro.

Para Lorde Halifax, a Grã-Bretanha era uma entidade geográfica, um lugar de colinas, vales, charnecas e picos — um mundo de H. E. Bates, resistente o suficiente para aguentar qualquer regime brutal em carga máxima. Para Churchill, a Grã-Bretanha era mais do que isso. Era o modelo original da liberdade, uma terra cuja existência dependia da liberdade e do Estado de Direito — se estas fossem extintas, sua sobrevivência não significaria nada. E, apesar de ambas as visões serem floreadas e sentimentais, à sua maneira, a de Churchill era mais próxima da verdade e muito mais humana.

20 No filme, os títulos de ombro usados pelo personagem Alex mostram que ele é um membro deste batalhão. [N.T.]

21 Grande parte do mal-estar entre a França e a Grã-Bretanha nos últimos 77 anos pode ser atribuída a esse ato de suposta traição. Embora isso seja compreensível, é preciso considerar dois pontos. O primeiro é que o retiro e a evacuação foram as únicas decisões sensatas nas circunstâncias. Mantendo vivo o plano impraticável de atacar o Sul, Weygand estava pondo em perigo tanto seu exército quanto as forças britânicas. O segundo é que os navios britânicos também estavam evacuando um grande número de tropas francesas. O êxodo de Dunkirk foi um esforço desesperado para manter a guerra viva, e não uma súbita tentativa britânica de se retirar da guerra. [N.T.]

22 Mas não por muito tempo. Langley escapou do hospital um mês depois e seguiu para Marselha, na zona franca de Vichy, onde trabalhou para uma rede de fuga. Ao chegar de volta à Inglaterra, em 1941, ele ingressou no MI6, onde trabalhou na facilitação de linhas de fuga no continente.

Oito

Sem sinal de milagre

Na cena de abertura do filme de Chris Nolan, *Dunkirk*, vemos Tommy atravessar uma seção do perímetro mantida por tropas francesas para entrar na cidade. Lá dentro, ele se vê em um mundo desgovernado, povoado pelos homens (e por algumas mulheres) que encontramos nas páginas deste livro. Todos tinham o objetivo inicial de chegar a Dunkirk, mas, uma vez lá, ficaram desesperados para sair. Tommy vai perambulando até uma praia, onde encontra filas de soldados à espera de ir para a água e serem apanhados por um pequeno navio, que os levará para um navio maior, que, por sua vez, os levará de volta para a Inglaterra. Tommy é recusado na primeira fila em que tenta entrar, então se junta a outro soldado e assume o posto de padioleiro honorário. Tommy foi bombardeado pelos folhetos de propaganda inimiga, ajudou o outro soldado a enterrar um corpo, foi atacado por um Stuka e tentou "se aliviar" em várias ocasiões.[23] Era a vida no interior do perímetro vivida por centenas de milhares de pessoas, ao longo dos dias da evacuação.

É difícil enfatizar o quanto as experiências dessas pessoas variaram. Um soldado do Regimento Real de Warwickshire chegou à praia apenas para ser recusado em várias filas, como Tommy, por homens que diziam: "Encontre sua própria unidade, amigo! Aqui não!" Outros soldados, por sua vez, conseguiam se unir à primeira fila que viam — e outros, ainda, ficavam tão chocados com o

tamanho das filas que desabavam na areia. E alguns simplesmente não viram filas.

Alguns veteranos conseguem deixar o orgulho de lado para contar como faziam para ir ao banheiro, mas um me disse, com certa insistência, que ninguém comia nada havia dias, então não tinha absolutamente nenhuma necessidade de banheiro. O capitão Humphrey Bredin, dos Rifles Reais do Ulster, que encontramos mais cedo lutando obstinadamente no rio Dyle, contou sobre pequenos grupos de soldados britânicos sentados na praia jogando cartas ao sol, como em uma colônia de férias. Outros falam de partidas improvisadas de críquete, de Engenheiros Reais fazendo manobras com motocicletas na areia e de um ex-artista de circo fazendo truques no dorso de um cavalo para uma audiência atenta de soldados.

O subtenente John Crosby desembarcou em La Panne em uma quarta-feira, em 29 de maio, de um barco a vapor Clyde. O barco ficou a maior parte do dia encalhado pela maré, então ele se encaminhou para o Hotel Splendide, onde ficou sentado preguiçosamente com uma garrafa de vinho ao lado de dois soldados britânicos que bebiam limonada porque, como reclamaram, não havia mais cerveja na cidade. Entretanto, ainda havia bordéis, e os homens podiam ser vistos esperando pacientemente em filas — um paralelo peculiar às filas de espera na praia — para ter um último gostinho do continente.

Foi ali também que Fred Carter, dos Engenheiros Reais, teve sua primeira experiência com champanhe. Tendo cavado um buraco nas dunas de areia com as mãos, Fred e seus amigos decidiram visitar um *estaminet* um pouco distante. Eles "estavam bem alimentados", após gastarem todo o dinheiro restante. Fred decidiu provar algum champanhe para descobrir se era mesmo tudo aquilo que diziam — era, como ele descobriu, "glorioso".

Ao mesmo tempo, no entanto, havia homens chegando em Dunkirk tão destroçados, ensanguentados e desmoralizados que a oferta de uma "rapidinha" antes de Blighty não lhes fazia sentido. Um soldado conta que seu uniforme estava tão surrado e sujo que tinha perdido a cor, e as meias e os pés tinham se fundido em uma massa de sangue grudenta e confusa. Um oficial saltou do molhe para um navio, mas seu pouso no convés foi mais um colapso de uma trouxa do que uma aterrisagem. Quando suas botas foram removidas, encontraram os ossos dos pés expostos. Vic Viner, um mestre-de-praia — responsável pela ordem e pela disciplina —, contou de suboficiais experientes se debulhando em lágrimas diante dele. "É difícil expressar o horror", declarou.

Em outro lugar, um pelotão encontrou uma lata de feijões cozidos, que decidiu dividir: acabaram com três feijões para cada homem. Vários homens foram vistos sentados em um círculo na areia, enlouquecidos pelos dias sem

comida, fingindo comer uma refeição. Eles imitavam o uso de facas e garfos e mastigavam a comida imaginária. Outro homem foi visto tentando comer a alça de couro de seu capacete. Robert Halliday, dos Engenheiros Reais, vasculhou Dunkirk em busca de alimento, entrando em várias casas. Não encontrou nada — e a busca foi interrompida pelo cair de uma bomba, que o lançou a cerca de 45 metros abaixo da estrada, estourando seus tímpanos.

Depois disso, na praia de Bray Dunes, Halliday e outros cinquenta Engenheiros Reais construíram uma jangada a partir de assoalhos de caminhões e latas flutuantes de gasolina, unida por restos de cordas. O plano era que um membro da equipe nadasse até um barco, puxando os não-nadadores na balsa. Os homens passaram dois dias ocupados na construção da jangada, até que um oficial da Marinha ordenou que parassem imediatamente. "Quero que vocês formem uma fileira, entrando o máximo que puderem no mar, e fiquem ali", mandou o oficial.

Enquanto Halliday e seus amigos trabalhavam em vão, inúmeros outros ficavam na areia, sem nada para fazer, e às vezes se enterravam em trincheiras. A atitude era tão comum que, ao ver um capacete largado na areia, era comum a piada: "Nossa, ele se enterrou muito bem mesmo."

Essas são apenas algumas amostras do confuso paradoxo de Dunkirk. A vida é sempre complexa, matizada e contraditória. Sabemos disso instintivamente. Ainda assim, muitos políticos e meios de comunicação modernos poderiam nos levar a acreditar que ela é direta e monocromática. Se tivermos que concluir apenas uma coisa a respeito de Dunkirk, então quer seja isso: não há uma única história. E este tema é reforçado pelo filme de Chris Nolan, que se passa em três cenários: terra, mar e ar. Em cada um deles, as pessoas tinham experiências muito diferentes — e todas são igualmente válidas.[24]

Como vimos, desde o princípio, ainda que sem (relativamente) muita clareza, a evacuação estava sendo cogitada para 17 de maio. Dois dias depois disso, as "bocas inúteis" — descrição pouco lisonjeira dada a qualquer um considerado periférico ao funcionamento essencial da Força Expedicionária Britânica no local — tinham começado a ser enviadas para casa. Na noite de 26 de maio, quase 28 mil açougueiros, padeiros e fabricantes de velas tinham sido enviados de Dunkirk para a Inglaterra. Estava para começar a verdadeira evacuação, de tantos soldados quanto possível.

Em 26 de maio, Lorde Gort recebeu dois telegramas, um de Anthony Eden e outro do Ministério da Guerra. O primeiro advertia que a evacuação poderia ser necessária, enquanto que o segundo confirmava que era de fato necessária. O encarregado geral da evacuação seria um vice-almirante de 57 anos, Bertram

Ramsay, um homem meticuloso e impaciente que só recentemente fora convencido por seu amigo, Winston Churchill, a retornar à Marinha Real.

O quartel-general de Ramsay era na Sala do Dínamo do Castelo de Dover. O que antes era o lar do gerador de iluminação do castelo emprestava seu nome para o assustador esforço de organização, improvisação e força de vontade para o que viria a seguir. A evacuação da Força Expedicionária Britânica começou alguns minutos antes das dezenove horas do domingo de 26 de maio, com um sinal enviado pelo Almirantado: "Iniciar a Operação Dínamo."

O primeiro navio que partiu após a emissão do sinal foi o Mona's Isle, um barco a vapor da ilha de Man, levando 1.420 soldados do porto. Vinte e três morreram na viagem para casa, atingidos pela artilharia disparada da costa em Gravelines e por um ataque de metralhadora aérea. Isto nos dá o tom para os dias que se seguiram. No entanto, o Mona's Isle, que retornou a Dover ao meio-dia do dia seguinte, não foi a primeira embarcação a navegar aqueles mares no dia 26 de maio: antes do sinal de alerta, vários outros navios de passageiros partiram para Dunkirk. Entre eles, navios com nomes que logo seriam conhecidos, como o Mona's Queen, King Orry e o Maid of Orleans, que, nos nove dias subsequentes, levariam muitos milhares de homens para a segurança.

No início da evacuação, as expectativas britânicas eram baixas. Os Aliados estavam presos em um bolsão estreito, lutando por suas vidas contra forças mais poderosas. Os alemães estavam a 16 quilômetros de Dunkirk e da vitória. Winston Churchill acreditava que conseguiriam resgatar cerca de 30 mil soldados, enquanto Ramsay esperava um número mais próximo dos 45 mil. Isso, no entanto, dependeria de muitas variáveis. Quantos soldados conseguiriam chegar a Dunkirk? Quanto tempo os franceses e britânicos aguentariam na defesa do perímetro? Com que eficiência a Luftwaffe poderia neutralizar soldados, navios e equipamentos dentro do perímetro, no mar e talvez nos portos de chegada da Inglaterra? Conseguiriam encontrar um meio verdadeiramente eficaz de evacuação, permitindo que grandes números saíssem a cada dia? O clima favoreceria os evacuados ou os atacantes? Na noite de 26 de maio, ninguém sabia ainda as respostas.

À uma da manhã de segunda-feira, em 27 de maio, o major Philip Newman, especialista cirúrgico da 12ª Estação de Atendimento a Feridos, chegou em Dunkirk. Com ele estavam quarenta homens em três caminhões, que tinham vindo abrir uma unidade médica de linha de frente em um castelo ao lado de uma unidade de ambulâncias de campo francesa. Newman, até recentemente cirurgião do Hospital Middlesex, em Londres, se resignou com o fato de que, enquanto todos iriam para casa, ele e seus colegas ficariam para trás. "Uma

terrível apatia tomava nosso grupo", escreveu, "por termos que preparar toda a operação de novo e ficar esperando o desfecho".

Sua primeira impressão de Dunkirk foi de edifícios em chamas e bombas explodindo. A Luftwaffe já bombardeava a cidade e o porto havia algum tempo, mas foi naquele dia que ela atacou em grandes levas contínuas. Naquela noite, Newman se instalou em uma casa vazia, mas ainda bem decorada, e, ao amanhecer, mudou-se para o castelo. Lá, começou a montar seu equipamento de operações em uma sala no térreo, com grandes janelas, boa iluminação artificial e espaço externo lateral para estacionar uma van de raios-X. Em poucos minutos, começaram a chegar ambulâncias cheias de feridos.

Anthony Rhodes chegou em Dunkirk por volta das seis da manhã. Ele se lembrava da cidade nos tempos de paz como um lugar agradável, cheio de bons restaurantes e lojas para comprar lembranças do continente para dar aos amigos. Naquele dia, a primeira coisa que viu foi a enorme coluna de fumaça dos tanques de óleo em chamas, um marco da evacuação que é recriado no filme. Como muitos daqueles que chegaram a Dunkirk no início da Operação Dínamo, ele encontrou um porão próximo ao porto para se abrigar do bombardeio. Esse porto, afinal, era o ponto óbvio da evacuação.

Rhodes acreditava que um porão seria o lugar o mais seguro possível para se abrigar de um ataque da Luftwaffe. Bombas decerto explodiriam nos andares superiores, deixando o porão intacto, e, como ele estava abrigado sob uma casa de três andares, se sentia seguro. Mas a sensação de segurança passou quando ele saiu, ao fim do primeiro ataque, e viu que um edifício idêntico em frente fora reduzido a uma pilha de entulho. Qualquer um naquele porão teria sido enterrado vivo.

Norman Prior, dos Fuzileiros de Lancashire, também se instalou em um porão. Ele tirou as botas pela primeira vez em uma quinzena e finalmente se deitou, então sentiu um pequeno movimento. Quando olhou para cima, notou um francês tentando roubar suas botas. "Arrebentei o cara com um alguma coisa que estava à mão", contou. "A briga não chegou a evoluir para um corpo a corpo." Depois disso, passava o tempo todo com as botas.

Muitos dos que chegaram a Dunkirk naquele dia, antes de as autoridades britânicas tomarem o controle da cidade, testemunharam uma anarquia inspirada no medo e no alívio. Ernest Holdsworth, abstêmio a vida toda, acabou na adega de um hotel, bebendo uma mistura de rum, whisky e conhaque. Era um cenário de pesadelo: soldados britânicos, franceses e senegaleses, todos juntos, cantando, vomitando e desmaiando.

Naquele dia, o capitão William Tennant, chefe do Estado-Maior do Primeiro Lorde do Mar, foi enviado à cidade para assumir o posto de oficial superior da

Marinha em Dunkirk. Especialista em navegação e de natureza tímida, Tennant seria o responsável por organizar a distribuição de navios e o embarque de soldados. Ele se viu diante de uma multidão de soldados britânicos prontos para desafiar sua autoridade — e também encontrou soldados com manchas de batom e um sargento bêbado usando um boá de penas.

Seguindo para o Bastião 32,[25] o quartel-general do almirante Abrial (comandante das forças francesas em Dunkirk), Tennant conheceu dois altos oficiais do Exército britânico e um comandante naval, que o informou de que o porto estava muito danificado, vulnerável demais a ataques aéreos para ser usado na Operação Dínamo. Todas os embarques teriam que ser feitos a partir das praias. Ele também foi informado de que os alemães chegariam a Dunkirk a qualquer momento entre 24 a 36 horas dali. Considerando que os grandes navios não poderiam chegar perto da costa e com a quase total falta de pequenas embarcações para transportar os homens das praias para esses navios, seu trabalho parecia impossível. O objetivo de Churchill de resgatar 30 mil soldados parecia irremediavelmente ambicioso.

A partir do Bastião 32, Tennant começou a enviar mensagens de rádio para Ramsay, no Castelo de Dover. Ele pedia que todas as embarcações disponíveis fossem despachadas imediatamente para as praias. Na Sala do Dínamo, todos os navios a caminho do porto foram desviados. O grupo naval de Tennant, entretanto, começou a reunir os soldados em porões próximos ao porto e enviá-los para as praias.

Um desses homens era Anthony Rhodes. A essa altura, havia uma leva de ataques aéreos a cada meia hora, e, além de uma breve e infrutífera viagem para encontrar outro abrigo mais distante da cidade, Rhodes passara o dia inteiro em seu porão, decidido de que era muito perigoso ficar do lado de fora. Até que, naquela tarde, ouviu um grito vindo da rua: “Oficiais!” Seguindo o chamado para saber mais, foi informado de que as evacuações não seriam mais feitas a partir do porto, e foi-lhe dito polidamente para coletar o maior número possível de homens e escoltá-los até as praias. E assim Rhodes — e quase todo mundo na cidade de Dunkirk — se dirigiu para o leste.

As fileiras de tropas foram devidamente atacadas do ar. Quando as bombas caíram, Rhodes se espremeu, de bruços, no chão. E, quando a aeronave voltou para metralhar os sobreviventes, ele fez o mesmo. Dois homens que tinham ficado de pé para disparar as Bren contra os atacantes foram crivados de balas.

Depois que a incursão terminou, Rhodes continuou avançando para as praias. De lá, olhou ao longe e teve uma visão impressionante dos muitos milhares de homens — alguns também admirando a visão, alguns comendo, outros dormindo, mas todos esperando o próximo navio ou ataque. Ele podia até ser

oficial, mas o uniforme do Exército era tão genérico que ficava difícil um estranho distingui-lo dos soldados. Durante os próximos dias, seria muito mais fácil para os oficiais da Marinha, vestidos com seus azuis impressionantes, afirmarem sua autoridade do que para homens como Rhodes. Ele andou cerca de 3 quilômetros, acabando por se estabelecer nas dunas de areia na beira da praia. Tinha começado a espera pelos grandes navios que iriam ancorar em alto-mar e pelos pequenos barcos para transportar os homens até lá.

A escassez de pequenas embarcações foi um problema desde o início da evacuação. Só em 30 de maio começaram a aparecer em maior número. Até aquele momento, foi preciso ajuda dos botes salva-vidas e de baleeiros de navios maiores. Mas, mesmo quando os barcos estavam disponíveis, era difícil. Quando o mar estava agitado, os soldados tinham muita dificuldade de embarcar a partir da costa. Além disso, os barcos eram usados com tanta frequência que ficavam propensos a avarias mecânicas e ao esgotamento da tripulação. De fato, muitos foram requisitados de seus proprietários e operados pelo pessoal da Marinha, que simplesmente não sabia como lidar com aquele tipo de embarcação. E, depois de ser levado para um navio maior, o barco muitas vezes era deixado à deriva, em vez de retornar para a costa para buscar mais soldados.

Tarde da noite de 27 de maio, o capitão Tennant notou que, apesar do esforço da Luftwaffe para destruir o principal porto de Dunkirk, os alemães não bombardeavam o porto exterior. O resultado foi que dois grandes quebra-mares — os molhes oriental e ocidental — permaneciam intactos. Não eram píeres ou docas, apenas enormes braços de concreto protegendo o porto, prevenindo o assoreamento. Tennant logo viu o potencial do molhe oriental, que se prolongava quase 2 quilômetros mar adentro, com uma plataforma de madeira no alto que poderia acomodar quatro homens andando lado a lado — e seria relativamente fácil levar os soldados das praias até lá. Por outro lado, o molhe tinha um desnível de 15 metros de maré e estava sujeito a correntes traiçoeiras, além não haver nenhum método óbvio de atracar os navios ao lado dele. Ainda assim, Tennant considerou que não havia nada a perder — foi posta em prática a primeira improvisação crucial da Operação Dínamo.

Um navio de passageiros, o Queen of the Channel*,* foi desviado da praia de Malo-les-Bains para o molhe, e soldados foram levados para lá para então embarcar como desse. Pouco depois das quatro da manhã do dia 28 de maio, o Queen of the Channel partiu para Dover com 950 soldados britânicos. A ideia de Tennant era claramente viável, e outros navios foram ordenados para o molhe. Se as tropas que defendiam o perímetro pudessem conter os alemães um pouco mais, se o tempo continuasse bom, se muitos navios e barcos pudessem ser convocados para o serviço, se pudessem impedir a Luftwaffe de destruir aqueles

navios e barcos — e o molhe —, então as ambições de Churchill poderiam ser cumpridas. Até o fim da segunda-feira 27 de maio, 7.669 soldados haviam sido levados para casa, e, no dia seguinte, esperava-se que muitos mais os seguiriam.

Todo o tempo, mais e mais soldados chegavam à cidade. Alguns, como o Batalhão de Guardas, vistos marchando para o molhe em perfeita ordem, chegaram como unidades, mas muitos vieram em grupos esparsos. E muitos, apesar das terríveis experiências que haviam sofrido e das condições sombrias que continuaram a enfrentar, estavam dispostos a levar consigo uma lembrança de seu tempo no exterior. Estes mementos variavam desde as centenas de cigarros amontoados nas mochilas, esperando evitar fiscalizações alfandegárias, até um homem segurando um grande modelo de hidroavião para dar de presente a seu filho. Um soldado levou uma moto para o molhe. "Posso levar isso a bordo de seu barco, amigo?", perguntou a um marinheiro, acrescentando — como se isso pudesse ajudar a convencê-lo — que a moto rodara apenas 450 quilômetros. Dado que o objetivo da Operação Dínamo era levar o maior número possível de homens para defender a Grã-Bretanha e permitir que a guerra continuasse, não é de estranhar que o marinheiro tenha negado o pedido.

Apesar de todas essas dificuldades, é ainda pior pensar no destino dos animais de estimação que faziam companhia aos soldados em retirada. O robusto marinheiro Ian Nethercott, um atirador a bordo de HMS Keith, ficou surpreso com a quantidade de cães que os homens tentavam levar a bordo, e era um choque ver o que acontecia à maioria. "Quando os homens chegavam com seus cachorros, a polícia militar atirava nos bichos e os jogava no porto", contava. Toda vez que isso acontecia, a multidão de soldados e marinheiros vaiava alto. Nem mesmo a visão de uma cabeça de filhote de dachshund despontando alegremente de uma mochila amaciava os corações dos policiais militares.

Felizmente, nem todos os cães sofreram essa execução sumária. Um mestiço de terrier chamado Kirk (supõe-se que tenha recebido o nome por causa do porto onde estavam) conseguiu embarcar no HMS Windsor, onde foi recebido calorosamente pela tripulação. Kirk, que a princípio respondia apenas a comandos em francês, passou a evacuação toda no navio, então foi deixado em quarentena na Inglaterra. No fim da aventura, ele foi adotado por um vigário rural, pai de um subtenente do navio.

Outros animais identificados incluíam um canário enjaulado equilibrado na cabeça de um homem, que esperava na fila dentro d'água, e um coelho preto e branco em uma cesta segurada por um homem inexplicavelmente nu. O estojo de um soldado estava cheio de relógios para serem vendidos na Inglaterra, e outro, que tencionava abrir uma barbearia, estava cheio de tesouras. Muitos soldados carregavam cartões postais e fotografias de seu tempo na França, mas

uma lembrança particularmente horrenda consistia de oito balas que supostamente teriam sido extraídas do corpo de um homem fuzilado por espionagem. E uma das mais tristes foi vista saindo do casaco do uniforme de um homem que jazia morto na praia de Bray Dunes: vários vestidinhos para sua filha bebê.

Os soldados que chegavam em Dunkirk passavam por outros, homens como Jimmy Langley, que defendiam o perímetro contra unidades alemãs que tentavam irromper. Os alemães também tentavam frustrar a evacuação de outras maneiras. Os projéteis disparados por suas baterias eram um perigo constante para aqueles dentro do perímetro, e, quanto mais as tropas inimigas avançavam, mais pesado ficava o fogo de artilharia. Era um problema especial para os navios que cruzavam o canal. A travessia mais curta entre Dover e Dunkirk, conhecida como Rota Z, passava perto da costa francesa entre Calais e Dunkirk, o que era muito perigoso à luz do dia, devido às baterias de canhões alemães posicionadas ao longo da costa. Como resultado, uma Rota Y, muito mais setentrional, foi introduzida. Era inicialmente mais segura, mas aumentava a viagem de ida e volta, de 128 quilômetros, para 276 quilômetros. Essa rota também acabou ao alcance dos canhões alemães quando Nieuport foi capturada. Foi estabelecida, então, uma rota de compromisso — a Rota X, que logo se tornou o único meio seguro de cruzar o canal durante o dia. Era relativamente curta, com 173 quilômetros de ida e volta, e, desde que evitasse expor os navios às baterias costeiras, era *relativamente* segura.

Outros métodos de ataque incluíam lanchas torpedeiras e submarinos, que atacavam os navios no cruzamento do canal (o HMS Grafton, por exemplo, foi afundado por um U-boot). E, naturalmente, a Luftwaffe bombardeava e metralhava soldados na costa e navios no mar.

Os navios fizeram o que podiam para evitar o ataque, mantendo um rigoroso blecaute à noite, o que significa velejar sem luzes de navegação. Em terra, havia muito pouca defesa antiaérea, apenas alguns poucos canhões Bofors perto do molhe e das praias.

A principal razão para essa deficiência foi o fato de as tropas de defesa terem destruído as próprias armas antiaéreas que defendiam Dunkirk. Este ato extraordinário tinha sido resultado de uma comunicação equivocada entre dois oficiais. O primeiro oficial enviou uma mensagem dizendo que homens feridos deveriam ser levados para as praias para a evacuação. A mensagem recebida pelo segundo oficial, entretanto, foi que todos os homens deveriam ser levados às praias. Acreditando que todos os seus homens estavam voltando para a Inglaterra, o segundo oficial ordenou que os canhões fossem destruídos. Feito isso, ele marchou até o general Adam, fez a saudação, e, orgulhosamente,

informou que todas os canhões antiaéreos pesados da BEF tinham sido inutilizados. Adam ficou horrorizado e quase sem palavras. Depois de um tempo, o general finalmente conseguiu dizer: “Seu idiota. Saia da minha frente...”

Um dos feitos menos conhecidos, porém mais importantes da Luftwaffe era a colocação de minas. O processo só começou a ter repercussões sérias na noite de terça-feira de 28 de maio. Concentrando-se em pontos ao longo da Rota X, as minas eram dispostas no mar por paraquedas. Podiam ser minas flutuantes de contato, detonadas por um navio ao pressionar um dos pontos proeminentes da mina, ou as mais traiçoeiras minas magnéticas, que poderiam destruir um navio sem necessidade de contato. Posicionadas no fundo da água, essas minas magnéticas consistiam em um explosivo preso a um mecanismo pronto para detonar caso qualquer navio com casco de aço passasse por cima.

Esta arma de potencial catastrófico podia ter matado dezenas de milhares de soldados durante a Operação Dínamo e impedido que dezenas de milhares de outros fossem resgatados. De fato, poderia ter mudado a história da evacuação. No entanto, apesar de terem sido colocadas em grande quantidade por todo o canal, acabaram afundando apenas dois navios.[26] A neutralização das minas magnéticas por um cientista canadense que trabalhava em Londres é uma das grandes — e menos conhecidas — histórias de Dunkirk.

Em 1939, Charles Goodeve tornou-se subdiretor do Departamento de Desenvolvimento de Armas Diversas do Almirantado, um grupo de cientistas e solucionadores de problemas conhecidos como “fujões e resmungões”. Goodeve compartilhava da convicção com Winston Churchill, então Primeiro Lorde do Almirantado, de que a aplicação da ciência teria enorme impacto na guerra. Nem todos concordavam. Arthur Harris, futuro chefe do Comando de Bombardeiros da RAF, detestava a confiança de Churchill na ciência.

— Estamos lutando essa guerra com armas ou com réguas de cálculo? — perguntou, furioso.

— Boa ideia — respondeu Churchill, tranquilamente, baforando seu charuto. — Vamos tentar réguas de cálculo, para variar.

Com o apoio de Churchill, Goodeve começou a procurar um meio eficaz de combater as minas magnéticas. Ele primeiro sugeriu um método melhorado de varrê-las. O processo envolvia dois barcos navegando em paralelo, rebocando longos cabos. Uma corrente elétrica passaria através dos cabos, criando um campo magnético entre os navios, o que detonaria todas as minas entre eles.

Por acaso, uma mina magnética tinha acabado de ser desativada em Shoeburyness, permitindo a Goodeve a oportunidade de examinar seu mecanismo. Como resultado, ele montou um experimento elaborado em um lago

de água salgada perto de Portsmouth. Como chamarizes, alguns marinheiros arrastavam modelos de barcos pelo lago, sob os olhos curiosos do público, enquanto Goodeve e seus assistentes conduziam a verdadeira experiência em um barco a remo. Os cabos elétricos foram submersos no fundo do lago enquanto Goodeve ficava sentado no barco com o mecanismo da mina desativada. Quando uma corrente passou pelos cabos, criando um campo magnético, um mostrador no mecanismo da mina começou a piscar, indicando que ela teria detonado, caso estivesse ativada. O experimento foi um sucesso.

Conhecido como o "Varredura em Duplo L", o método de Goodeve para a eliminação de minas magnéticas entrou em uso em fevereiro de 1940, destruindo cerca de trezentas minas nos três meses subsequentes. Se este fosse seu feito mais significativo, já teria sido impressionante, uma vez que a Varredura em Duplo L mantinha as rotas X, Y e Z livres de minas magnéticas durante a evacuação de Dunkirk.

Goodeve, no entanto, conseguiu muito mais. Ao misturar conhecimento especializado com pensamento criativo, ele desenvolveu um método de "limpar" os navios para torná-los imunes às minas magnéticas. Depois de limpas, as embarcações poderiam navegar sobre as minas durante todo o dia sem sofrer quaisquer consequências nocivas.

A prática do "enrolamento" já existia, consistia em envolver o casco de um navio com bobinas de cobre ativas para neutralizar seu campo magnético. No entanto, além de ser um processo caro e demorado, não havia bobinas de cobre suficientes nem instalações adequadas para lidar com o grande número de navios que precisavam de proteção. Goodeve concatenou com uma solução muito superior: um cabo elétrico grande com uma corrente de 200 amperes passado por cima e por baixo das laterais do navio surtia o mesmo efeito que o enrolamento, e o procedimento poderia ser realizado de forma barata e fácil pela própria tripulação.

Goodeve sugeriu a ideia ao Almirantado, mas não recebeu nenhuma resposta, então decidiu iniciar suas próprias experiências. Começando com pequenas embarcações e avançando para navios maiores, as experiências foram bem-sucedidas, embora se tornasse claro que o campo magnético alterado era corroído muito gradualmente pelas vibrações dos motores do navio e pelo impacto com o mar, o que faria com que o campo precisasse ser renovado a cada seis meses.

Goodeve chamou o processo de *Degaussing*,[27] um nome que lhe veio à mente durante uma noite de bebedeira. Era uma homenagem a Carl Friedrich Gauss, o primeiro calibrador da força magnética, e combinava bem com *delousing*.[28] Na preparação imediata da Operação Dínamo, quatrocentos navios de todas os

formatos e tamanhos foram desmagnetizados em apenas três dias por equipes que trabalhavam 24 horas por dia. Nos dias seguintes, outros mil navios foram tratados. Isto, combinado com a Varredura em Duplo L, manteve os navios britânicos surpreendentemente seguros contra minas durante toda a evacuação. O milagre de Dunkirk deve muito a Charles Goodeve e à sincronia afortunada de seu trabalho. Como ele disse depois da guerra: "A batalha contra a mina magnética foi a primeira batalha técnica da guerra, além de ter sido uma batalha intelectual na qual a Grã-Bretanha obteve uma vitória decisiva, totalmente inesperada para a Alemanha." Além disso, foi o que definiu o tom para uma guerra travada não apenas por armas e bravura, mas também por amperes, volts e as amadas réguas de cálculo de Arthur Harris.

Mas, mesmo se a desmagnetização mantivesse os navios a salvo das temidas minas magnéticas, eles ainda precisariam de algum lugar para embarcar tropas. O ponto de embarque mais prático, enquanto permanecesse viável, era o molhe, que, na maré alta, poderia comportar dezesseis navios de bom tamanho. As filas do molhe muitas vezes se estendiam até a cidade. O almirante Frederic Wake-Walker (enviado a Dunkirk na quarta-feira, 29 de maio, para trabalhar com Tennant como oficial superior de Marinha) ficou impressionado com o fluxo interminável de homens exaustos avançando pelo molhe, suas silhuetas iluminadas por grandes labaredas. Às vezes, contou, eles disparavam em uma corrida cansada, e às vezes "apenas se arrastavam cegamente em direção à segurança". O ruído característico que acompanhava seu progresso era o barulho de botas abafadas e o estalar de rifles.

Depois de chegar ao molhe, com a subida e descida da maré, era difícil embarcar nos navios. Na maré baixa, os destróieres navais ficavam tão baixos na água que os navios maiores de passageiro tinham que se posicionar entre eles e o molhe, agindo como plataformas flutuantes. Outras vezes, os homens desciam por escadas, andavam cautelosamente sobre tábuas, ou — apesar dos riscos de afogamento, de ossos quebrados e de serem esmagados entre navio e vigas — simplesmente saltavam. E mesmo quando a maré era mais confortável, o trilho de proteção ininterrupto da passarela de madeira significava que todos, mesmo os casos de maca, precisavam superar algum obstáculo antes de embarcar.[29]

Às oito horas da manhã de quarta-feira, o Manxman, um barco a vapor da ilha de Man, encontrou o molhe completamente deserto de homens. "Era muito estranho", contou um marinheiro a bordo, "nos aproximamos sem um soldado à vista". Não havia ninguém nem sequer para pegar as cordas do Manxman. Então, quando o navio se aproximou, os soldados começaram a aparecer. Um ataque aéreo tinha feito com que se escondessem debaixo do molhe, se agarrando como podiam às vigas entrecruzadas, mergulhados até o queixo na água. Quando o

bombardeio terminou, voltaram a subir. Esta imagem impressionante é referenciada no filme quando Tommy e Gibson se abrigam sob o molhe.

Na manhã de quarta-feira, pouco mais de 25 mil soldados haviam sido evacuados. A meta de Churchill, de 30 mil, ainda não tinha sido cumprida, mas os embarques a partir do molhe em navios de passageiros e destróieres ofereciam esperança. Mesmo com seus problemas, o molhe permitiu que cerca de seiscentos homens embarcassem em um destróier em apenas meia hora — um ritmo excepcional de evacuação.

Até aquele dia, a maioria dos ataques ao molhe vinha de artilharia pesada a cerca de 11 quilômetros a oeste. Na quarta-feira, o grosso da fumaça sobre a cidade foi levada por um vento Norte, resultando em incursões pesadas e constantes ao molhe por Stukas e outros bombardeiros, bem como ataques de metralhamento pelos Messerschmitts.

Naquela tarde, se aproximou do molhe o Crested Eagle, um barco a vapor do Tâmisa movido por pás, originalmente equipado com uma chaminé telescópica que se retraía sempre que passava sob a Ponte de Londres. Seu trabalho, em tempos de paz, era levar turistas de Londres para a estância balneária de Southend e até a costa para Clacton e Felixstowe. Equipado com dois canhões antiaéreos, o barco foi colocado em serviço militar no Tâmisa antes de receber ordens, na tarde de terça-feira, para se juntar à Operação Dínamo.

No terceiro dia, enquanto Crested Eagle se posicionava no lado marítimo do molhe, teve início um feroz ataque de Stukas. O molhe estava repleto de navios de passageiros, destróieres e traineiras de pesca. O Crested Eagle estava ancorado exatamente atrás de outro navio movido por pás, o Fenella, diagonalmente em frente a dois destróieres, o HMS Grenade e o HMS Jaguar, e diante de seis traineiras amarradas juntas. Atrás das traineiras havia um grande navio de transporte e um destróier francês.

Em geral, era difícil um avião detectar o molhe, que até podia se destacar em relação aos navios na maré baixa e parecia imponente visto de lado, mas do ar era uma linha quase invisível. Naquela tarde, porém, sem a cobertura das nuvens ou da fumaça e com grandes navios amarrados ao longo de sua extensão, era um alvo muito claro e tentador para os bombardeiros. Ataques próximos ao Jaguar o deixaram fora de ação, e suas tropas foram transferidas para outro lugar. O Grenade foi atingido por várias bombas. Ele pegou fogo, e foram feitos esforços desesperados para tirá-lo dali e impedi-lo de afundar e bloquear uma seção do molhe. O Grenade entrou no canal do porto e foi, finalmente, rebocado para águas abertas por uma traineira, onde afundou.

Vic Viner, mestre de praia naval em Bray Dunes, assistiu à cena. Seu irmão, Albert, era um dos principais telegrafistas no Grenade, e Viner recebeu

permissão para caminhar até o porto e cumprimentá-lo. Ele viu o ataque de Stukas ao chegar ao molhe e, quando voltou para Bray Dunes para continuar seu trabalho, não tinha como saber o que acontecera com seu irmão. Albert sobreviveu e, como muitos do Grenade, foi transferido para o Crested Eagle.

No meio do ataque, uma bomba caiu diretamente no molhe, fazendo um grande buraco. Quase imediatamente, outro avião deu um rasante para metralhar as tropas que tinham escalado do Grenade para o molhe. No outro lado, enquanto isso, o Fenella, um barco a vapor de pás de madeira de design similar ao Crested Eagle, foi o primeiro atingido no convés de passeio, então um ataque próximo atirou concreto do molhe através de seu casco. Uma terceira bomba explodiu na sala de máquinas, e o barco afundou no ancoradouro.

Apesar do caos, o ritmo da Operação Dínamo teve que ser mantido, e ainda havia barcos intactos ao lado do molhe à espera de tropas para embarcar. Muitos homens fugiam do molhe em pânico, desesperados para escapar do perigo. Em seu caminho, entretanto, estava o comandante James Clouston, um oficial naval levado a Dunkirk para manter a ordem, e o tenente Robin Bill, responsável pelas traineiras de pesca. Clouston e Bill, destacando-se em seus azuis navais e trançados dourados, conseguiram restaurar a ordem, apesar de, para isso, terem que brandir seus revólveres.

"Viemos para levá-los de volta ao Reino Unido", anunciou Clouston, com toda a calma, para a multidão de soldados de cáqui. "Tenho seis balas aqui, e eu não sou mau atirador. O tenente atrás de mim é ainda melhor. Isso significa doze de vocês." Então ele levantou a voz: "Agora desçam para aqueles malditos navios!"[30]

As palavras de Clouston pareceram acalmar os homens. Muitos se viraram e embarcaram no Crested Eagle, que, mesmo em meio a todo o caos, não fora atingido.

A draga de minas HMS Pangbourne estava perto das praias quando também foi atacada por uma esquadrilha de Stukas. Um subtenente a bordo se lembra de ouvir uma voz gritando "Busquem cobertura!" antes de perceber que era ele mesmo quem falava. Decidindo que seu conselho era bom, ele se atirou no convés de madeira. Não conseguia distinguir o grito das bombas do grito do avião em mergulho. E, naquele instante, o mundo enlouqueceu:

> Eu me levantei, cambaleante, e dei de cara com um quadro de horror total. Sangue e carne por toda parte; pedaços grotescos de corpos mutilados — que, apenas dez segundos antes, eram homens que eu conhecia pessoalmente — foram arremessados sobre mim... subi com dificuldade para onde estava o

atirador, seu pescoço e estômago abertos, a mão arrancada. Ele ainda estava respirando, gemendo baixinho.

Quando o subtenente foi para a ponte, descobriu que tinham caído cinco bombas nas proximidades, mas nenhuma os atingira diretamente. O Pangbourne não sofrera danos graves.

Foi quando o subtenente limpou o rosto e notou que a mão estava coberta de sangue. Ele olhou para baixo e viu que a perna esquerda estava ainda mais ensanguentada. Alguém apontou que a parte de trás de seu casaco estava faltando. Retirando o que havia sobrado, descobriu que um pedaço de carne tinha sido arrancado. Baixando as calças, encontrou a perna cheia de estilhaços — então ouviu o som de Stukas voltando. Por um momento, riu da ideia de ter sido pego com as calças literalmente arriadas, antes de ficar confuso. Estava em uma cabine... Alguém estava remendando suas feridas... não conseguia ver direito... tinha muita gente falando ao mesmo tempo...

Enquanto isso, ao lado do molhe, o Crested Eagle zarpava. Centenas de soldados em seu convés superior, muitos dos quais haviam sido transferidos do Grenade, do Fenella e das traineiras danificadas, começaram a aplaudir efusivamente. Enfim estavam indo para casa. Abaixo do convés ficaram os feridos, em variados graus de incapacidade. Um marinheiro a bordo se lembra: "A pulsação dos motores e o barulho das pás renovaram nossa esperança, e uma brisa fresca e muito bem-vinda sobrou quando partimos para a viagem de volta a Dover."

Com a maré vazante, o Crested Eagle não poderia navegar diretamente para Dover. Ele teve que avançar primeiro para leste, paralelo à costa, e navegou por um tempo próximo a uma extensão ininterrupta de areia cheia de soldados. Quando o navio foi para Malo-les-Bains, foi avistado por outra leva de Stukas. A visão de mais bombardeiros de mergulho foi desmoralizante, mas não surpreendente — as condições permitiam à Luftwaffe seu dia mais indulgente, e um vapor de pá, com suas enormes rodas de madeira, era duas vezes mais fácil de ser avistado do que qualquer outro navio. Os aviões mergulharam, encontrando os canhões do Crested Eagle emperrados, e as bombas caíram. Até os breves momentos entre ataques eram preenchidos por rajadas de metralhadoras dos atiradores das traseiras dos Stukas, que arrancavam e se afastavam.

Nas proximidades estava o HMS Pangbourne. O subtenente ferido estava inconsciente, mas um marinheiro assistiu horrorizado quando bomba após bomba caíam no Crested Eagle, despedaçando-o e o incendiando. O homem viu óleo vazando do navio para o mar e assistiu soldados de uniformes,

completamente equipados, pulando no fluido viscoso. Alguns se afogaram, outros morreram quando o óleo pegou fogo, queimando-os vivos.[31]

Um marinheiro a bordo do Crested Eagle percebeu que havia sido atingido de novo quando "sentiu o navio estremecer como se uma mão gigante nos pegasse". Enquanto o fogo se alastrava, ele viu homens correndo com os corpos sem pele. O homem identificou um tenente que passava pelo emblema em seu capacete, mas não pelo rosto — o oficial estava irreconhecível.

O tenente-comandante Bernard Booth, capitão do Crested Eagle, conseguiu levar o barco até águas mais rasas perto de Bray Dunes. Pouco antes, outro marinheiro saltou para o mar, tendo o cuidado de tirar os sapatos, e nadou a curta distância até a praia. Uma vez em terra, ele percebeu que a pele pendia de suas mãos em pedaços derretidos. Soldados assistiam, espantados, enquanto o navio em chamas se juntava a eles na praia — o casco ainda ardeu por horas depois disso.

O Crested Eagle ainda está lá, uma presença esquelética chocante, erguendo-se do mar na maré baixa. Enquanto escrevo, um de seus canhões está a mostra, esperando ser retirado por um "colecionador" ou pelo governo francês. O barco é visitado por colecionadores de mexilhões e por aqueles que prestam seus respeitos aos cerca de trezentos homens que morreram na ocasião. Um deles era o irmão de Vic Viner, Albert.

As perdas de navios foram muito grandes na quarta-feira de 29 de maio. Três destróieres e outros doze grandes navios foram perdidos. Mesmo assim, foram resgatados mais de 47 mil soldados. No início da quinta-feira 30 de maio, 72.783 homens haviam sido resgatados, um número muito maior do que o previsto pelo Almirantado. No entanto, naquela noite houve um mal-entendido com consequências potencialmente desastrosas para a Operação Dínamo.

Por volta das sete da noite, a Sala do Dínamo de Ramsay, no Castelo de Dover, recebeu um telefonema de um oficial da Marinha presente no quartel-general de Lorde Gort, em La Panne. O oficial era, como Charles Goodeve, um dos "fujões e resmungões" do Almirantado, e fez a chamada sem autorização. O homem explicou que o porto de Dunkirk estava completamente bloqueado por navios danificados e que a evacuação deveria ser realizada inteiramente a partir das praias.

Isso não era verdade, e não está claro o porquê da chamada. Talvez o homem estivesse apavorado devido ao ataque ao molhe. Um pouco mais cedo, no meio desse ataque, a Sala do Dínamo recebeu uma mensagem confusa por rádio de um destróier, relatando que era "impossível embarcar mais tropas" a partir do molhe. No momento em que a mensagem foi enviada, isso era *mesmo* verdade.

Levando essas mensagens em consideração, Ramsay decidiu que o molhe deveria estar fora de operação. No entanto, queria confirmação antes de agir. Pouco antes das nove da noite, ele ligou para Tennant perguntando se o porto estava de fato bloqueado. Tennant respondeu que *não*, mas a mensagem não chegou a Ramsay, que então enviou uma mensagem ao almirante Abrial, no Bastião 32: "Não consigo entrar em contato com o capitão Tennant. Pode me informar se ainda é possível que os transportes entrem no porto e no ancoradouro?"

Mais uma vez, Ramsay não recebeu resposta. Em vez de correr o risco, ele ordenou que todos os navios fossem para as praias. Durante toda a noite, com o tempo ótimo e a Luftwaffe quase ausente, apenas quatro traineiras de pesca e um iate se aproximaram do molhe. A oportunidade de evacuar 15 mil homens, todos prontos para partir, foi desperdiçada.

Na manhã seguinte, a evacuação prosseguiu como antes, e os navios retornaram ao molhe. No entanto, fica claro, a partir dessas mensagens equivocadas (e outras como elas), que a comunicação era um dos principais problemas da Operação Dínamo. Isto não é surpreendente, dada a natureza apressada de improviso da operação. Tennant estabelecera seu quartel-general em um abrigo perto do fim do molhe. Com ele havia uma equipe de sinalização composta por um oficial, um suboficial e 24 sinaleiros. Infelizmente, tinham trazido muito pouco equipamento, apenas algumas bandeiras de mão e um farol de sinalização, que só era útil para sinalizar aos navios mais próximos em alto-mar.

No início, as mensagens de rádio de Tennant tinham que ser transmitidas a partir da estação francesa no Bastião 32 ou dos destróieres no molhe, para então serem entregues aos transmissores à mão. Além disso, ele só conseguia receber mensagens no Bastião 32. Em 30 de maio, Tennant conseguiu se apossar de um transmissor/receptor Marconi TV5 que, em teoria, poderia transmitir por Morse ou por voz. No entanto, durante as primeiras horas de sua vida operacional, o aparelho não conseguiu transmitir, e, algumas horas depois, pifou completamente por ter areia no gerador.

A próxima tentativa de Tennant de retificar a situação envolveu o estabelecimento de uma estação de rádio do Corpo Real de Sinais em um caminhão próximo ao Bastião 32. Isto foi muito mais eficaz: significava não mais ter que depender de algum um navio localizado em um ponto conveniente ou da boa vontade francesa. E também significava que os mal-entendidos, como o de 29 de maio, se tornariam muito menos prováveis.

Vale a pena ressaltar que, enquanto Tennant se esforçava para romper a barreira na comunicação, o quartel-general de Lorde Gort, em uma casa de

campo em La Panne, tinha excelente ligação telefônica a cabo com a Sala do Dínamo, no Castelo de Dover. Infelizmente, o único método de comunicação de Tennant com La Panne (ou com qualquer uma das praias) era através de um mensageiro motociclista, então isso não tinha utilidade para ele. E a dificuldade de Tennant de entrar em contato com seus grupos nas praias era refletida pela dificuldade dos grupos nas praias em contatar os navios em alto-mar. A comunicação só poderia ser feita por bandeiras sinalizadoras ou faróis de carros usados como lâmpadas de sinalização.

Em 30 de maio, Tennant recebeu dois telefones de campo, com os quais estabeleceu uma conexão com o comandante Clouston no molhe. Os dois oficiais podiam estar a uma curta distância, mas, para Tennant, o molhe era o elemento o mais importante da Operação Dínamo. Clouston também recebeu um alto-falante para emitir instruções — o aparelho provou seu valor durante uma pausa na evacuação, quando o comandante Guy Maund, assistente de Tennant, usou-o para exortar as tropas: "Lembrem-se de seus amigos, rapazes! Quanto mais rápido chegarem a bordo, mais deles serão salvos!"

O resultado foi instantâneo. Os soldados dispararam. Em apenas duas horas, 8.528 homens embarcaram em oito destróieres, e mais 5.649 embarcaram em quatro navios de passageiros.

A visão geral das comunicações na Operação Dínamo revela o empreendimento improvisado — e muitas vezes mambembe — que de fato era. Mas isso dificilmente é uma crítica: foi uma eventualidade que ninguém esperava. O povo da Grã-Bretanha estava aprendendo tomar a iniciativa e improvisar, e os responsáveis por seu futuro estavam fazendo o mesmo, só que em uma escala maior.

E como a Dínamo era um improviso, interesses conflitantes tendiam a surgir. O Almirantado, preocupado com a perda de tantos destróieres em um único dia, ordenou que seus oito destróieres mais modernos fossem retirados da evacuação, em 29 de maio. Assim como o Comando de Caças da Força Aérea Real temia a perda de seus Spitfires e Hurricanes, o Almirantado temia a perda de seus navios mais potentes.

Para Ramsay, porém, isso foi um desastre. Ele ficou com apenas quinze destróieres à disposição, e estes navios foram a base da Operação Dínamo. Ao fim da evacuação, teriam tirado quase 30% de todas as tropas resgatadas — mais do que qualquer outro tipo de navio. Por sorte, a decisão foi revertida logo no dia seguinte, devolvendo os destróieres modernos para a plena tarefa de evacuação.

Os destróieres, desenvolvidos pela primeira vez no final do século XIX, eram navios rápidos e fortemente armados, bem adaptados à Operação Dínamo —

embora sua velocidade e tamanho causassem dificuldades aos navios menores no canal lotado. Lady Brassey, um rebocador do porto de Dover, quase foi atingido por um destróier que rumava para a Inglaterra a uma velocidade de mais de 55 quilômetros por hora. Um marinheiro a bordo testemunhou as tropas encharcadas e desamparadas no convés dianteiro, inundado por ondas enquanto seguia adiante, ignorando tudo ao redor.

Em geral, algo entre seiscentos e setecentos homens eram amontoados em um destróier, mas há muitos relatos de travessias feitas com mais de mil soldados a bordo. Alguns capitães deliberadamente jogaram fora os torpedos e cargas de profundidade para pegar mais homens. O cabo marinheiro Ernest Eldred relatou sobre soldados amontoados em cada centímetro de espaço no HMS Harvester. Estavam no convés superior e no refeitório, na sala de máquinas e na fornalha. "O único lugar onde não tinha gente era ao redor das armas", contou. O destróier tinha que se defender, afinal, e também poderia ter que disparar contra as baterias inimigas na costa.

Assim, os destróieres estavam tão pesados que a maré baixa apresentava um problema, particularmente quando o equipamento de busca de profundidade de um navio falhava — como aconteceu no HMS Sabre. A solução do capitão foi colocar um marinheiro de cada lado do convés para "balançar o chumbo" — isto é, jogar uma linha presa a uma peça de chumbo na água para medir a profundidade. Os marinheiros anunciavam a profundidade em braças — "Mark 5!" —, exatamente como os marinheiros no Mississipi tinham feito no século anterior.[32]

Muitos soldados voltaram para casa em navios da Marinha (dragas de minas e destróieres), mas um número igualmente grande — mais de um quarto de todos os resgatados — foram levados em navios pessoais de civis, que incluíam balsas de passageiros, balsas de carros, grandes barcos de passeio (como o Crested Eagle), *schuits* holandeses (barcos de fundo plano, projetados para vias fluviais holandesas) e inúmeras variedades de navio de passageiros e carga. Vinte eram navios a vapor de travessia do canal e barcos de carga pertencentes à Southern Railway, cinco dos quais foram perdidos. Eles podiam levar um número extraordinário de soldados. No fim da evacuação, a balsa da ilha de Man, o Tynwald, saiu do molhe com 3 mil soldados.

Anthony Irwin navegou para casa a bordo de outra balsa da ilha de Man. Quando o navio foi bombardeado a partir da costa, um oficial começou a gritar para que todos se movessem para o outro lado. "Os homens, que já estavam molhando as calças, perderam qualquer resquício de controle", relatou Irwin. Por sorte, alguns membros mais equilibrados do Regimento Real de Tanques os controlaram, enquanto um capelão do Exército batia na cabeça do oficial

histérico com uma vara de chumbo. Assim que a ordem foi restabelecida, seis Messerschmitt 110 voaram sobre o navio, metralhando os ocupantes. O rescaldo da cena no convés foi horrível: ao lado da passarela havia uma pilha de corpos com cerca de 2,5 metros de altura. Irwin e outros puxaram os mortos para longe e tentaram ajudar os feridos. Um cabo tanquista, com dezesseis balas no peito e estômago, recusou morfina, dizendo que ainda tinha muito o que conversar. Ele morreu três horas depois.

Havia muito mais caos corriqueiro nos grandes navios. O cozinheiro a bordo do Medway Queen lembra de um tumulto às portas da cozinha, e uma súbita correria de soldados empurrando latas e panelas em sua direção, todos esperando para serem alimentados. "Não eram homens com fome", diz ele. "Eram animais famintos, a maioria com fome demais para qualquer resquício de educação."

No entanto, a cortesia e a gentileza também eram evidentes. O capitão Humphrey Bredin embarcou em uma balsa da ilha de Man ancorada no molhe. Para subir a bordo, teve que passar por cima de um homem morto na prancha de embarque enquanto bombas caíam ao redor. Quando chegou ao convés, encontrou um canto e lá se instalou. Um pouco mais tarde, ficou surpreso ao ver um homem de casaco branco inclinado sobre ele.

— Você é comissário de bordo? — perguntou Bredin.

— Sim, senhor — respondeu o sujeito. — Posso fazer alguma coisa por você?

— Bem, poderia me trazer um copo de cerveja?

— Mas é claro. Mas o senhor conhece as regras? Não posso lhe fornecer álcool até estarmos a 5 hectômetros da costa.

Depois que o navio saiu do alcance das leis de licenciamento — ou dos Stukas —, o comissário levou a cerveja para Bredin. "Como poderíamos perder a guerra", perguntou ele, ao relembrar o ocorrido "com pessoas como essas ao nosso lado?"

Os comissários de bordo, vale notar, não eram apenas homens. A bordo do navio Dinard, da Southern Railway, que se tornara um navio-hospital, estava Amy Goodrich, de 59 anos. E, no vapor Paris, também da Southern Railway, estava a sra. Lee, uma limpadora de transporte ferroviário de Brighton. Depois que o *Paris* foi bombardeado e afundado, em 2 de junho, a sra. Lee foi metralhada na água e resgatada por um bote salva-vidas, apenas para ser jogada novamente na água quando outra bomba caiu ao seu lado. Depois de mais uma hora e meia no mar, ela foi puxada a bordo de uma traineira e finalmente levada de volta a Dover. Com ela, também foi evacuada Gladys Seeley, uma freira enfermeira que havia sido gravemente ferida por estilhaços em um bote salva-vidas adjacente.

Os navios-hospitais tinham cinco ou seis irmãs QUAIMNS[33] trabalhando a bordo. “Trabalhavam como troianos”, escreveu o capitão John White, médico no Isle of Guernsey, acrescentando que além de tudo as freiras facilitavam seu trabalho, já que não precisavam ser informadas do que fazer. Todavia, as tarefas foram muito dificultadas pelos ataques implacáveis da Luftwaffe. Os navios-hospitais foram pintados de branco, com grandes cruzes vermelhas, mas isso não deteve os alemães — pelo contrário, parecia atraí-los. Em seu diário, White se queixava de que as cruzes vermelhas estavam fazendo dos navios-hospitais alvos fáceis. “Por que não nos pintar de cinza e colocar armas a bordo?”, escreveu.

O Isle of Guernsey foi atacado enquanto estava atracado no molhe. À medida que as bombas caíam ao seu redor, ele embarcou mil homens, dos quais 490 eram casos de maca. No caos, White notou homens aptos escalando a bordo, mas decidiu não interferir. O Isle of Guernsey navegava com cada cama cheia, e os andares, passagens, salão de jantar e cabines cheios de macas. Ao lado dos fisicamente feridos, havia homens que sofriam de choque, “cujos cérebros haviam entrado em colapso após dias e noites de tensão, privação e terror”. Esses homens foram colocados em uma cabine protegida e receberam injeções de sedativos.

Alguns navios-hospitais não conseguiram chegar perto do molhe devido ao bombardeio. Josephine Kenny, uma irmã a bordo do St. Julien, viajou para Dunkirk em seis ocasiões, mas foi incapaz de alcançar o molhe em quatro dessas viagens. “Todos nos sentimos desamparados e deprimidos nas viagens vazias”, escreveu. “Um grande contraste com a alegria sentida quando cada centímetro de espaço do convés fica cheio de soldados terrivelmente feridos.” Suas palavras, uma estranha confusão de exultação e miséria, parecem refletir os extremos intensos da Operação Dínamo.

O Isle of Guernsey, entretanto, foi responsável por resgatar o oficial de voo Ken Newton do mar. Newton era piloto da RAF, e tinha saltado de seu avião após um combate aéreo. Como o personagem Collins, no filme, ele foi ajudado por marinheiros, que acabaram mortos por aviões alemães, metralhando-os enquanto se inclinavam sobre a beirada para puxar Newton a bordo. Um relato sobre um navio-hospital sendo metralhado enquanto ajudava um aviador abatido é suficiente para dissipar qualquer suspeita de que Hitler estava permitindo que os britânicos escapassem. Histórias como essa deixam pouca evidência de pontes douradas sendo construídas em maio e junho de 1940.

Havia, no entanto, alguns soldados que conseguiram fazer o que Tommy e Gibson tentam fazer no filme — levar uma maca a bordo de um navio e permanecer lá para a volta para casa. O cabo Charles Nash, do Corpo Real de

Serviço do Exército estava transportando macas para o molhe quando um policial militar gritou: “Aqui! Temos espaço para mais alguns! Quem quer subir a bordo?” Nash subiu em um barco de pesca, e algumas horas depois estava em casa. No entanto, transportar macas foi um trabalho difícil — sobretudo levando em conta os danos sofridos pelo molhe. Os membros da Infantaria Ligeira do Duque de Cornwall foram encarregados de levar uma centena de estojos de macas para a corveta HMS Kingfisher. Como Tommy e Gibson, tiveram que carregar as macas através de uma prancha estreita que atravessava um grande buraco no molhe, mesmo enquanto o bombardeio continuava.

Na noite de quinta-feira, 30 de maio, William Tennant e Frederic Wake-Walker jantaram no quartel-general de Lorde Gort, em La Panne, em uma moradia descrita por Wake-Walker como uma casa pretensiosa com vista para o mar.[34] Os homens dividiam a última garrafa de champanhe de Gort e completaram a refeição com salada de frutas enlatada. Wake-Walker ficou furioso com o comentário de Gort de que, enquanto o Exército fora bem-sucedido em se retirar intacto, a Marinha não estava fazendo nenhum esforço para ajudá-lo a escapar. Ele tentou sublinhar as dificuldades envolvidas, mas foi interrompido pelo general de brigada Oliver Leese, que falou da “inépcia da Marinha”. Wake-Walker não pôde fazer muito mais do que enraivecer. Com já vários dias de evacuação, ainda não havia sinal de milagre.

23 Uma ocorrência regular (ou irregular), que muitas vezes causava problemas; basta lembrar de Edward Watson, em Calais. [N.T.]
24 O filme não apenas mostra experiências diferentes, mas também a mesma ação experimentada de forma diferente por vários pontos de vista. [N.T.]
25 Adjacente ao atual (e extremamente nostálgico) Museu Dunkirk 1940. [N.T.]
26 Esses dois navios foram o Mona’s Queen e o Grive.
27 “Desmagnetizar”, em inglês. [N.T.]
28 “Descontaminação”, em inglês. [N.T.]
29 Pelo menos até o trilho de proteção ser retirado em alguns pontos para facilitar o embarque.
30 Clouston estaria morto em poucos dias, afogado quando seu barco da RAF foi atacado por Stukas.
31 Uma cena similar é encenada no filme, quando um bombardeiro Heinkel cai em uma mancha de óleo. [N.T.]
32 Mark Twain, autor de *Tom Sawyer e Huckleberry Finn*, escolheu seu pseudônimo como homenagem aos gritos dos marinheiros. “Twain”, no inglês arcaico, é uma forma de dizer “dois”.
33 Queen Alexandra’s Imperial Military Nursing Service [Serviço de Enfermagem Militar Imperial da rainha Alexandra].
34 A casa foi demolida recentemente.

Nove

Um milagre

NO FIM DA QUINTA-FEIRA DE 30 de maio, o total de homens evacuados era de 126.606 — quase três vezes mais do que o previsto pelo Almirantado. A última notícia do perímetro, ainda mantido por milhares de homens da retaguarda, era que provavelmente aguentaria por mais 48 horas. A baixa visibilidade ocasionara em uma pausa da Luftwaffe, e o dia tinha visto, pela primeira vez, mais tropas embarcadas das praias (29.512) do que do molhe (24.311).

De certa forma, as praias eram o melhor lugar para se estar. A areia tinha um efeito curioso sobre as bombas. Ao cair sobre uma superfície dura, as bombas geravam estilhaços que se dispersavam, e as lesões eram graves e generalizadas. "Mas, indo para a areia", contou John Wells, um artilheiro antiaéreo a bordo do Princessa, "havia um baque, que cobria seu corpo de torrões de areia... e só". Arthur Lobb, do Corpo Real de Serviço do Exército, relatou uma bomba explodindo na areia como uma experiência estranha, causando um lento movimento de terra no subsolo.

Isto não sugere que as praias fossem um ambiente seguro. Muitos homens foram mortos por bombas na areia, e, como relatou Robert Halliday, dos Engenheiros Reais, era difícil encontrar abrigo de uma aeronave atacante. E escapar das praias também era difícil, já que muitas vezes não se via barcos

chegando. Em 30 de maio, o sargento Leonard Howard, dos Engenheiros Reais, entrou na água com a esperança de conseguir embarcar, mas logo desistiu. Nenhuma embarcação se aproximava. Quando os barcos chegavam, os soldados muitas vezes lutavam entre si, competindo para embarcar. Quando Arthur Joscelyne trouxe sua barcaça do Tâmisa para perto da costa, no mesmo dia, as tropas correram para subir a bordo. "Podíamos ter virado", relatou. Então um oficial da Marinha levantou-se, na proa, sacou o revólver e ameaçou atirar em qualquer um que embarcasse sem permissão. Como crianças à espera de um adulto para assumir o controle, os soldados se acalmaram e embarcaram de forma ordenada. "Estavam em tal estado de cansaço que apenas deitaram em qualquer lugar e dormiram", contou Joscelyne.

Leonard Howard assistiu a uma situação similar escalar a níveis surpreendentes. Um pequeno barco chegou à costa, e as tropas se empilharam nele tão desesperadamente que parecia que a embarcação ia virar. Um soldado agarrou a popa, desesperado, e o marinheiro encarregado ordenou que a soltasse. O soldado continuou segurando, então o marinheiro deu um tiro em sua cabeça. Na opinião de Howard, era a coisa certa a fazer, por mais horrível que fosse assistir. "A praia estava um caos tão grande que não parecia uma atitude fora de contexto", contou.

Este não é um relato isolado, e a maioria dos exemplos parece envolver homens levados pelas circunstâncias a extremos de comportamento. As tropas estavam vivendo uma provação extraordinária, até mesmo o detalhe incidental lembrava-lhes de seu possível destino. Na quinta-feira, no mesmo dia em que Leonard Howard assistiu ao homem ser baleado, Colin Ashford, da Infantaria Ligeira das Highlands, lembra-se de ter visto os corpos de dezenas de jovens na praia à beira-mar. "Estavam ali, todos jogados em posições diferentes, alguns ainda segurando seus rifles. Eram centenas deles. Até onde a vista alcançava." Ashford acredita que tinham vindo de um vapor de roda afundado ali perto. Nas lembranças de outro homem, o aspecto mais perturbador da evacuação era a visão de soldados mortos na água, balançando ao sabor da maré. A cena é reimaginada no filme, quando um personagem empurra tranquilamente um corpo para longe.

Igualmente perturbadores foram os incidentes de malícia premeditada. Um oficial conseguira segurar um barco a remo e ficou ali, com água até a cintura, guardando-o, esperando seus homens chegarem. Antes de eles aparecerem, o oficial foi emboscado por um grupo de soldados armados, que tomaram o barco, sorrindo, enquanto o empurravam para longe. É importante lembrar de histórias como essa. O mundo inteiro estava nestas praias, tanto o mau como o bom, e a história não pode ignorar esse fato.

No entanto, para pelo menos um oficial, a situação era bastante diferente. O capitão George Ledger, da Infantaria Ligeira de Durham, estava na fila na praia, em 1º de junho. "Dava para imaginar que nunca tinha havido guerra", contou. Ele não viu nenhuma desordem, embora tenha notado que, quando um avião sobrevoou a área, os soldados correram das filas para a proteção das dunas de areia.

É certamente verdadeiro que a organização melhor gerava comportamentos melhores e mais confiantes. Vic Viner, de 23 anos, era um mestre de praias da Marinha, enviado a Bray Dunes para "criar ordem a partir do caos". Seu trabalho, executado simultaneamente por outros, acima e abaixo nas praias quilométricas, era manter o controle de uma fila de homens. Ele recebeu instruções de usar o revólver se alguém começasse a se comportar mal — "Atire para matar, filho!"

Viner encontrou problemas em sua fila quando um oficial saiu e começou a gritar:

— Eu sou capitão! Mereço passar na frente!

— Fique onde está! — retrucou Viner.

— Com quem você pensa que está falando? — gritou o oficial.

A esta altura, Viner tinha sacado o revólver, e um sargento-mor oferecia alguns conselhos ao capitão:

— Droga! Faça como ele está lhe dizendo, senhor, ou vai morrer!

O oficial olhou para Viner, e Viner olhou para trás. A fila inteira estava olhando. Por fim, o oficial recuou e voltou ao lugar.

Duas vezes mais, Viner foi forçado a sacar a arma, mas, como ele diz, "os homens estavam em choque e queriam voltar para a Inglaterra". Durante os dias em que esteve na praia, Viner contou que ninguém em sua fila teve que esperar mais de três dias para encontrar um navio — embora às vezes tivessem que passar até dez horas com água até o peito. Em alguns momentos, o mar ficou agitado, e os barcos não podiam levar soldados a bordo. Os Stukas geralmente atacavam duas ou três vezes ao dia, embora pudessem atacar mais. Viner admite que foi mais afortunado do que homens em outros pontos do perímetro, pois Bray Dunes não estava sendo bombardeada por canhões alemães.

Há uma imagem que ainda assombra Viner:

> Tantos deles se suicidaram. Eles entravam na água, e eu os chamava para voltar, mas eles só respondiam: "Não, eu estou indo!". Quando eu perguntava aonde iam, a resposta era: "Vou para casa. A Inglaterra é logo ali." Eu sempre dizia: "Eu sei, mas você vai se afogar se for mais fundo nessa água...", mas

> eles simplesmente iam... Estavam exaustos e desmoralizados. Vou levar isso comigo para sempre.

Esta história foi tão significativa para Chris Nolan que ele a colocou no filme. E é confirmada por outros. Leonard Howard descreveu os homens correndo na água, oprimidos pela experiência das praias. "Os homens estavam sob uma terrível pressão, e não havia nada que se pudesse fazer por eles."

Às vezes, esses homens eram vistos nadando para longe. A bordo de um bote salva-vidas em alto-mar, as tropas avistaram um companheiro soldado nadando para a Inglaterra, levando quase todo o pesado equipamento. Vendo o bote salva-vidas, o soldado começou a gritar por socorro. As tropas imploraram ao capitão que o apanhasse. Mas o capitão recusou, explicando que, se voltasse, estaria arriscando as vidas de todos a bordo. O soldado foi deixado à própria sorte.

Embora as filas na praia aumentassem as chances de um soldado ser resgatado, nem todo mundo queria se juntar a elas. Enquanto Robert Halliday construía sua jangada de tábuas de assoalho dos caminhões abandonados, toda sorte de atividades estavam acontecendo nas praias. George Wagner, um jovem Engenheiro Real apaixonado pela dança, lembra a maioria das pessoas que ficava apenas deitada nas dunas, passando o tempo. Ele próprio encontrou uma motocicleta, que dirigia de um lado a outro na praia. Colin Ashford, um artista entusiasmado, desenhou o esboço de um destróier ali na costa.[35] Ao invés de se juntar a uma fila — "Eu não via sentido naquilo." —, Norman Prior passou seu tempo ajudando os outros a empurrar pequenos barcos, já carregados de tropas, afastando-os das águas mais rasas, onde arriscavam ficar encalhados.

A coisa mais produtiva que qualquer soldado poderia fazer era ajudar a construir um dos píeres de caminhões, outro bom exemplo de improvisação forçada. Não está claro de quem foi a ideia originalmente, mas não há dúvida de que o primeiro foi construído em Bray Dunes no dia 30 de maio. Caminhões abandonados foram conduzidos até o litoral, onde eram enchidos com sacos de areia e os pneus eram retirados. Eles foram amarrados juntos, frente com a traseira, e tábuas foram colocadas em seus tetos, formando uma passarela. Quando veio a maré, a corrente de veículos se estendeu mar adentro. Pelo menos dez destes píeres foram construídos, alguns equipados com trilhos ao longo da passarela, e, como resultado, a taxa de resgate aumentou drasticamente.[36]

Um comportamento surpreendentemente tocante foi observado nas praias, quando homens mais velhos aconselhavam os nervosos camaradas mais novos. "Sabíamos da provação que esses meninos de pouca fibra estavam passando", escreveu um suboficial, "por isso os ajudamos o quanto pudemos". Um velho

sargento grisalho foi até visto aninhando um jovem com a cabeça em seu no colo.

Inevitavelmente, havia uma grande quantidade de medo, ansiedade e absoluta estranheza. Um oficial aterrorizado foi visto colocando uma rolha de champanhe entre os dentes cada vez que um avião se aproximava. Ele explicava que, se uma bomba caísse, aquilo o faria sentir menos pressão, pois mantinha sua boca aberta. E o medo muitas vezes levava à oração fervorosa. Alguns rezavam em particular. George Purton, do Corpo de Serviço do Exército Real, não era religioso, mas orou: "Por favor, Deus, me ajude!" Outros participaram de serviços organizados nas praias. Norman Prior cantava um hino quando uma aeronave começou a metralhar a congregação. "Eu não sei o que aconteceu com o padre", contou Prior, "mas nós nos espalhamos, e os mais lentos foram alvejados e acabaram mortos e feridos".

Alguns desistiram de tentar fugir. Conhecidos como moradores das dunas, esses homens faziam pequenas casas na areia, cavando buracos e cobrindo-os com ferro corrugado e peças e pedaços recuperados. De várias maneiras, as pessoas tentaram negar a realidade. A habitação nas dunas era um caminho, a loucura era outro — o suicídio era um terceiro. Chegando às praias, Patrick Barrass do Regimento de Essex encontrou um quarto método de negação: tendo descoberto uma ambulância abandonada na areia, subiu nela, deitou-se e dormiu. "Deixei o barulho da guerra lá fora", contou. As praias eram o interior de uma toca de coelho digna de fantasias, por onde o Exército britânico tentava fugir — se não de volta para a Inglaterra, para qualquer outro lugar.

Uma característica notável da retirada e da evacuação foi a formação de uma meritocracia onde a liderança natural e a força da personalidade levou a melhor sobre patente e hierarquia. Todos tinham sido reduzidos a uma condição física semelhante, usavam uniformes semelhantes, comiam comida similar e tinham as mesmas perspectivas de sobrevivência. Em nenhum lugar isso fica mais claro do que no encontro entre um soldado e o general Harold Alexander, comandante da 1ª Divisão de Infantaria.

— Você parece um grande mandachuva! Talvez possa me dizer onde conseguimos um barco para a Inglaterra? — perguntou o soldado.

Alexander pensou por um momento, apontou e disse:

— Siga aquele bando, meu filho!

— Obrigado, meu chapa — respondeu o soldado. — Você é o melhor amigo que já tive em 200 quilômetros!

Na terra de desgoverno de Dunkirk, o soldado sentiu-se encorajado a falar com Alexander como um igual. E, como Alexander possuía confiança e um ar de autoridade natural, ele foi capaz de responder sem se sentir ameaçado.

Muitos oficiais, no entanto, eram menos formidáveis. Com a ordem natural das coisas posta de lado, Dunkirk expôs sua falta de substância. George Purton recusou-se a obedecer às instruções de um oficial. "Normalmente eu teria sido mandado para uma corte marcial", contou, "mas isso não aconteceu". Pode não ter durado muito tempo, mas, por um período, dentro do perímetro, as regras habituais simplesmente não se aplicavam.

Apesar de toda a estranheza e o perigo que corriam, será que é possível afirmar que os soldados da Força Expedicionária Britânica estavam assustados?

George Wagner afirma não ter sentido medo. "Eu sempre tive a sensação de que iria chegar em casa", contou. Já Ted Oates era extremamente filosófico: "Quando eu estava nas praias, lembro-me de pensar: 'Bem, se for feito prisioneiro, terei uma chance de aprender alemão'", contou.

Arthur Lobb experimentou uma ansiedade tensa, uma sensação de que poderia não sobreviver. George Purton também se perguntou como diabos ia escapar. Vic Viner, que esteve nas praias mais tempo do que ninguém, admite ter ficado aterrorizado toda vez que um Stuka se aproximava — vinte anos depois, tudo veio à tona sob a forma de um colapso nervoso. E o marinheiro Stanley Allen, servindo no HMS Windsor, que teve a chance de observar os soldados de perto, começou a suspeitar de que Dunkirk marcou o fim do estilo de vida britânico.

Levando em conta estes sentimentos e as condições prevalentes, é um testamento para o otimismo, para o espírito de luta e para a determinação dos soldados que sua disciplina tenha se mantido tão bem. Mas tudo isso teria sido inútil se os barcos e navios não estivessem disponíveis para transportá-los para a Inglaterra.

Na sexta-feira 31 de maio, o sexto dia da Operação Dínamo, o público britânico soube da evacuação pela primeira vez. As manchetes dos jornais eram implacavelmente otimistas. "DEZENAS DE MILHARES JÁ ESTÃO EM CASA — MUITOS MAIS CHEGAM DIA E NOITE", alardeava o *Daily Express*. O editorial do *Daily Mail* dizia:

> Hoje, nossos corações estão aliviados. Hoje, nosso orgulho pela coragem britânica está misturado à alegria. Orgulhamo-nos da maneira como os homens de nossa raça se portaram durante a gigantesca batalha do outro lado do canal. Nós nos regozijamos por uma parte considerável do Exército britânico ter escapado do que parecia destruição certa.

Mas os corações britânicos estavam realmente aliviados? Um exame das fontes do *Mass Observation* revela uma imagem mais matizada e interessante. O relatório do moral geral para 1º de junho relata que as pessoas foram

encorajadas pela notícia da evacuação, mas não era uma sensação da maioria esmagadora:

> As pessoas não sabem muito bem o que fazer com a situação militar, mas acho que devemos considerar isso como uma derrota. Há uma tendência subjacente de sentimento, no entanto, de que isso vai nos despertar, então realmente mostraremos aos alemães como é a nação britânica.

Aqui podemos ver que a criação espontânea do Espírito de Dunkirk é uma manifestação do alívio do povo. Não precisava ser imposta de cima — e isso é sublinhado por uma nota enviada pela *Mass Observation* aos ministros do governo no dia seguinte, afirmando que a maioria esmagadora do povo britânico apoiava a guerra de todo o coração e estava ansiosa para permanecer em luta. "Mas só será mantida assim por uma liderança ousada e um uso vigoroso e imaginativo da propaganda."

Em outras palavras, o povo britânico estava fabricando seu próprio espírito, e o trabalho do governo era fomentá-lo, incentivá-lo e moldá-lo. Foi nesse contexto que Churchill pronunciou seu discurso e que J. B. Priestley realizou sua fala no rádio, nos dias seguintes.

Mas não se deve pensar que o país sentia ou agia uniformemente. O relatório do moral de 1º de junho enfatiza que, embora as notícias da evacuação encorajassem o público, os relatórios também estavam causando ansiedade. A detentora de um diário do *Mass Observation*, uma mulher de 32 anos de Birmingham, se viu incapaz de pensar ou falar sobre qualquer outra coisa além da evacuação. Uma amiga tinha recebido um cartão postal de seu irmão, que acabara de retornar da França, dizendo que ia lhe contar "como Hitler acabou com a BEF". A dona do diário escreve que não costumava chorar, mas estava chorando o tempo todo desde que soubera do destino do Exército. No entanto, ela acrescenta: "Todo mundo está ao mesmo tempo alegre e abatido. Eles têm espasmos momentâneos de dúvida, mas isso não os deixam infelizes."

Ela estava extremamente temerosa de uma invasão alemã. Sentia que a maioria tinha pouca ideia do que isso realmente significaria — a carnificina, a agitação e o terror que causaria. Tinha passado o dia ponderando, e sabia que algo desagradável estava para acontecer. Era como se estivesse esperando visitar o dentista para uma extração.

Suas palavras e sentimentos conflitantes, variando entre medo, coragem forçada e banalidade, oferecem um sentido vívido do período. É assim que você e eu nos comportaríamos. Poucos dias depois, como os soldados na praia, ela estava escapando para seu próprio esconderijo: "Se eu me preocupar e me

desesperar, só vai desgastar meus nervos, então criei um vazio em minha mente, no lugar da guerra."

Mas, como grande parte da população britânica, ela tentou canalizar seus medos de maneira mais produtiva. "Gostaria de me envolver em trabalhos de defesa local, ou algo assim", escreve. Isto adiciona peso ao relatório do moral de 1º de junho, quando observa que o povo parecia "disposto a fazer muito para ajudar na guerra". A onda de voluntariado havia começado, aquela unidade espontânea que logo uniria o país e o mudaria para sempre.

Na Grã-Bretanha, enquanto as tropas sofriam na França e na Bélgica, podemos observar o nascimento do Espírito Dunkirk como uma reação ao medo e uma alternativa à fuga. Para sobreviver, no entanto, o medo teria que ser equilibrado — e impulsionado — pela esperança.

De volta à França, na sexta-feira 31 de maio, Lorde Gort entregou seu comando ao impressionante general de divisão Alexander e voltou para a Grã-Bretanha.[37] Gort desejava permanecer até o amargo fim, mas Churchill não permitiria: podia imaginar como a máquina de propaganda de Goebbels teria explorado a captura de Gort. O chefe da Força Expedicionária Britânica seria exibido em desfile na frente de câmeras cinematográficas nazistas e fotografado com aparência humilhada ao lado de Hitler. A perspectiva era intolerável.

Entretanto, as condições em Dunkirk, em 31 de maio, não estavam fáceis. Um vento fresco causava uma ressaca considerável no mar, mas o maior problema era a escassez de barcos. Embora números significativos estivessem chegando desde o dia anterior e o fato de quase 30 mil soldados terem sido retirados das praias na quinta-feira, havia necessidade de muitas outras embarcações. De manhã cedo, os soldados só podiam olhar para os navios da Marinha e civis vazios em alto-mar. Para piorar, um bombardeio de artilharia no molhe enviava ainda mais navios de passageiros para as praias. Mas a situação estava prestes a mudar.

Esta sexta-feira, 31 de maio, foi o dia em que nasceu a lenda de Dunkirk. Foi o dia em que a Armada de fato chegou. Uma procissão de navios de cabotagem, lanchas, batelões, barcos salva-vidas, barcaças, cargueiros, traineiras, barcos a motor, pesqueiros, veleiros, barcos de combate a incêndios, rebocadores, iates e sabe-se lá o que mais deixou Ramsgate e fez seu caminho para Dunkirk. A linha de barcos se estendia por quase 8 quilômetros. Para Frederick Eldred, a bordo do HMS Harvester, foi uma visão fantástica. "Era quase uma cena de férias", contou, "com todo tipo de barco flutuando". O tenente aviador Frank Howell, do 609º Esquadrão, voou baixo logo acima deles.[38] Em uma carta a seu irmão, ele escreveu: "O tráfego entre a Inglaterra e Dunkirk era uma visão e tanto. Nunca

mais verei tantos navios de tamanhos e formas diferentes sobre um mesmo trecho de água."

Os navios não apareceram por magia. A possibilidade de que fossem necessários para algum propósito já era estudada havia duas semanas, inicialmente por sir Lionel Preston, chefe de um obscuro departamento do Almirantado conhecido como Reserva de Pequenas Embarcações. Em 14 de maio, o almirante Preston havia colocado um item nas notícias de rádio da BBC (e em uma revista de iates) ordenando aos proprietários de embarcações de passeio autopropelidas de determinado tamanho para enviarem suas especificações ao Almirantado dentro de duas semanas — foi o início da requisição de iates e barcos a motor, mas não tinha nada a ver com a evacuação de Dunkirk. Na época, Preston estava procurando barcos para vários fins de defesa doméstica, incluindo a varredura de minas magnéticas.

À medida que os dias se passavam, a perspectiva de uma evacuação a princípio quase inviável tornou-se possível — e, em seguida, provável. A perspectiva se consolidou, e o almirante Ramsay tornou conhecido que seria necessário um grande número de barcos para uma evacuação das praias de Dunkirk. Em 27 de maio, no dia seguinte ao início da Operação Dínamo, a necessidade tornou-se urgente. Mas selecionar a partir das especificações enviadas em resposta à transmissão da BBC foi demorado. Em vez disso, decidiu-se selecionar os navios diretamente das marinas ao longo do Tâmisa e estuários costeiros. Douglas Tough, da Marina Tough Brothers em Teddington, foi autorizado pelo almirante Preston a requisitar todos os barcos que achasse adequados. Alguns já estavam em sua marina, outros foram encontrados em suas viagens pelo rio. Alguns proprietários ficaram felizes em abrir mão de seus barcos, outros resistiram inutilmente. Um homem, convencido de que seu barco estava sendo roubado, perseguiu-o até o Tâmisa e chamou a polícia.

No fim das contas, Tough reuniu mais de cem barcos em seu depósito, e outros donos de marinas e construtores de barcos fizeram o mesmo. Enquanto isso, o pessoal do almirante Ramsay estava ocupado encontrando barcos em outros lugares, desde embarcações de desembarque de assalto até botes de salvamento de transatlânticos. Os barcos foram esvaziados do que não fosse essencial e rebocados até Sheerness, onde estavam as tripulações — geralmente membros da Marinha Real —, que assumiram seu controle temporário.[39] O resultado infeliz foi que muitos proprietários compreensivos que cederam suas embarcações foram impedidos de levá-los para a França, enquanto aposentados ou pessoal da reserva da Marinha, não familiarizados com os pequenos barcos, foram enviados em seu lugar. Os resultados foram previsíveis: muitos dos barcos sucumbiram por falhas de motor, enquanto outros afundaram nos baixios.

Na noite de 28 de maio, outro apelo foi transmitido pela BBC, desta vez para que civis com conhecimento marítimo se apresentassem. O Almirantado estava tacitamente reconhecendo seu erro. Não precisava apenas de barcos, mas também precisava de pessoas que pudessem operá-los. De todos os elementos improvisados da Operação Dínamo, nenhum foi mais caseiro do que a história dos pequenos navios.

O registro de um destes navios pequenos, o rebocador do Tâmisa Sun IV, nos dá uma indicação de como o sistema operava. Em 31 de maio, ele deixou as docas de Tilbury para Ramsgate, chegando pouco antes do meio-dia. No início da tarde, enquanto era equipado com canhões, dois oficiais navais e diversos graus da hierarquia militar vieram a bordo para conduzi-lo. A embarcação então partiu para Dunkirk, rebocando nove barcos menores.

Várias horas depois, em seu caminho para a França, foi apanhado na agitação causada por um destróier. Com todo o bombordo submerso, três de seus homens foram jogados ao mar. Um logo foi apanhado por um barco nas proximidades, enquanto outro se afastava, gritando que não sabia nadar. O Sun IV voltou depressa ao porto, soltou seus barcos e desacelerou para procurar os homens perdidos. Um foi avistado e içado a bordo, mas o outro tinha desaparecido. Após dez minutos de busca infrutífera, o Sun IV recolheu seus barcos e voltou à flotilha. Tinha registrado sua primeira baixa antes mesmo que a costa francesa estivesse à vista. Às 22h30 naquela noite, ele ancorou fora das praias e começou a enviar os barcos para o litoral. Oitenta e dois soldados foram apanhados e trazidos a bordo, e o Sun IV navegou de volta para Ramsgate, onde os soldados desembarcaram — e o processo recomeçou.

No mesmo dia, uma frota de seis veleiros partiu de Leigh-on-Sea, manejados por suas tripulações civis. Um desses barcos, o Leona, quase foi perdido para um conjunto de quatro bombas enquanto navegava em direção a Dunkirk. “Elas estavam tão perto”, contou Alf Leggett, membro da tripulação, “que dava para ver a pintura amarela quando caíram”. Leggett e seus colegas pescadores nunca tinham visto uma bomba e estavam tão abalados que foram juntos para o lado do barco e urinaram no mar.

Outro dos navios, o Renown, que sofreu problemas no motor logo na manhã seguinte, foi rebocado por outro veleiro — o Letitia — que, por sua vez, estava sendo rebocado por um navio de cabotagem. Enquanto a procissão se aproximava de Ramsgate, no escuro, o Letitia tocou uma mina de contato programada com um fuso de ação retardada. A mina passou por ele sem alerta, mas explodiu ao lado do Renown, várias braças atrás. Os fragmentos de madeira caíram sobre o convés do Letitia, e a corda de reboque foi rompida. Não sobrou nada do Renown e de seus quatro tripulantes.

Um terceiro veleiro, o Endeavour, também estava sendo rebocado naquela noite devido a um leme esmagado, depois de ter transportado soldados das praias e do molhe. Chegou com segurança a Ramsgate com um grupo completo de soldados a bordo. O Endeavour ainda está em atividade e faz uma aparição no filme de Chris Nolan.

Na verdade, uma série de pequenos barcos originais de Dunkirk aparecem no filme. Não pode haver maior testemunho para a integridade de um filme do que sua determinação em usar tantos elementos originais quanto possível. O fato de essas embarcações continuarem em tão bom estado também é um testemunho para os proprietários dos navios, para os seus muitos admiradores e para a Associação de Pequenos Barcos de Dunkirk. O Endeavour é um bom exemplo: afundou em 1987, mas foi resgatado por membros do Nautilus Diving Club. Com sorte e bons ventos, ele tem um longo futuro pela frente.

No filme, ao lado do Endeavour, aparecem os iates motorizados Elvin, Hilfranor, Mary Jane, Mimosa, Nyula, White Feather e Papillon; o brigue auxiliar Caronia; o vapor de pás Princess Elizabeth; a lancha a motor New Britannic; e a lancha torpedeira 102. Suas histórias são dignas de recontar.

Na noite de terça-feira 28 de maio, o tenente comandante aposentado Archie Buchanan ouviu as notícias da BBC, com o chamado do Almirantado para aqueles com experiência com motores marítimos e navegação costeira. No dia seguinte, ele se apresentou em uma marina de Suffolk, onde recebeu o comando do iate a motor *Elvin* e uma tripulação composta por um pescador aposentado e um autor de contos marítimos.

Os três navegaram ao redor da costa sem mapas, o pescador guiando o *Elvin* de memória. Chegaram a Ramsgate na tarde de sexta-feira — e prontamente receberam ordens de retornar a Suffolk. Mal o fizeram, Buchanan recebeu um telefonema para os mandar de volta a Ramsgate. Uma vez lá, eles foram impedidos de velejar para Dunkirk. De acordo com as autoridades, o Elvin era muito lento para a viagem, e sua equipe era inexperiente demais. No entanto, Buchanan e sua equipe estavam tão frustrados com o tratamento recebido que partiram mesmo sem autorização.

"Não tínhamos ideia do que era a operação ou do que deveríamos fazer", contou Buchanan. "Com o barco escurecido, simplesmente seguimos o fluxo de tráfego, direto para as chamas de Dunkirk."

A despeito de uma breve falha de motor durante a viagem, o Elvin se aproximou do molhe bem cedo, na manhã de segunda-feira. A esta altura, a maioria dos soldados que permaneciam na cidade eram franceses, e um "poilu"[40] gritou, "*Combien de soldats*?" Buchanan entendeu o que o soldado estava perguntando: quantos homens poderiam subir a bordo? E, embora não soubesse

a palavra francesa para 25, sabia a palavra para 30. "*Trente*!", gritou. O Elvin logo ficou com soldados demais.

Buchanan esperava transferir os homens para outro navio no caminho de casa, mas o Elvin se movia tão lentamente que todos os outros se afastaram. "Não tínhamos ideia de onde estava o canal varrido das minas", lembra Buchanan, "mas, como afundamos apenas 1,5 centímetros e não era maré baixa, achávamos que não havia muito perigo de topar com elas". Chegando em Ramsgate em segurança, com 25 soldados franceses e 8 britânicos a bordo, pode-se dizer que o Elvin tinha cumprido seu dever. Na verdade, se uma história já personificou o Espírito de Dunkirk, é a do Elvin e de sua tripulação heterogênea.

O Hilfranor (um estranho amálgama dos nomes das três filhas de seu primeiro dono — Hilda, Frances e Nora) foi uma das embarcações selecionadas em Teddington, por Douglas Tough, que teve as cabines arrancadas a fim de dar mais espaço para soldados. Quando chegou a Dunkirk, sua estrutura estava trincada por uma bomba de Stuka, e ele foi abandonado, mas soldados franceses, desesperados, o empurraram de volta para a água e embarcaram, afastando-o como podiam, até que a embarcação finalmente começou a afundar em Goodwin Sands. O Hilfranor foi rebocado de volta para Ramsgate por uma draga de minas que passava.

O New Britannic, construído em 1930, é uma lancha a motor de 16,5 metros de comprimento, com deque aberto e motor poderoso. Licenciado para transportar 117 passageiros, navegou para Dunkirk de Ramsgate na tarde de terça-feira 28 de maio, chegando cedo na manhã de quarta-feira. À chegada, começou a levar tropas da praia em La Panne, transportando-os para destróieres e navios de passageiros em alto-mar. Seu desenho o tornava ideal para o trabalho, e acredita-se que tenha transportado mais de 3 mil soldados durante a evacuação. Ele está entre os verdadeiros "trabalhadores braçais" da Operação Dínamo, embarcações cuja importância não pode ser exagerada. O New Britannic voltou para Ramsgate carregando 83 homens a bordo.

O White Heather carregava menos soldados do que o New Britannic, mas sua experiência era semelhante. Navegou para Dunkirk em 1º de junho e transportou soldados das praias para navios maiores em alto-mar antes de fazer três viagens de ida e volta para a Inglaterra, levando tropas. Posteriormente, pertenceu ao comodoro da Associação de Pequenos Navios de Dunkirk.

O primeiro trabalho do Princess Elizabeth — que antes da guerra atuava como balsa da ilha de Wight — foi como uma draga de minas, limpando o canal em frente às praias em quatro ocasiões. Era um trabalho excepcionalmente perigoso, que levou ao fim de três navios. Em 29 de maio, junto com outras seis dragas, o Princess Elizabeth levou soldados da praia de La Panne. Ele ainda retornou mais

duas vezes para Dunkirk, finalmente trazendo 329 soldados franceses para a Inglaterra, em 4 de junho, no fim da evacuação. Ao longo de suas quatro viagens, o Princess Elizabeth salvou 1.673 soldados.

É provável que muitos dos pequenos navios da Operação Dínamo nunca virão a ser reconhecidos, já que seus registros não existem mais — se é que de fato existiram. A contribuição do Papillon é registrada apenas em notas fortuitamente preservadas pertencentes a um comandante naval de Dover. O iate a motor navegou para Dunkirk em 2 de junho com uma tripulação de quatro voluntários civis, apesar da constatação oficial de que seus motores estavam defeituosos. Ele voltou para Dover no dia seguinte.

O Caronia era um barco de pesca construído em 1927 cuja primeira pesca de sardinhas no verão pagou seus custos de construção. Requisitado pela Marinha, é um dos pequenos navios cuja história provavelmente permanecerá desconhecida. Melhor documentado é seu papel na década de 1960, quando foi usado para transportar suprimentos para a estação pirata Rádio Caroline.

Mimosa, Mary Jane e Nyula são três outros veteranos de Dunkirk cujas façanhas são relativamente obscuras. É certo que o Mimosa fez três viagens de ida e volta a Dunkirk sob o comando do tenente comandante Dixon, enquanto o Mary Jane era uma embarcação particularmente confortável e bem equipada para seu tempo. Uffa Fox, um celebrado designer britânico de iates, descreveu-o como "um dos iates mais confortáveis em que já dormi". Resta a dúvida se os soldados da Força Expedicionária Britânica ligaram seu aquecimento central extremamente moderno. O Nyula, por sua vez, foi visto pela primeira vez na Exposição de Barcos a Motor em Olympia, em 1933, onde foi descrito como "um cruzador de 12 metros muito bem torneado, um dos barcos mais interessantes e valiosos da mostra". Depois de seu serviço em Dunkirk, foi equipado com um canhão alemão da Primeira Guerra Mundial.

O torpedeiro MTB 102 é um sobrevivente notável. Como um personagem de romance que surge a cada momento crucial, ele aparece ao longo da história da Operação Dínamo. Equipado com uma forma precoce de radar, foi instruído a se reportar a Dover no dia inicial da evacuação. No dia seguinte, sua tripulação foi informada pelo almirante Ramsay para "ir para Dunkirk e se apresentar ao capitão William Tennant e ver o que eles poderiam fazer para ajudar".

Em 31 de maio, deveria trazer Lorde Gort e sua equipe de volta para a Inglaterra, mas — como não era incomum — as mensagens se perderam, e o torpedeiro acabou levando soldados de La Panne antes de voltar para Dover. No dia seguinte, carregou o almirante Wake-Walker, do HMS Keith, de volta em segurança até Dunkirk. Então embarcou de novo para Dover, içando um pano de prato com uma cruz de São Jorge pintada às pressas, à guisa de bandeira. Depois

de completados seus deveres, o torpedeiro levou o capitão Tennant e o general Alexander para casa, em Dover, pela última vez, mas retornou a Dunkirk em 5 de junho, com o almirante Wake-Walker, a fim de inutilizar o porto para os alemães.

Estes são os barcos que estiveram presentes em um grande evento histórico e em sua representação ficcional. Nessa representação, atuam sendo eles mesmos, mas existem muitos outros navios cuja representação no filme tem uma base na realidade. Por exemplo, ouvimos o comandante Bolton perguntando a um capitão se ele vem de Deal — a pergunta foi porque Deal é um barco de praia simples e elegante, de casco trincado construído em Deal. Durante a evacuação, um barco de praia chamado Dumpling fez sete viagens de ida e volta entre as praias e embarcações maiores, antes que fosse afundado pelas ondas de um destróier que passava. Um fim terrível para um barco construído na época de Napoleão e cujo capitão tinha mais de 70 anos. Outro barco de praia de Deal presente em Dunkirk — o Lady Haig — vive feliz hoje.

É claro que não são apenas os barcos que devem uma dívida à realidade. O espectador pode, por exemplo, ter um vislumbre de Tennant, Wake-Walker, Clouston e Ramsay nos personagens navais do filme. E George, o menino que navega através do canal no Pedra da Lua, é um amálgama particularmente interessante de numerosos indivíduos históricos.

Um deles é Harold Porter, de 18 anos, membro da tripulação a bordo do Renown, o veleiro explodido por uma mina de contato que perdeu todos os tripulantes. Harold foi descrito no *Daily Mirror,* em 7 de junho de 1940:

> Um rapaz de 18 anos que se encontra entre os heróis de Dunkirk foi um fracasso na escola. Devido a problemas de saúde, ele nunca ganhou um prêmio em sala de aula ou no campo esportivo, mas um dia ele disse a seu pai: “Sinto muito não poder conquistar nenhuma honraria na escola, mas um dia meu nome será escrito no rol de honra.”

Há também paralelos entre George e Joe Reed, um marinheiro de 15 anos a bordo do New Britannic, a lancha a motor que aparece no filme. Joe supostamente mergulhou diversas vezes para recuperar homens feridos para o convés enquanto aviões alemães atacavam. Em 5 de junho de 1940, seu pai disse ao *Daily Express*: “Era um menino corajoso. Meu avô, meu pai e eu atravessamos o canal, e me pareceu que o garoto podia cuidar de si mesmo.”

Reg Vine, entretanto, outro rapaz de 15 anos, era um cadete naval cuja mãe tinha morrido recentemente e o pai estava foragido. Um dia, no fim de maio de 1940, foi informado por um subtenente que estaria “indo para o litoral” em uma

lancha chamada Rummy II. No dia seguinte, ele viajou pelo Tâmisa até Ramsgate, onde recebeu um rifle. A lancha então foi para o mar, puxada por um rebocador. Só então Reg soube que a Rummy II iria resgatar soldados britânicos e que seu papel seria de remar um bote salva-vidas.

Enquanto a lancha se aproximava da costa, Reg ouviu mais barulho do que jamais ouvira na vida, então viu partes de corpos passando flutuando e se sentiu enjoado. Tentou acalmar o estômago imaginando que estava no matadouro do tio e que os pedaços de corpos pertenciam a animais.

Chegando a Dunkirk, o Rummy II foi enviado para La Panne. Os cadetes navais a bordo, incluindo Reg, passaram os dias levando soldados da costa para a lancha, que em seguida levaria os homens para navios maiores em alto-mar. O processo inteiro era uma corrente com o barco salva-vidas de Reg em uma extremidade e um destróier da Marinha Real na outra.

À noite, Reg dormia na Rummy II, amarrado ao lado de um navio maior. Ele se lembra de ter visto soldados franceses tirando cadáveres de soldados ingleses e vestindo seus uniformes — o que é relatado em uma cena bem parecida no filme.

Gerald Ashcroft era um escoteiro marítimo e membro da tripulação em Sundowner, um veleiro de 19 metros de comprimento. Seu capitão era Charles Lightoller, o oficial mais graduado a sobreviver ao naufrágio do Titanic em 1912. A Marinha quis requisitar o Sundowner, mas Lightoller persuadiu as autoridades relevantes de que, com sua experiência (tinha comandado um destróier na Primeira Guerra Mundial), era o homem ideal para levá-lo a Dunkirk. “Vou avisar que não vai ser um cruzeiro de férias”, disse Lightoller a Gerald, “mas, se você quiser vir, será prazer tê-lo conosco”. O Sundowner acabaria por resgatar 130 soldados de um destróier condenado. Ashcroft relatou que os homens estavam muito arrasados quando embarcaram e que não paravam de dizer que tinham decepcionado o país. “Mas tentamos fazê-los compreender que eles *não tinham* decepcionado ninguém”, contou.

Uma figura histórica que tem paralelos com o George do filme é Albert Barnes, que aos 14 anos era provavelmente o civil mais novo envolvido na Operação Dínamo. Naquele momento, ele trabalhava como grumete no rebocador Sun XII, no Tâmisa. Como não recebeu nenhum aviso de que o rebocador estava zarpando para Dunkirk, ele não teve tempo de dizer aos pais que estaria fora. Quando finalmente voltou para casa, tomou banho e dormiu durante 24 horas. “Então era de volta ao trabalho, como sempre”, contou, “esfregando, limpando e preparando chá”.

Como todos os personagens deste filme, parece que George não se baseia em nenhum indivíduo em especial. Ele é um amálgama, um representante de um

tipo de jovem que existia em 1940.

Um desses era Jim Thorpe, de 17 anos. Enquanto escrevo, Jim é quase certamente o último homem vivo a ter ido a Dunkirk em um dos pequenos navios. Nascido em novembro de 1922, ele agora mora em Maryland, nos Estados Unidos. Quando conversamos, no fim de março de 2017, ele explicou que seu irmão, Arthur, era um entusiasta de barcos que vivia ao lado do Tâmisa. No fim de maio de 1940, Arthur entrou em contato pedindo ajuda. "O que você precisa?", perguntou Jim. "Preciso de um homem como você para o fim de semana", respondeu seu irmão.

Quando chegou a hora de partir, Jim ainda não tinha ideia de onde estavam indo. "Nós vamos ajudar umas pessoas", era tudo o que Arthur dizia. Mas o tempo estava bom, e Jim chegou com segurança na costa francesa, cercado por muitos outros barcos. Ele ficou impressionado com o número de soldados nas praias e com o fato de eles estarem fazendo fila, alguns com água na altura do peito.

Levaram o barco tão próximo da praia quanto se atreveram e desligaram o motor. Na mesma hora, os homens começaram a tentar embarcar. "Foi tudo meio frenético", contou Jim. "Havia muita gente tentando entrar ao mesmo tempo. Então eu gritava para que esperassem um pouco." Depois que os homens estavam a bordo, Jim disse-lhes para onde ir, empurrando-os para a proa e esvaziando a popa do barco para que os motores pudessem ser acionados.

Jim contou que viajou muitas vezes pelo do canal. Falou dos aviões alemães atirando contra o barco e dos soldados a bordo disparando com os rifles. Mas será que tinha percebido a importância do trabalho que estava fazendo? "Não. Na hora você não pensa nesse tipo de coisa. Eu só pensava em pegar logo aqueles homens. Eles estavam tentando fazer algo por todos nós. Eu só pensava em tirá-los de lá."

Até agora, encontramos vários tipos de pequenos barcos com seu pessoal em nossa história, mas, no ambiente improvisado e tumultuado de Dunkirk, havia algumas embarcações muito estranhas, tripuladas por uma gama notavelmente variada de indivíduos. Enquanto Robert Newborough navegava para longe de Dunkirk, em seu navio da Aviação da Frota, viu uma canoa indo para o outro lado.

— Que diabos você está fazendo? — gritou Newborough.

— Eu posso pegar mais um! — explicou o canoísta.

Mas talvez o modo menos tranquilo de transporte no canal tenha sido observado pelo mestre do iate a vapor SY Killarney. Ele velejou por um oficial francês e dois soldados belgas que tentavam chegar à Inglaterra flutuando em

uma porta. Equilibradas na porta, entre os três passageiros, havia seis grandes garrafas de vinho.

Outro pequeno navio incomum, embora por razões diferentes, foi o Advance, uma lancha a motor tripulada por três civis barbudos que mais pareciam piratas. Como alguém comentou na época: "Só estava faltando a bandeira de caveira!" Mas muito mais incomum do que sua aparência foi o fato de que, 48 horas depois do retorno do Advance para a Inglaterra, dois membros da tripulação foram detidos pela polícia sob o Regulamento 18B como membros da União Britânica de Fascistas.

No entanto, ainda que tenha havido todo tipo de gente a bordo dos pequenos navios, não havia nenhuma mulher — ao menos era o que parecia. A Associação dos Pequenos Navios de Dunkirk não tem registro de mulheres, apesar de um artigo no *The Times* de 6 de junho de 1940 intitulado "MULHERES ENTRE AS TRIPULAÇÕES VOLUNTÁRIAS". O artigo alega que pelo menos uma mulher recebeu permissão para levar um pequeno navio para Dunkirk. O direito foi supostamente conquistado quando a mulher ligou par o Almirantado com uma voz tão profunda que foi confundida com um homem. Não há, infelizmente, corroboração para esta história. Uma prodigiosa quantidade de boatos sem fundamento se espalhou nos dias que se seguiram à Operação Dínamo, e o *The Times* parece ter tido a mesma probabilidade de repetir isso do que qualquer outro.

Assim como os rumores podem se estabelecer no rescaldo de um evento, também é fácil olhar para trás e tirar conclusões erradas sobre o que de fato aconteceu. Até não muito tempo atrás, a informação recebida foi de que o milagre de Dunkirk só se deu por causa dos lendários pequenos navios tripulados por ingleses corajosos, homens como Clem Miniver, que saíram do pub em uma noite quente de verão, pularam em seus barcos e voltaram dois dias depois, cansados e barbados, para nunca mais falar das coisas terríveis que tinham visto. Isso, é claro, era um clichê, um exagero ridículo com pouca base nos fatos. No entanto, a visão revisionista de que os pequenos navios dificilmente resgataram quaisquer soldados, que eram um apêndice insignificante para uma evacuação alcançada pela Marinha Real, é igualmente enganosa.

A realidade é que os pequenos navios — e um número surpreendente deles foi tripulados por civis — desempenhou um papel de importância vital na Operação Dínamo. Em um nível básico, toda a evacuação foi revigorada pela chegada das flotilhas. Mas, além disso, os pequenos navios de fato transportaram mais soldados para a Inglaterra do que foi reconhecido. Isto porque muitos deles, lotados com os soldados, foram rebocados através do canal por navios maiores.

Quando a procissão chegava à Inglaterra, cada navio menor era ancorado ao lado do navio maior, e os soldados eram transferidos do navio menor para o maior e de lá para o cais, então o navio menor não era creditado por resgatar ninguém. Podia nem sequer ter sido registrado como tendo participado da Operação Dínamo.

No entanto, mesmo que um navio pequeno não fizesse nada além de transportar homens das praias para os navios maiores, ainda pode ser considerado responsável pelo resgate de cada homem que transportou. Sem sua contribuição, aquele homem teria permanecido na praia para ser capturado pelo inimigo. Considerada nestes termos, a contribuição dos pequenos navios parece muito significativa — e isso sem abordar a questão teórica de até que ponto o Espírito de Dunkirk foi influenciado por suas histórias.

Contudo, à medida que as flotilhas começaram a chegar, na sexta-feira de 31 de maio, e a evacuação ganhava impulso, o perímetro em torno de Dunkirk encolhia. O resultado imediato foi de que 6 mil homens em La Panne tiveram que marchar ao longo da praia até Bray Dunes. O coronel Stephen Hollway, dos Engenheiros Reais, falou sobre estar na praia de La Panne e ser informado de que não haveria mais barcos chegando. Ele desmaiou, fosse devido a alguma explosão de bomba ou à exaustão, e, quando recobrou os sentidos, no início da manhã de sábado, não havia uma alma viva à vista — as praias orientais tinham sido abandonadas.

No que diz respeito ao filme, este é um momento revelador. Em uma terra de ninguém como aquela, Tommy, Gibson, Alex e os Highlanders estabelecem-se na traineira holandesa atracada. As tropas aliadas desapareceram, e os alemães chegariam em breve. E, enquanto há pouca evidência de navios holandeses (outro que não fossem os sempre presentes *schuits*) que tenham participado da Operação Dínamo, há um registro de um barco de enguia holandês — o Johanna — chegando em Dunkirk no fim de maio.

Enquanto isso, na sexta-feira 31 de maio, Winston Churchill voou para Paris em sua habitual aeronave flamingo para se encontrar com membros do Supremo Conselho Aliado de Guerra. Os franceses e os ingleses estavam sentados em volta de uma mesa, um de frente para o outro, e Churchill pôde oferecer algumas raras boas notícias. Ao meio-dia, declarou, 165 mil soldados já tinham sido evacuados — muito mais do que se esperava.

— Quantos franceses? — perguntou Weygand.

— Até agora, apenas 15 mil — respondeu Churchill. A notícia não era tão boa assim.

Weygand se perguntou como poderia enfrentar a opinião pública francesa com tal disparidade. Mais franceses teriam que ter evacuados. Churchill concordou.

Desesperado para manter a França na guerra, já havia decidido que as relações anglo-francesas deviam melhorar. A partir daí, declarou que as tropas britânicas e francesas embarcariam em números iguais.

Um telegrama foi então redigido para ser enviado ao almirante Abrial, no Bastião 32. Nele notava-se que, uma vez que o perímetro tivesse desmoronado, as forças britânicas embarcariam antes das francesas.

Perante estas palavras, Churchill explodiu com emoção justa. "*Non! Partage — bras-dessous, bras-dessous*!", gritou. Ele imitava duas pessoas agarrando uma à outra enquanto eram separadas à força, e o significado era claro. Mas Churchill foi ainda mais longe: levado pelo momento, prometeu que os britânicos defenderiam o perímetro até o amargo fim para permitir que os franceses escapassem.

Na verdade, isso nunca aconteceria. Era quase inevitável que os franceses acabassem defendendo seu próprio país enquanto os ingleses fugiam para o deles. A promessa de Churchill seria, com o tempo, lembrada pelos franceses como um exemplo clássico da perfídia inglesa, tão séria como a ocultação de sua intenção de evacuar.[41]

As relações entre soldados britânicos e franceses sempre dependiam dos indivíduos e das circunstâncias. Havia indubitavelmente um sentimento de mal-estar de ambos os lados, os franceses se concentrando na suposta traição britânica, os britânicos no aparentemente baixo padrão do Exército francês. E, durante a evacuação, esse mal-estar muitas vezes se revelou. Como representado no filme, os soldados franceses foram impedidos de se juntar às filas e barcos de embarque. Robert Newborough lembra-se de tentar pegar as tropas britânicas à frente das tropas estrangeiras. Ele acreditava que era seu dever. "Às vezes", contou, "alguém ficava um pouco violento e saía gritando: 'Só britânicos!'" No entanto, parece que, depois da ordem de Churchill para que as tropas francesas e britânicas fossem evacuadas juntas, foram feitos esforços genuínos para seguir suas instruções. Apesar do encolhimento do perímetro, a sexta-feira 31 de maio foi o dia mais bem-sucedido da Operação Dínamo em termos de evacuações. Um total de 68.014 homens foi retirado, 22.942 das praias e 45.072 do molhe. O grande total era de 194.620 homens resgatados.

O primeiro navio carregado a partir Dunkirk, na manhã seguinte, foi o Whippingham, uma balsa de pás da ilha de Wight, com 2.700 soldados a bordo. Estes números enormes sugerem uma consciência de que o tempo estava se esgotando. E Whippingham quase virou quando fogo de artilharia levou os soldados a correr para o lado abrigado do navio.

Um pouco mais tarde, por volta das oito da manhã, o almirante Wake-Walker estava na ponte do destróier HMS Keith, em Bray Dunes, quando avistou uma

formação de Stukas ao longe. Três foram diretamente para o Keith, e assim começou o primeiro de cinco ataques de bomba consecutivos. Este terminou em falhas seguidas, sendo que a bomba mais próxima caiu a 10 metros de distância. O segundo enviou uma bomba pela chaminé central, destruindo a parte inferior do navio. Parado nas proximidades estava o MTB 102, que se aproximou ao notar as dificuldades do Keith. O almirante Wake-Walker escolheu o melhor momento e se transferiu. O terceiro e o quarto ataques enfraqueceram ainda mais o Keith, e, às 9h15, um ataque final o afundou. Tudo o que restava era uma grande mancha de óleo em que os soldados se debatiam, vomitavam e se afogavam.

Mais tarde, naquele mesmo dia, foi tomada a decisão de abandonar toda a evacuação diurna a partir do molhe e das praias. As baterias alemãs comandavam seções do canal, e todos os embarques necessários podiam ser realizados sob a relativa segurança da escuridão.

O sábado foi um dia misto para os Aliados. As perdas de transportes alcançaram seu nível mais crítico, mas o número de tropas resgatadas foi quase tão alto quanto no dia anterior. O número de soldados evacuados foi de 64.429, dos quais 47.081 foram pegos do molhe. O total acumulado já atingia os 259.049.

O fim estava à vista, mas vale a pena pararmos por um momento para tentar imaginar a vida dentro do perímetro durante a Operação Dínamo. O barulho seria talvez o maior choque inicial para um recém-chegado — Dunkirk era muito barulhenta. Armas de todos os tipos estavam sendo disparadas, bombas voavam por cima de suas cabeças e explodiam, Stukas (ainda equipados com sirenes) gritavam. Isso não teria acontecido de uma só vez, é claro, mas o ruído ambiente era alto o suficiente para que aquela "garganta de Dunkirk", uma rouquidão incansável, fosse uma queixa quase universal.

Um som comum nas praias, durante períodos mais calmos, era um suave suspiro, semelhante ao vento que passava pelos fios de telégrafo. Era, na verdade, o som dos homens feridos gemendo. Muitas vezes podia se ouvir alguém cantando — as canções populares em Dunkirk incluíam favoritos irônicos como "Ah, como gosto de estar à beira-mar", "Vamos pendurar as roupas lavadas na linha Siegfried" e "Trezentos homens foram andar, caminhar pelas dunas de areia" (cantada ao ritmo de "Um homem foi capinar"). Um favorito patriótico era "Sempre haverá uma Inglaterra", e "Nossa casa está ao alcance" era muito popular. Entre os franceses, por sua vez, era comum ouvir alguém cantando "A Marselhesa".

As expressões populares entre os soldados incluíam "É um movimento Blighty", que significava "Estou voltando para a Inglaterra", e "Siga a fumaça

preta", que significava a "em direção a Dunkirk". O que quer que os homens discutissem entre si, praguejar os ajudava a fazer o que queriam. E um dos ruídos mais surpreendentes ouvidos em Dunkirk era o silêncio logo após um ataque. "O silêncio quando cessava o tiroteio", escreveu uma enfermeira QUAIMNS anônima, "era mais perceptível do que o ruído contínuo".

No domingo, 2 de junho, quando o esforço britânico atingiu seu ponto culminante, o general de Exército Alexander teve ordens de aguentar enquanto fosse possível para que o número máximo de tropas pudesse ser evacuado. O capitão Tennant acreditava que restassem 5 mil soldados britânicos, além dos 4 mil homens no perímetro. Ramsay suspeitava que mais 2 mil homens pudessem ser encontrados escondidos na cidade (onde alguns poderiam ter permanecido desde que Anthony Rhodes partira de seu porão, uma semana antes). No entanto, esperava-se que todos pudessem ser evacuados nas próximas doze horas.[42] Com esse objetivo, Tennant enviou uma chamada ao estilo Nelson para destróieres e dragas de minas: "A evacuação final está preparada para esta noite, e a nação confia na Marinha para que isto aconteça. Quero que cada navio informe o quanto antes se está apto a atender o chamado à nossa coragem e resistência."

Às dezessete horas, uma enorme armada de navios partiu de Dover para recolher a Força Expedicionária Britânica e pegar o máximo de tropas francesas possível. Os primeiros navios chegaram a Dunkirk às 18h45 e começaram a embarcar grandes números. Do molhe, o navio King George V, de Clyde, transportou 1.460 para casa, enquanto o destróier Venomous resgatou 1.500. O restante da retaguarda britânica, 2 mil homens, foi levado à Inglaterra no navio a vapor St. Helier, das ilhas do Canal, que deixou Dunkirk às 23h30. O capitão William Tennant enviou prontamente o sinal "BEF Evacuada", e embarcou para Dover no MTB 102.

Mas isso não significava que a evacuação tivesse terminado. Continuou havendo um esforço para resgatar o maior número possível de tropas francesas. O último navio a partir do molhe, às 3h05 da manhã, em 4 de junho, era o paquete a vapor Tynwald, da ilha de Man, com o número surpreendente de 3 mil homens a bordo. Naquela noite, foram retirados 20 mil soldados franceses, e o último navio deixou Dunkirk às 3h40 da manhã, com os alemães a menos de 5 quilômetros de distância. Cerca de 12 mil soldados franceses permaneceram para ser feitos prisioneiros. Às 14h23 de terça-feira, em 4 de junho, a Operação Dínamo foi encerrada.

35 Infelizmente ele não possui mais o desenho.

36 George Wagner e Norman Prior ajudaram a construir os píeres em diferentes setores ao longo da praia.
37 De acordo com Montgomery, tinha sido dele a ideia de nomear Alexander como sucessor de Gort, que originalmente planejava indicar o menos capaz general de Exército Barker, comandante do 1º Corpo.
38 Howell também avistou um barco a remo solitário, contendo um marinheiro e oito ou dez soldados que ia na direção errada em sua tentativa de chegar à Inglaterra, a 100 quilômetros dali. Para ajudar, Howell voou baixo várias vezes na direção certa, tentando comunicar o rumo a seguir. Ao pousar, ele relatou sua posição, esperando que os homens fossem apanhados.
39 Alguns foram tripulados por civis, que assinaram um formulário T124, lhes concedendo direito a um pagamento de 3 libras esterlinas e tornando-os voluntários da Marinha Real por um mês.
40 Apelido da Primeira Guerra para os soldados de infantaria francesa — "poilu" significa "cabeludo".
41 Ver capítulo 7.
42 A promessa de Churchill de defender o perímetro enquanto os franceses eram evacuados claramente não estava nos planos de Alexander e Tennant.

Dez

Cadê a droga da RAF?

Como vimos, o milagre da libertação dependeu de muitos elementos distintos. Alguns tiveram mais influência que outros no resultado final, mas todos desempenharam seu papel. O contra-ataque em Arras; as várias ordens de parada alemã; a decisão de Gort de evacuar; a defesa dos pontos fortes do corredor e do perímetro em torno de Dunkirk; o mar calmo, a cobertura de nuvens e a fumaça sobre o porto; a desmagnetização dos navios; a descoberta de Tennant de que o molhe poderia ser usado para o embarque das tropas; a recusa de Churchill em considerar um acordo de a paz — todos esses fatores, juntos, criaram a história que estudamos agora. Mas ainda não exploramos um fator crucial: o desempenho da Força Aérea Real.

Metralhados e bombardeados pela Luftwaffe, corria entre os soldados nas praias e no molhe a pergunta: cadê a droga da RAF? E a pergunta persistiu no retorno para a Inglaterra. No entanto, muito antes de esta questão surgir pela primeira vez, a RAF já estava na França, com seus aviões estacionados nos aeroportos franceses. Os bombardeiros leves da RAF e os esquadrões de caça foram enviados como parte da Força Avançada Aérea de Ataque, uma organização conjunta da França e da Grã-Bretanha criada em antecipação à guerra. “Saímos em setembro, assim que foi possível”, contou Billy Drake, do 1º Esquadrão. “Fizemos a travessia nas aeronaves, mesmo, enquanto todos os

transportes terrestres foram pelo mar.” O primeiro trabalho de Drake como piloto foi garantir que os navios que transportavam as tropas estivessem seguros durante a travessia para a França.

No começo foi tranquilo. Drake estava estacionado em um aeroporto que seu esquadrão dividia com um convento, enquanto o alojamento ficava em Le Havre — onde as coisas eram mais picantes. “Tomamos os quartos de um bordel”, contou, “e duas das garotas ficaram como garçonetes, só para cuidar da gente”. Assim como a BEF cavou trincheiras e se estabeleceu na cidade durante aquelas estranhas férias, a RAF se viu na mesma situação, sem muito o que fazer, cuidando basicamente de reconhecimentos casuais. “Não tínhamos aviso prévio”, contou Drake. Quase todas as missões operacionais eram em resposta ao ruído das aeronaves inimigas. “Nossa atividade era uma sucessão de patrulhas intermináveis”, declarou Roland Beamont, do 87º Esquadrão, “e não havia radar para ajudar. Era tudo no olho”.

Enquanto isso, em Londres, havia confusão acerca das intenções alemãs. A Luftwaffe atacaria a capital? E, se fosse o caso, alguém sobreviveria? Não havia como saber. Em 1932, Stanley Baldwin disse à Câmara dos Comuns: “Acho que também é bom que o homem na rua compreenda que não há nenhum poder na terra que possa protegê-lo de bombardeamentos. A despeito do que lhe digam, o bombardeiro sempre conseguirá ultrapassar o cerco.” Na verdade, Baldwin acreditava que os ataques aéreos iam acabar com a civilização europeia. Harold Macmillan, escrevendo em 1956, explicou que a geração do pré-guerra pensava nos ataques aéreos “como as pessoas de hoje pensam na guerra nuclear”.

Enquanto a Grã-Bretanha se preparava para uma campanha de bombardeios catastrófica, muitos se perguntavam por que a Força Aérea Real não se antecipava a Hitler, bombardeando a Alemanha primeiro. “Nós, na Grã-Bretanha, organizamos um Comando de Bombardeio”, escreveu o comentarista aeronáutico J. M. Spaight. “Criado com o único intuito de bombardear a Alemanha... Mas não a bombardeávamos. Então para que servia o Comando de Bombardeio? Estávamos em uma situação quase ridícula.”

Outras vozes pediam cautela — não havia por que iniciar uma disputa desnecessária. Em janeiro, Winston Churchill começou a se perguntar por que os alemães não atacavam. Talvez estivessem apreensivos em começar uma guerra sem a certeza da vitória, ou talvez estivessem “guardando recursos para alguma orgia de pânico que logo virá”.

Na manhã de 10 de maio, a orgia teve início: a Luftwaffe apareceu no céu da França. Na noite anterior, Joe Pengelly, um suboficial do Parque Avançado de Munições Aeronáuticas da RAF, em Reims, teve um momento de tranquilidade e folga, assistindo a um show da Ensa.[43] Ele voltou tarde e dormiu sem nem mudar

de roupa — então foi acordado, ao amanhecer, pelo som das explosões, foi até a porta e olhou para fora. "Vi um avião alemão", contou. "Então fui até a uma metralhadora Lewis e comecei a atirar." O campo de pouso de Roland Beamont sofreu um ataque rasante naquela manhã. Enquanto isso, para Billy Drake, o dia 10 de maio trouxe uma mudança drástica no ritmo da guerra — apesar disso, não trouxe nenhum esclarecimento sobre a situação. "O quartel-general só conseguia mandar a gente decolar e patrulhar tal e tal área. Fiquei morrendo de medo", contou, antes de se corrigir: "Quer dizer, na verdade fiquei bastante apreensivo." Para Beamont, o dia 10 de maio marcou o início de uma batalha de dez dias. "O 87º Esquadrão estava bem no meio do confronto", contou, "até que fomos retirados em 20 de maio, já sem aviões ou pilotos suficientes para continuar".

A Força Aérea Real ainda usava alguns aviões quase obsoletos, como o Hawker Hector, um biplano de cooperação com o Exército já em processo de retirada do serviço — todos os que sobreviveram à Dunkirk, independentemente do estado, foram vendidos para a Irlanda, que decidira se manter neutra durante a guerra. O Fairey Battle, de nome encantador, era um bombardeiro leve introduzido em 1937, mas já superado em 1940. Assim como o Spitfire e o Hurricane, tinha um motor Rolls-Royce Merlin, mas também carregava uma carga de bombas e uma tripulação de três homens. Em combate contra a Luftwaffe, era lento e vulnerável. Vivien Snell, piloto de Fairey Battle do 103º Esquadrão — o mesmo esquadrão que bombardeou as pontes do rio Meuse, em um esforço vão impedir o avanço alemão —, não era fã da aeronave: "Ela não manobrava direito e tinha uma metralhadora .303 que só atirava para trás. Era uma operação kamikaze. Nossas perdas foram enormes." O Fairey Battle foi completamente retirado de serviço antes de acabar o ano de 1940.

Com uma combinação de elemento surpresa e máquinas superiores, a Luftwaffe suplantou a RAF nos primeiros dias de confronto — e isso tanto no ar como no solo, pois alvejavam aeronaves ainda nos aeroportos. A pressão sobre os pilotos era enorme. Beamont diz que seu esquadrão de Hurricanes se mantinha em patrulha contínua, e o trabalho era tão intenso que "simplesmente não dava tempo de escrever os relatórios, a ação não parava nunca". As perdas do esquadrão foram enormes, e seus registros se perderam na mudança de uma base para outra. "Era difícil saber o que estava acontecendo", relatou.

Enquanto isso, entre os britânicos crescia o sentimento de que os pilotos alemães não estavam jogando de acordo com as regras. Beamont testemunhou ataques alemães deliberados contra civis. "A ideia era que, se as estradas ficassem entupidas de refugiados, veículos derrubados e cavalos abatidos, as reservas dos Aliados demorariam mais para chegar ao front", explicou ele. Os belgas que fugiam da invasão também se lembram desses ataques aéreos. Louis

van Leemput, na época com 13 anos, falou sobre de ter sido alvejado por Stukas em mais de uma ocasião enquanto fugia com sua família — inclusive *depois* que a Bélgica se rendeu. "A guerra tinha acabado!", declarou ele, ainda impressionado quase oitenta anos depois. "Tinha uma vala funda ali perto, e só deu tempo de pular para dentro antes de as balas chegarem, 'Tuck! Tuck! Tuck!' batendo nos paralelepípedos. Podíamos ter morrido ali mesmo."

Outros relatos perturbadores começaram a chegar aos pilotos Aliados. Ao chegar em Lille, Harold Bird-Wilson, do 17º Esquadrão, fez uma descoberta sombria: os alemães disparavam contra os pilotos em fuga, saltando do avião. "Estava bem claro que as regras daquela guerra seriam muito diferentes dos combates da Primeira Guerra Mundial", contou. Harold ainda relatou que os pilotos ficaram abalados e irritados e que ele tomou isso como um aviso para proteger todos os paraquedistas durante a descida.

Até 15 de maio, a RAF já tinha perdido 250 aviões. Sir Hugh Dowding, comandante-chefe do Comando de Caça, perdeu a paciência e notificou Winston Churchill de que mais nenhum Hurricane iria para os aeroportos franceses. Dowding temia que, se as perdas continuassem naquele ritmo, o Comando de Caça ficaria incapaz de defender a Grã-Bretanha. Foi uma decisão que Churchill resistiu em aceitar. Desesperado para manter os franceses no combate, ele ignorou Dowding, insistindo no envio de quatro outros esquadrões. A medida resultou em uma reorganização caótica, já que os novos esquadrões foram criados a partir de oito esquadrões que já existiam, e pilotos com treinamentos diferentes e pouco entrosamento acabaram lançados juntos em ação. Depois disso, Sir Cyril Newall, chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, decidiu que mais nenhum esquadrão seria enviado para os aeroportos franceses — em vez disso, seriam deslocados para aeroportos no sul da Inglaterra, de onde poderiam fazer incursões sobre a França.

Nem Churchill nem os líderes franceses ficaram satisfeitos com a decisão. Em Whitehall, Roland Melville, secretário particular de Newall, foi abordado por um oficial de ligação francês com uma mensagem do general Gamelin: se mais quatro esquadrões não fossem enviados imediatamente, a batalha seria perdida. Melville respondeu que não haveria mais esquadrões para a França. O oficial estava tão claramente desesperado que Melville telefonou para o assistente de Newall pedindo que a decisão fosse reconsiderada, mas a resposta, novamente, foi negativa. "Quando comuniquei a decisão, o homem começou a chorar", contou Melville, "e passou o resto da noite andando pelos corredores do meu escritório aos prantos".

Resistindo aos pedidos do primeiro-ministro de que mais caças fossem enviados para a França, Sir Hugh Dowding mostrou-se um homem corajoso e

determinado (e, em retrospecto, muito correto). Apelidado de "Stuffy", Dowding era uma figura muito diferente do alemão extravagante que ocupava o posto análogo ao seu, Hermann Goering. Viúvo e antissocial,[44] Stuffy se importava muito com seus homens, que o respeitavam. Era frequente ele se referir aos aviadores, incluindo seu filho Derek, como seus "filhotes". Goering podia ser enérgico e até mesmo inspirador, mas era uma figura bem menos paternal. Ao persuadir Hitler a permitir que a Luftwaffe acabasse com a BEF,[45] mesmo contra o conselho de seus comandantes mais graduados, ele colocou a ambição pessoal acima do bem-estar de seus homens. Tanto Wolfram Freiherr von Richthofen, comandante do 8º Fliegerkorps, quanto Albert Kesselring, comandante da 2ª Luftflotte, apresentaram objeções. Kesselring reclamou que muitos de seus *gruppe* tinham sofrido reduções drásticas na força e os bombardeiros ainda operavam da Alemanha, o que permitia apenas uma incursão por dia. Mas Goering não aceitou as objeções, ainda que fossem muito sensatas. Ele queria o prestígio.

Esses homens tão contrastantes, Dowding e Goering, lideraram a guerra sobre Dunkirk, mas o que dizer das aeronaves à sua disposição? Outro biplano britânico para um único ocupante foi o Gloster Gladiator. Descrito por um homem como "um avião que não serve para a guerra", vários pilotos seguiram à risca este conselho. James Sanders, do 615º Esquadrão, pilotava Hurricanes antes de ser mandado para os Gladiators como punição por uma disputa com um líder de esquadrão. Seu comandante honorário era o próprio Winston Churchill, que visitou o aeroporto com a esposa, Clementine. Quando a senhora Churchill perguntou se poderia se sentar em seu Gladiator, Sanders assentiu, lisonjeado. A mulher se acomodou no assento e começou a cutucar os controles, como é de praxe dos curiosos que não conhecem o ofício de piloto. Churchill ficou diante da aeronave, examinando os canos das metralhadoras. Foi só mais tarde que Sanders percebeu que as armas estavam engatilhadas e prontas para disparar — se a senhora Churchill tivesse demonstrado um pouco mais de entusiasmo, teria arrancado a cabeça do marido.

Em 23 de maio, Sanders, agora um veterano dos Gladiators e comandante de voo, assumiu o comando de um destacamento no aeroporto de Manston, em Kent. Nos primeiros dias da evacuação, a Esquadrilha G fez oito patrulhas sobre o canal, protegendo a área de ataques aos navios, grandes e pequenos. Sanders sobreviveu à perigosa missão e, depois que o destacamento foi dissolvido, em 30 de maio, foi transferido de volta para os Hurricanes. Os Gladiators permaneceram em serviço, defendendo o estaleiro da Marinha Real perto de Plymouth durante a batalha da Grã-Bretanha.

Nos anos que antecederam à guerra, Dowding supervisionou a introdução dos dois grandes heróis da aviação de caça britânica, o Supermarine Spitfire e o Hawker Hurricane. O Spitfire entrou em serviço em 1938; um caça monoplano para um único ocupante com motor Rolls-Royce Merlin. Os pilotos amavam a aeronave pela facilidade de manobra e pela velocidade, enquanto que público britânico adorava o barulho do motor característico, suas curvas elípticas e a confiança que a máquina inspirava. Al Deere, um oficial aviador do 54º Esquadrão, que começara a vida de piloto em Gladiators, resumiu seu treinamento com Spitfire: "Era só aprender a rotina da cabine e ler o manual do piloto, que já parecia ter encontrado a aeronave ideal. Ela parecia frágil, mas era uma máquina incrivelmente resistente."

Pode ter sido resistente, mas também era sensível. George Unwin, sargento piloto do 19º Esquadrão, achava os controles do Spitfire tão sensíveis que nunca precisava forçar a direção — na verdade, achava que não precisava nem conduzir. "Bastava respirar perto dos controles", contou. "Se quisesse virar, era só mexer as mãos bem devagar que o avião obedecia." Para James Goodson, um americano que voou com o 43º Esquadrão no fim daquele ano, pilotar o Spitfire "era como tirar um par de jeans bem apertados". Contra os regulamentos, Goodson fumava seu charuto diante dos controles. Quando deixava cair o isqueiro, movia o manche uma fração de polegada, girava o Spitfire de cabeça para baixo e pegava o isqueiro no ar.

Para Chris Nolan, a parte do filme que trata da guerra no ar é "toda sobre o Spitfire":

> É um avião magnífico, um dos maiores veículos já projetados. Voei em um Spitfire, e a sensação de velocidade e poder é única. Você se sente em comunhão com o mundo lá fora, como se estivesse em uma pipa com um motor surpreendentemente poderoso. Você sente o ar passando pelas asas e, quando toca o manche e o move ou gira, a resposta da aeronave e sua relação com o céu ao redor são realmente incríveis. Apesar de a cabine ser bem apertada e de o piloto ficar amarrado nela, há uma sensação de poder e controle — mas também de isolamento.

Mas havia um problema com o Spitfire: como o piloto poderia escapar da aeronave? No dia 25 de maio, o piloto do 54º Esquadrão James Leathart (conhecido como "Prof" pela habilidade acadêmica), sobrevoava Gravelines e Calais quando viu o Spitfire de seu companheiro de esquadrão, Johnny Allen, ser atingido por fogo antiaéreo. "Ah, diabos, meu motor pifou!", ouviu Allen dizer, em seu radiotransmissor. Momentos depois, com o avião atingido agora em

chamas, Leathart ouviu a nova transmissão do companheiro: “Nossa! Tem um destróier lá embaixo. Vou saltar! Mas como?” Allen conseguiu dar um giro com a aeronave e sair de cabeça para baixo. Três dias depois, de acordo com Leathart, ele apareceu na cantina do 54º Esquadrão usando um uniforme naval.

O Spitfire pode ser o ícone britânico da Segunda Guerra Mundial, mas Hawker Hurricane foi tão importante quanto no começo da guerra. Apesar de ser mais angular e estruturalmente menos inovador do que o Spitfire — tinha fuselagem de madeira coberta com tecido, em oposição à estrutura exclusivamente metálica do Spitfire —, era um avião extremamente ágil e impressionante.

Geoffrey Page, do 56º Esquadrão, contou que: “O Hurricane era um buldogue, enquanto o Spitfire era um galgo. O primeiro era um animal de trabalho resistente, o outro era franzino e veloz.” Ele considerava o Hurricane mais fácil de pilotar, mas sem a velocidade e capacidade de ascensão do Spitfire. “Ambos eram adoráveis à própria maneira.” No fim das contas, é seguro afirmar que os que voavam em Spitfires tendiam a preferir Spitfires, e aqueles que pilotavam Hurricanes preferiam Hurricanes.

Outro avião monomotor também causou impacto durante a evacuação de Dunkirk: o Boulton Paul Defiant. Sua torre de tiro parcialmente giratória que ficava atrás do piloto lembrava o Bristol Fighter, um dos aviões mais bem-sucedidos da Primeira Guerra Mundial. Só que o Bristol Fighter também tinha uma metralhadora voltada para a frente, enquanto o Defiant não tinha armamentos virados para frente, uma vez que foi projetado para se posicionar ao lado de um bombardeiro e abatê-lo. A aeronave nunca foi destinada a envolver-se em combates caóticos à curta distância contra Messerschmitts. Em breve descobriremos como ela se saiu.

O avião de caça alemão mais eficaz durante a Batalha da França e a evacuação de Dunkirk foi o Messerschmitt Bf 109, uma aeronave de combate para um único ocupante, menos sensível às manobras do que o Spitfire e o Hurricane, mas com uma vantagem distinta: o sistema de injeção de combustível. Isto significava que o Messerschmitt mergulhava mais depressa do que qualquer um dos caças britânicos.

A tarefa do Bf 109 era proteger os bombardeiros lentos e pesados, como o Heinkel He 111, com seu característico nariz de vidro, e o Dornier Do 17, apelidado de “lápis voador” devido aos elegantes rastros de fumaça. Ambos foram originalmente introduzidos como aeronaves comerciais, mas o Heinkel, ao contrário do Dornier, tinha sido projetado para ser convertido em um avião militar — era uma época em que, nos termos do Tratado de Versalhes, a Alemanha não tinha permissão de possuir força aérea. O bombardeiro alemão

mais temido durante este período, assim como o mais vulnerável, foi, como vimos, o Junkers Ju 87 (Stuka).[46] Com as trombetas de Jericó — que nem sempre estavam em operação — e a capacidade de mirar as bombas com a própria aeronave, o Stuka aterrorizou civis e soldados em solo enquanto deliciavam os pilotos de caça inimigos, que os consideravam presa fácil.

Quando a evacuação começou, no dia 26 de maio, calhou para o Grupo 11 do Comando de Caça a tarefa de combater o ataque alemão contra o porto, os transportes e o perímetro de Dunkirk. Keith Park, vice-marechal do Ar, só tinha dezesseis esquadrões disponíveis por dia para Dunkirk. O primeiro encontro entre um Spitfire e um Bf 109 já havia ocorrido, no dia 23 de maio. Em uma patrulha no início da manhã, Francis White, líder do 74º Esquadrão, abateu uma aeronave de observação, um Henschel Hs 126 — a aeronave alemã tinha conseguido acertar uma bala no radiador de White, forçando-o a pousar no aeroporto Marck de Calais, ainda em mãos Aliadas.

Os alemães estavam prestes a capturar Calais, de modo que a RAF lançou uma missão de resgate: um Miles Master (um avião para dois ocupantes, pilotado pelo "Prof." Leathart) foi enviado para resgatar White com uma escolta de dois Spitfires. Todos atravessaram o Canal, e o Master aterrissou no aeroporto de Marck para buscar White, enquanto os Spitfires permaneceram no ar. Um, pilotado pelo neozelandês Al Deere, manteve a patrulha sobre o aeroporto, enquanto o outro, voado por Johnny Allen, foi para cima da linha das nuvens para verificar a presença de aviões alemães. Quase na hora em que subiu, Allen mandou um aviso de rádio para Deere, anunciando que tinha avistado Messerschmitts. Ele abateu um e danificou mais dois, que mergulharam para as nuvens soltando fumaça. Deere tentou avisar os pilotos no solo que havia Messerschmitts próximos, mas, como o Master não tinha rádio, ele só podia dar o alerta agitando as asas.

Enquanto fazia isso, um Bf 109 voou diretamente à sua frente, mergulhando em direção ao Master, fazendo Leathart e White correrem para o abrigo. Mais acima, Allen estava cercado por vários 109, e pediu ajuda a Deere pelo rádio. Deere derrubou o 109 exatamente à sua frente antes de subir para encontrar Allen, disparando em um Messerschmitt e perseguindo outro para longe. Depois que o Master subiu para o ar, os três aviões foram para casa.

Relembrando toda a ação, Deere não se recordou de sentir medo. "Foi pura adrenalina. Naquela época, não havia sensação de perigo". Ele estava tão animado que continuou a perseguir o último 109, mesmo depois de gastar toda a munição. "Isso é prova de como eu era novato", falou. Mas o combate lhe deu confiança, convencendo-o de que não havia razão para temer o 109. Ele também

aprendeu a prestar atenção ao combustível — um assunto crucial no filme de Chris Nolan.

Houve escaramuças durante todo o dia 26 de maio, mas muitas patrulhas britânicas foram canceladas devido ao mau tempo e houve perdas para "fogo amigo".[47] John Nicholas relatou: "Meu grande amigo, oficial aviador Johnny Welford, foi abatido e morto por um destróier britânico em 26 de maio, próximo a Goodwin Sands. Ele saltou, e o paraquedas se desenrolou, mas não abriu. Ele acabou morrendo com a queda. Quando o pessoal do destróier percebeu o que tinha feito e o içou a bordo, já era tarde demais."

No mesmo dia, em Dunkirk, Peter Parrott, do 145º Esquadrão, avistou um Heinkel 111 e quebrou a formação para persegui-lo. Ele começou a atirar, e o alemão, "muito mal-educado, disparou de volta". Parrott percebeu que o artilheiro do Heinkel devia ter atingido seu radiador ao ver a cabine se encher de vapor. Ele virou de volta para casa e estava no meio do caminho, sobrevoando o canal, quando seu esquadrão o alcançou: "Não paravam de tagarelar no rádio sobre o que havia de errado comigo. Quando cheguei à costa, em Deal, meu motor parou." O avião caiu para cerca de 3 mil ou 4 mil pés, e Parrott tentou encontrar um lugar para pousar. Viu áreas nada propícias, com o povo todo fora de casa para a caminhada de domingo à noite, antes de escolher três campos e empurrar o manche. Ele acertou algumas ovelhas, que viraram carne moída. As pessoas começaram a se reunir em torno do Hurricane, e um policial apareceu. Parrott pediu a ele que mantivesse a multidão longe das armas carregadas e perguntou onde poderia encontrar um telefone. Um fazendeiro veio a cavalo, perguntando:

— Quem vai pagar por essas ovelhas?

— Reclame com o Ministério do Ar — respondeu Parrott.

O fazendeiro partiu, mas Parrott, que ainda precisava de um telefone, percebeu que o mais próximo era o do fazendeiro. Quando chegou à fazenda, o homem e sua esposa estavam tomando chá com um grande presunto suculento à mesa. Parrott ligou para o aeroporto de Manston e pediu para ser recolhido, então o fazendeiro apontou para o corredor e falou: "Pode ficar ali, sentado!" Parrott sentou-se sozinho, e não lhe ofereceram nem um pouco do presunto.

Vivendo de modo tão imprevisível, os pilotos faziam o possível para elevar o moral. Um comandante de voo do 610º Esquadrão se lembra de um oficial que tinha trabalhado na Harrods antes da guerra, e ligou para lá acionando seus contatos. Uma van da Harrods chegava a cada manhã, com alimentos e bebidas para o dia. Os pilotos tinham filé para o almoço, lagosta ao termidor para o jantar e enormes perigos entre as refeições. Apesar da falta de preparo e experiência, pareciam ansiosos para entrar em ação. Quando foram sorteados os

nomes para a honra da primeira patrulha do 19º Esquadrão sobre Dunkirk, Brian Lane registrou a reação de George Unwin sobre ser deixado para trás: "Ele ficou me olhando com cara de ressentido, olhando todos nós, na verdade. Parecia um cachorrinho proibido de sair para passear." Daquele dia até sua morte, em 2006, Unwin ficou conhecido como "Ranzinza".

No dia seguinte, 27 de maio, a evacuação estava plenamente em curso, mas apenas 7.669 soldados britânicos deixaram Dunkirk. Enquanto isso, apesar do pessimismo dos comandantes de Goering, a campanha começou promissora para a Luftwaffe, com a destruição quase completa do porto interno.[48] E, embora os pilotos do Comando de Caça estivessem animados, poucos tinham sequer visto um avião inimigo.

Apesar da disposição para voar, George Unwin, o "Ranzinza", teve uma experiência surpreendentemente comum quando encontrou o inimigo pela primeira vez: ficou estático. "Simplesmente fiquei ali, sentado, por um segundo", contou, "não estava paralisado, mas fiquei imóvel por cerca de dez a quinze segundos". Quando os tiros inimigos atingiram sua fuselagem, a paralisia passou, para nunca mais o acometer. "Sempre considerei a primeira vez em um ataque surpresa a mais perigosa. Ninguém está acostumado a ser alvejado, não importa a vida que leve." Um sargento piloto do 222º Esquadrão se viu admirando os Bf 109 em sua primeira missão. "Pareciam tão bonitos!", contou. Mas, quando aquele momento de admiração passou, as belas máquinas tinham atingido sua cauda e seu motor estava soltando fumaça.

Os pilotos estavam aprendendo a ignorar as regras e diretrizes oficiais. Por exemplo, pararam de voar na velha formação Vic (em V) da Primeira Guerra Mundial, com um líder e dois alas, optando por copiar as formações alemãs aprendidas durante a Guerra Civil Espanhola e a campanha polonesa. Em termos de experiência — e, portanto, de tática — os alemães estavam bem à frente dos britânicos.

E isso os levou a ignorar outra diretriz, esta relativa à altitude. A princípio, os pilotos recebiam ordens de permanecer na marca dos 20 mil pés, sem nunca voar abaixo dos 15 mil, já que os artilheiros antiaéreos eram supostamente capazes de acertar aviões inimigos em níveis inferiores. Mas essa diretriz trazia desvantagens. Por um lado, significava que os Stukas ficavam fora de alcance, já que começavam os mergulhos a 15 mil pés de altitude. Por outro, significava que os aviões da Força Aérea Real estavam altos demais para serem vistos por soldados britânicos no chão. Esses fatores fizeram com que os aviões britânicos passassem a voar muito mais baixo, mesmo que o levassem a serem alvejados regularmente pelo armamento naval do próprio país.

Em 27 de maio, as grandes formações alemãs ameaçaram ultrapassar os números da RAF. “O comum era ver até doze Hurricanes atacando quarenta a cinquenta aviões alemães”, contou Roland Beamont, “mas às vezes os números inimigos eram ainda maiores”. Os Hurricanes lançavam centenas de toneladas de bombas na cidade e nas praias. Por sorte, muitos explosivos acabavam atingindo a areia, onde sua energia era dissipada, e grande parte de seu poder destrutivo, desperdiçado.

No entanto, a RAF teve um sucesso considerável naquele dia. Trinta aeronaves alemãs foram perdidas, e os Boulton Paul Defiants saíram vitoriosos. No início da manhã, eles derrubaram dois Bf 109, e, na patrulha seguinte, pelo menos mais três, possivelmente cinco — e sem baixas. Os pilotos alemães ainda não tinham completa noção do perigo destes aviões em particular, com suas torretas artilhadas.

No dia seguinte, terça-feira, 28 de maio, os bombardeiros dos 1º, 2º e 7º Fliegerkorps foram postos em ação em Dunkirk, protegidos pelos caças do Jagdfliegerführer 3. No mesmo dia, veio uma mensagem do chefe do comando aéreo britânico avisando que a RAF devia realizar “seu maior esforço”. O Comando de Caça foi instruído a proteger as praias de Dunkirk “desde a primeira luz do dia até a escuridão, com patrulhas de caça contínuas” e, no limite, todas as patrulhas estariam “com uma força de pelo menos dois esquadrões”. A Luftwaffe estava prestes a enfrentar sua primeira batalha aérea séria.

Confrontados por oponentes com o porte de *gruppe* (grupos de esquadrões), os britânicos não tinham muita escolha a não ser enviar unidades maiores, o que significava que poucas patrulhas poderiam ser feitas, deixando mais intervalos entre cada uma. Esses intervalos poderiam ser explorados pelos alemães. O Comando de Caça da RAF também estava enfrentando seu primeiro desafio.

O 54º Esquadrão fez uma patrulha na manhã de 28 de maio. Detectando um Dornier, Al Deere liderou a perseguição. “Eu estava disparando uma saraivada nele, então de repente vi o fogo de resposta do artilheiro traseiro”, contou, explicando que sentiu o Spitfire tremer e deduziu que uma bala tinha perfurado o tanque de glicol. Não poderia continuar com o radiador atingido, então teve que descer. Fez um pouso forçado na praia — ou, em outras palavras, o que o personagem Farrier faz no filme. Deere bateu contra o solo e acabou com um corte no supercílio. Acabou aterrissando com as rodas para cima na beira da água, e a maré estava chegando. Deere perambulou pela praia em direção a um café e olhou para trás, para ver a maré já engolindo seu Spitfire. Uma mulher no café o ajudou com o sangramento, cobrindo-o de emplastros.

Deere voltou para a praia e tentou assimilar o caos que só tinha visto do alto: "Era bem agitado. Os bombardeios, os metralhamentos. Todo mundo buscando cobertura. Você tinha que ficar na fila." Então ele notou algo que o perturbou muito: os artilheiros britânicos disparavam contra os aviões britânicos. Tentou intervir, mas não teve sucesso.

Depois de um tempo, ele se encaminhou para o molhe e tentou embarcar em um navio, mas um major do Exército estava no caminho e mandou que ele entrasse na fila. Deere argumentou que precisava voltar o mais rápido possível para se juntar ao esquadrão. "Com tudo o que vocês parecem estar fazendo aqui", retrucou o major, "é melhor ficarem no chão". O major manteve Deere longe daquele navio, mas o neozelandês conseguiu embarcar no seguinte — onde a atmosfera não era menos tensa. Os soldados estavam zangados.

"Onde diabos vocês estiveram?", perguntaram.

Deere passara dez dias seguidos em voo, e não tinha nada pelo que se desculpar. "A gente estava lá, mas talvez você não tenha visto!"

Os soldados foram desagradáveis, mas Deere conseguiu manter a calma e acabou convidado a ajudar com a identificação de aeronaves. Ele chegou no convés e viu as armas do navio disparando contra aviões britânicos.

A chuva matutina deu lugar a nuvens pesadas, o que forçou a Luftwaffe a permanecer no continente, visando a cidade e o porto. John Ellis, do 610º Esquadrão, se lembra de ter participado de duas patrulhas naquele dia, mas a visibilidade era baixa, e ele não encontrou nenhum inimigo. Sem ter que se preocupar com a Luftwaffe, seu esquadrão "de vez em quando sobrevoava as praias, para dar um pouco de incentivo ao Exército e mostrar que estávamos ali". O sul-africano Hilton Haarhoff era o artilheiro de cauda em um Lockheed Hudson, avião de reconhecimento de quatro tripulantes. Seu piloto, um camarada Springbok[49] chamado Ronald Selley, também tentou instigar confiança nas tropas, voando baixo sobre os navios. "Sempre que o fazíamos, as tropas nos navios acenavam e sorriam enquanto passávamos", contou Haarhoff, acrescentando que Selley era um exibicionista que gostava de voar mais perto da água do que qualquer outro. Seu navegador não gostava nada disso, mas voar tão baixo pelo canal rendeu frutos quando avistaram três homens flutuando em uma mesa virada de cabeça para baixo e conseguiram guiar uma traineira em sua direção.

A Luftwaffe, que foi impedida pelas condições climáticas naquele 28 de maio, também saiu prejudicada na manhã seguinte, cheia de nuvens baixas. Goering ficou furioso, mas, apesar de todo o seu poder, não conseguia fazer retroceder as nuvens. Entretanto, uma melhora no clima, ao meio-dia, permitiu que os alemães lançassem ataques maciços consecutivos, dois dos quais não

encontraram resistência. Foi o dia em que o Crested Eagle afundou, bem como muitos outros navios, e o molhe foi erroneamente abandonado durante várias horas. Tão bem-sucedida foi a Luftwaffe na tarde de 29 de maio, que seu chefe de gabinete, Hans Jeschonnek, mudou de opinião, passando a acreditar que a artilharia aérea alemã poderia destruir a BEF em seu bolsão em Dunkirk.

Para Eric Barwell do 264º Esquadrão, um piloto de Defiant, a guerra só começou a sério naquele dia. "Quatro bombardeiros Stuka estavam voando mais ou menos alinhados, e três de nossos Defiants se posicionaram sob as lacunas. E eles simplesmente explodiram. Os tanques de combustível ficavam entre o piloto e seu navegador... eram presa fácil." Foi um dia extraordinário para seu esquadrão, que pôde se vangloriar de 37 aviões inimigos destruídos. Um piloto de Hurricane, que encontrou os pilotos de Defiant mais tarde, naquele dia, se recorda deles como "presunçosos". Ele comentou que os alemães provavelmente os tinham confundido com Hurricanes, e era improvável que cometessem o mesmo erro novamente. O piloto estava certo — aquela patrulha marcou o auge do sucesso dos Defiants. Depois que os alemães entenderam que a torre era o ponto fraco do Defiant, a aeronave se tornou a presa mais fácil para os caças inimigos. Não demorou para o Defient ser retirado da ação diurna para se tornar um caça noturno.

Há grandes disparidades entre os relatos de números exatos de quantos aviões foram derrubados em 29 de maio. Os alemães admitiram a perda de apenas dezoito aeronaves, reivindicando 68 abates. Exageros eram inevitáveis e aconteceram de ambos os lados, mas um abate não reconhecido pode irritar, mesmo anos mais tarde. John Nicholas, do 65º Esquadrão, encontrou alguns Messerschmitt 110 em seu círculo defensivo tradicional — ele atirou contra um e se afastou para a direita, apenas para ver pelo retrovisor que três haviam saído de formação para persegui-lo. "Decidi que a única coisa que poderia fazer era girar bem rápido e partir contra o do meio. E foi o que eu fiz", relatou. Ele atirou, e se afastou no último minuto. Quando ele olhou para trás, não viu nenhuma aeronave inimiga, então retornou a Hornchurch e descreveu a cena a seu oficial de inteligência, mas não recebeu o relatório do combate. Em 1992, Nicholas descobriu que outro piloto tinha sido creditado com este ataque frontal. "Na hora fiquei irritado", revelou. "Depois, pensei: Ah, o que importa? Isso foi há cinquenta anos!"

Para Denys Gillam, do 616º Esquadrão, os principais problemas de voar sobre Dunkirk era a limitação do tempo que podia permanecer lá (pouco mais de meia hora) e a dificuldade em acertar a altitude certa para interceptar o inimigo. Uma tarde como aquela, quando as condições meteorológicas eram adequadas para os

alemães, oferece um vislumbre do que poderia ter acontecido se o bom tempo tivesse durado uma semana.

Na quinta-feira, 30 de maio, com a névoa do mar e a neblina e a fumaça dos incêndios em Dunkirk, os Stukas ficaram outra vez incapazes de atuar. Até o fim do dia, quase 54 mil soldados britânicos tinham partido das praias ou do molhe — o dia mais bem-sucedido até então. Mas isso não significava que os esquadrões e pilotos britânicos estavam achando a operação fácil. "Para manter o sistema de patrulha funcionando", contou Gillam, "tínhamos que voar duas ou três vezes por dia durante cerca de cinco horas, começando no início da manhã e indo até o crepúsculo". E, como prova de apreciação dos esforços de homens como Gillam, Lorde Gort enviou uma mensagem de gratidão à RAF. Ele disse que a presença da Força Aérea era "de suma importância para evitar que o embarque fosse interrompido".

Mesmo assim, alguns não suportavam a tensão. "Tivemos o estranho caso de pilotos que acabavam se revelando inadequados", revelou Gillam. "Teve um que desmoronou no solo, logo quando estava entrando no avião, então o médico veio e acertou um direto bem forte no queixo do cara. Ele apagou e não voou de novo."

A sexta-feira de 31 de maio foi, como já vimos, o dia mais bem-sucedido da evacuação. Eric Barwell, piloto de Defiant, estava de volta em Dunkirk. Em sua primeira patrulha, viu um companheiro de Defiant quebrar em quatro depois de a cauda ser arrancada por outro avião do mesmo modelo. Não viu nenhum paraquedas surgir. Ele saiu outra vez, mais tarde, naquele mesmo dia, e se viu cercado por aeronaves inimigas. Abateu um, mas, quando atacou outros três bombardeiros Heinkel, seu radiador foi atingido, e a cabine se encheu de fumaça. Ele ejetou o capô e embicou na direção de casa, mas logo viu que teria que saltar ou afundar o Defiant na água.

Havia barcos ali abaixo que podiam levar a ele e seu artilheiro, mas Barwell estava preocupado que, caso saltassem, correriam o risco de se afastarem dos barcos, possivelmente em direção a um campo de minas. Ele optou por arremeter contra o mar.

Olhando para baixo, Barwell viu barcos de pesca. Podia jogar o avião ali por perto, mas, mesmo com sua sobrevivência em jogo, achou que os barcos de pesca seriam fedidos demais. Então avistou dois destróieres a cerca de meio quilômetro e percebeu que, se atingisse a água entre eles, provavelmente um se preocuparia em pegá-lo.

Quando desceu, ficou surpreso com como foi difícil medir a altitude sobre um mar calmo — a próxima coisa que percebeu era que estava na água, tentando nadar em direção à superfície.

Uma vez no topo, Barwell avistou seu artilheiro, nadou até ele e descobriu que o homem estava inconsciente. Começou a nadar até o destróier com apenas um braço enquanto puxava o artilheiro pelo paraquedas. Ficou maravilhado ao reparar que uma das embarcações estava indo em sua direção.

Quando se aproximou, um dos marinheiros do destróier mergulhou, pegou o artilheiro e o levou a bordo. Depois que Barwell alcançou uma rede de escalada perto da popa, sentiu-se fraco demais para se içar, mas alguém ajudou, e ele chegou à segurança.

Logo descobriu outro milagre: o piloto do Defiant cujo avião tinha quebrado em quatro estava de pé no convés, vivo e bem. Ele devia ter acionado o paraquedas tão baixo que Barwell não conseguiu vê-lo. Foi então que seu artilheiro recuperou a consciência.

Durante algum tempo, o artilheiro não tinha ideia de onde estava. Quando olhou para cima, a primeira coisa que viu foi o piloto — que pensava estar morto — em pé à sua frente, emoldurado por um brilho vermelho intenso. Ficou absolutamente convencido de que estava no inferno.

O homem ficou agradecido ao descobrir que estava vivo — assim como o piloto, parado diante de uma porta que refletia o pôr-do-sol.

Em termos do filme, este é um relato interessante: o personagem Collins cai no mar, em seu Spitfire, tenta quebrar seu canopy com a arma sinalizadora e se liberta quando o canopy é esmagado pelo lado de fora. Barwell, em seu Defiant, parece ter saído sem problemas, o que distingue seu caso do de Collins. Seria realmente possível que um Spitfire pudesse flutuar por tempo suficiente para um piloto se libertar ou ser libertado?

No dia 1º de junho, Jack Potter, um sargento aviador, estava em patrulha com o 19º Esquadrão quando se depararam com doze Me 110. Ele fixou a mira em um, mas estava sem munição. Não havia razão para ficar ali por perto, então ele voltou para casa — e só então percebeu que seu Spitfire estava danificado. O motor pifou a cerca de 24 quilômetros da costa inglesa. Ele calculou que, caso abandonasse a aeronave suas chances de ser resgatado eram baixas, mas descer em um Spitfire de metal também era muito arriscado. Apesar disso, levando tudo em consideração, sentiu que era sua única chance e apontou o avião para um barco pequeno.

Posicionando-se para pousar, Potter desfez o arnês de Sutton e inflou o colete salva-vidas. “Assim que o avião tocou a água, embicou para cima outra vez, então arremeti para baixo outra vez, e o nariz afundou”, contou, explicando que se levantou na cabine e descobriu que a aeronave ainda estava flutuando.

O Spitfire ficou flutuando por cerca de dez segundos. Potter tentou se agarrar ao paraquedas porque, segundo tinham dito, funcionava como salva-vidas, mas

ele se enroscou no capô deslizante e foi puxado para baixo conforme o Spitfire afundava. Potter conseguiu se soltar e saiu nadando, então foi atingido pelo estabilizador traseiro do Spitfire que mergulhava.

O pequeno barco que tinha avistado era francês, o Jolie Mascotte, e sua tripulação não falava inglês. Estavam tentando chegar a Dunkirk, mas tinham se perdido. Potter os ajudou a encontrar o caminho.[50] Em troca, eles lhe deram comida, bebida e roupas secas.

O fato é que um Spitfire abandonado flutuou por tempo suficiente para um piloto se libertar, ficar preso, libertar-se novamente e sobreviver.

Graham Davies, do 222º Esquadrão, saiu em patrulha na madrugada de 31 de maio, mas começou a perder altitude depois de ser atingido por fogo antiaéreo. Lembrando-se do conselho de um piloto de Hurricane, de que era possível pousar com as rodas na praia de areia dura de Dunkirk e pensando que poderia consertar seu Spitfire e decolar de volta, Davies resolveu aterrissar a oeste de Dunkirk, querendo evitar os milhares de soldados a leste. Mas, enquanto descia, foi atingido pelos canhões franceses de Fort-Mardyck. Conseguiu aterrissar com segurança e, depois de encontrar os artilheiros que o haviam atingido, incendiou a aeronave e pegou carona para Dunkirk.

No fim do molhe, Davies viu uma draga de minas e um vapor. Os aviões alemães metralhavam de vez em quando, e um bombardeiro estava deixando cair sua carga no porto. Os cadáveres jaziam por toda parte. No meio disto, um soldado britânico estava voltando para cima do molhe, furioso por a Marinha não o deixar embarcar em um navio com um prisioneiro alemão que mantinha sob escolta.

Na manhã de 1º de junho, o tempo estava limpo. O retorno em massa dos Stukas coincidiu com o retorno dos destróieres britânicos modernos. Pela manhã, a Luftwaffe lançou um número de ataques sem oposição, resultando, como vimos, no naufrágio do HMS Keith, que afundou cum um grande número de outros destróieres e navios da Marinha. Soldados britânicos se desesperavam com a aparente falta de proteção. Harold Bird-Wilson conta a história de Ken Manger, um companheiro piloto do 17º Esquadrão que saltou de seu Hurricane para a praia. Tentando embarcar em um destróier, ele foi informado sem rodeios por um oficial do Exército que os navios não eram para a Força Aérea Real. Mas Manger era um excelente pugilista amador: ele nocauteou oficial para dentro do mar e entrou a bordo. No dia seguinte, Manger estava de volta sobrevoando Dunkirk.

Entretanto, o oficial aviador Peter Cazenove, que tinha sido forçado a aterrissar seu Spitfire na praia, foi rejeitado por três destróieres. “A Marinha disse que todas as acomodações estavam reservadas para o Exército, e a Força

Aérea que poderia ir à merda", explicou o amigo de Cazenove, Tony Bartley, em uma carta a seu pai. Cazenove foi capturado e acabou em um campo de prisioneiros de guerra.

Há muitas razões pelas quais os soldados não viam membros da Força Aérea Real. A RAF acabou empregando grandes formações, o que significava grandes intervalos entre as patrulhas. Além disso, os alemães tinham observadores atrás de Dunkirk que mandavam informações sobre as patrulhas, o que permitia que a Luftwaffe chegasse logo após o desaparecimento da RAF. Sem contar que a RAF estava patrulhando o interior para cortar os alemães *antes* que chegassem às praias — o que fazia muito sentido. Depois que a Luftwaffe chegava à praia, era tarde demais para evitar um ataque. Em quarto lugar, a RAF costumava voar a 20 mil pés ou mais. Nessa altitude, os aviões simplesmente não podiam ser vistos do solo. E, por fim, como os canhões britânicos disparavam contra quase todas as aeronaves amigáveis que voavam acima deles, os soldados próximos acabavam confundindo os aviões britânicos com máquinas alemãs.

O esquadrão de Haarhoff patrulhou Dunkirk na tarde de 1º de junho, e ele observou que as praias "estavam quase desertas, mas na areia havia uma grande quantidade de buracos de bombas e trincheiras de abrigo cavadas às pressas por nossas tropas". E também pôde ver a fileira de caminhões formando um quebra-mar para os barcos. No caminho para casa, a equipe do Hudson de Haarhoff testemunhou um confronto entre Spitfires e Stukas. Os Stukas estavam atacando navios que voltavam para Dover. Haarhoff viu um Stuka mergulhar, soltar suas bombas e subir de volta. "Olhei para o alvo e vi apenas um rebocador inofensivo puxando uma barcaça carregada de tropas", contou. Uma enorme parede de água subiu na frente do rebocador, embaçando a visão. "Achei que não fosse mais vê-lo, mas não demorou nada para o rebocador avançar, com a coluna de água diminuindo cada vez mais. O valente rebocador saiu completamente ileso, e eu fiz uma saudação."

A manhã de 2 de junho começou calma para o Comando de Caça, com suas patrulhas encontrando pouca resistência. Tony Bartley contou que seu esquadrão desobedeceu às ordens e desceu para 9 mil pés, onde encontrou trinta Heinkels 111, dos quais destruiu cerca de dezoito. Ainda mais abaixo, Bartley via Stukas ocupados em suas tarefas.

Acabou que os Stukas não conseguiram frustrar a fuga da BEF, denunciando a mentira de seu comandante-chefe. Acabou sendo revelado que a Luftwaffe de Hermann Goering não podia, afinal, destruir a Força Expedicionária Britânica — não importava o que ele tivesse dito a Adolf Hitler.

Em 2 de junho, o 611º Esquadrão teve seu primeiro dia sobre Dunkirk. O líder de esquadrão John McComb lembra de que tinham planejado um coquetel para

as esposas no refeitório. Quando a ordem chegou para irem a Dunkirk, decidiram não cancelar as bebidas, já que "não poderíamos permitir que Hitler interferisse com nossos hábitos alcoólicos". O esquadrão estava prestes a decolar em patrulha quando um dos pilotos, Donald Little, saltou brevemente para a asa do avião de McComb e pediu a ele que alimentasse seu cão naquela noite. McComb e a esposa dividiam um chalé com mais dois casais: Little e sua esposa e mais outro piloto, Ralph Crompton, e sua esposa. "Naquela manhã", lembra-se McComb, "encontramos um bando de Messerschmitts e nos deparamos com todo tipo de problemas. Acabamos perdendo esses dois jovens pilotos." O esquadrão foi voltando para Inglaterra aos poucos, os aviões sozinhos, no máximo em duplas. "A festa já tinha começado, e sempre comemoravam quando algum avião chegava de volta. Até que Lil Crompton e June Little perceberam que não tinha mais ninguém vindo." As duas jovens não pediram qualquer ajuda ou apoio. "Elas não derrubaram uma única lágrima e nem soltaram uma só palavra, simplesmente saíram da antessala em silêncio e voltaram para o chalé."

Ao longo de todo o período da Batalha da França e da evacuação, 931 aviões britânicos (dos quais 477 eram caças) não regressaram das operações, foram destruídos no solo ou sofreram danos irreparáveis. Durante o mesmo período, 1.526 aviadores foram mortos, feridos ou feitos prisioneiros.

Durante o período da evacuação, os números são menos precisos. O Grupo 11 relatou 258 aeronaves alemãs destruídas. A *História Oficial Britânica,* de 1953, oferece uma estimativa de 177 aviões britânicos destruídos ou danificados, dos quais 106 eram caças. Quaisquer que sejam os números, no entanto, parece claro que a Luftwaffe perdeu mais aeronaves do que o Comando de Caça. E, apesar de erros terem sido cometidos por ambos os lados, os dois acabaram muito desgastados. Os britânicos por perderem muitos de seus aviões, a Luftwaffe por terem sido ordenados a cumprir uma tarefa impossível. E ambos os lados foram restringidos pela distância entre suas bases e a batalha, tendo um tempo limitado no ar.

No entanto, em última análise, sendo a tarefa realista ou não, a Luftwaffe não tinha conseguido destruir a Força Expedicionária Britânica — era a primeira vez que a Força Aérea Alemã falhava em um objetivo declarado. E não só isso: não conseguiu nem sequer fazer um grande estrago na Força Aérea Real.

A RAF, por outro lado, demonstrou que a tão temida Luftwaffe poderia ser anulada e ganhou experiência para a imensa batalha aérea que estava por vir. Tinha derrubado um grande número de inimigos e, com ajuda do tempo, protegido a Força Expedicionária Britânica. E o mais importante: não tinha perdido.

Assim, podemos acrescentar, com alguma confiança, o último grande elemento que contribuiu para o milagre da libertação: o desempenho da Força Aérea Real.

43 A Entertainments National Service Association [Associação Nacional de Serviço de Entretenimentos], uma organização que oferecia entretenimento às Forças Armadas.
44 Seu assistente, Hugh Ironside, falou das festas "horríveis" que Dowding costumava organizar com a irmã. "Stuffy pegava uma garrafa de xerez e botava suas músicas velhas para tocar no velho gramofone. Depois de um tempo, minha maior dificuldade era achar quem aceitasse o convite."
45 Ver capítulo 6.
46 Ver capítulo 4.
47 Expressão em uso desde 1918.
48 Naturalmente, foi isso que levou à escolha do molhe para o serviço de embarque, no auge de 27-28 de maio, pelo capitão William Tennant.
49 Gíria africâner que designa um sul-africano branco. [N.T.]
50 Potter não falou sobre como se sentiu mas deve ter sido no mínimo exasperante passar por aquela provação apenas para descobrir que o barco estava a caminho de Dunkirk, e não da segurança da Inglaterra.

Onze

Uma nova Dunkirk

A Operação Dínamo não é muito conhecida nos Estados Unidos — na verdade, não é muito conhecida em nenhum lugar fora do Reino Unido. O que é uma grande vergonha, já que teve um enorme significado para a história internacional. Se a BEF tivesse sido capturada ou destruída em Dunkirk, é quase certo que a Grã-Bretanha teria sido forçada a se render. Teria se tornado, como Churchill advertiu a seu gabinete, um estado escravo, permitindo que Hitler concentrasse seus esforços na União Soviética. E, sem a Grã-Bretanha como parceira, é difícil ver como os Estados Unidos conseguiram abrir uma segunda frente.

Mas vamos deixar as conjecturas de lado — não é realmente necessário fazê-las. Se Churchill tivesse se rendido, todos estaríamos vivendo em um mundo muito diferente. Minha família não estaria viva, porque todos os judeus teriam desaparecido da Grã-Bretanha. E, sem a Grã-Bretanha para preservar a liberdade e o Estado de Direito, as normas totalitárias da Alemanha nazista teriam se espalhado por toda a Europa. Barbarismo, intolerância e coerção seria a ordem natural das coisas.

A cerimônia de encerramento dos Jogos Olímpicos Londres 2012 apresentou uma vinheta de Winston Churchill, interpretado por Timothy Spall, emergindo de um modelo do Big Ben. Parecia que os organizadores estavam sugerindo que

todos só estavam ali, desfrutando dos Jogos livres em um Reino Unido livre — em um mundo livre — graças àquele homem. Ou mais precisamente graças àquele período, àquelas poucas semanas em que Churchill se manteve firme e o Exército britânico conseguiu escapar.

Essa é a mensagem principal deste livro. O conto da retirada e da evacuação não é só uma história britânica, um pedaço da história que aconteceu antes de a América e a Rússia se juntarem contra Hitler. É a história da preservação global da liberdade, da prevenção de uma era de trevas. E merece ser lembrada.

E isso tudo já era muito claro antes de pararmos para analisar o que aconteceu com o retorno da BEF. Depois que os navios entraram em curso, o mundo ainda tinha uma chance.

Muitos homens dormiram nos navios a caminho de casa. Alguns tentaram encontrar lugares tranquilos onde não seriam perturbados. "A gente chegava na Inglaterra, descarregava os soldados e voltava para as praias", contou o tenente-comandante John McBeath, do HMS Venomous. "Aí veio um soldado desesperado, dizendo que tinha voltado para Dunkirk sem saber."

Leon Wilson, um artilheiro francês, cruzou para a Inglaterra em um destróier cujo capitão deu boas-vindas ao grande contingente francês a bordo dizendo: "Venham, sapos![51] Sentem-se e comam alguma coisa!"

"Foi uma piada ótima!", contou o magnânimo Wilson, que se sentou e comeu bem pela primeira vez em dias. "Acho que nem o Hotel Savoy poderia fornecer uma refeição daquelas."

A grande maioria das tropas britânicas voltando para casa compreendia que tinham sofrido uma derrota terrível. Muitos sentiram que tinham envergonhado o país. Esta atitude aparece no fim do filme, pelo personagem Alex. Mas havia uma surpresa guardada para os que se sentiam assim: "Quando chegamos na Inglaterra, a recepção foi incrível", contou Ian English, oficial da Infantaria Ligeira de Durham, que testemunhou a euforia do público que fez os soldados se sentirem outra vez como heróis. Humphrey Bredin embarcou em um trem em Dover, pegou no sono e acordou em um lugar chamado Headcorn, onde, conta, "as mulheres quase fizeram uma festa para a gente. Elas invadiram o trem com chá, café e pãezinhos." Anthony Rhodes estava na rua, tranquilo, quando um completo estranho enfiou dinheiro em sua mão. O capitão Gilbert White ouviu as mulheres do Serviço Feminino Voluntário gritando "Muito bem! Um excelente trabalho!", quando seu trem passou. Laranjas e cigarros foram enfiados pela janela do vagão do soldado William Ridley, que notou um "Sejam bem-vindos, heróis de Dunkirk" pintado na lateral de um edifício. Quando o sargento Ted Oates conseguiu parar para escrever cartas, escreveu para a

família: “Tivemos uma recepção maravilhosa aqui. É como se fôssemos heróis ou algo do tipo, só não sei muito bem por quê.”[52]

Para Bredin, a reação do público era motivo de constrangimento. “Maldição, sentimos como se estivéssemos fugindo!” Ridley também fala da vergonha que sentia, e muitos soldados estavam irritados com o que viam como traição dos políticos, de seus oficiais e até do próprio Exército.

Em 2 de junho, Anthony Eden, Secretário de Estado para a Guerra, foi vaiado enquanto falava às tropas, em Aldershot. Por volta da mesma época, Basil Dean, chefe da Ensa, estava em um pub de Bridport, onde ficou ouvindo soldados trocando relatos perturbadores de suas experiências. Um homem queixou-se de que os oficiais juniores de sua unidade tinham tomado os veículos e fugido da costa francesa, deixando os suboficiais e soldados por conta própria, e muitos o apoiaram, irritados. Em meados de junho, Colin Perry, de 18 anos, ouviu de um soldado que seus oficiais tinham abandonado os homens quando o navio foi afundado por Stukas. Setenta e sete anos mais tarde, Maurice Machin, do Corpo de Serviços do Exército Real, continua furioso com o acontecido: “Dizem que Dunkirk foi uma vitória. Não foi! Foi uma bagunça, pura desordem. Se o povo britânico não tivesse vindo em nosso auxílio, eu e muitos outros estaríamos mortos.”[53] George Purton tem críticas mais contidas, mas muito semelhantes: “Fomos enviados para uma situação além de nossas capacidades.”

Ainda assim, não importa se considerarmos a evacuação um milagre ou uma confusão generalizada — a reação pública não foi planejada nem imposta. Era uma demonstração espontânea de alívio. Amigos e parentes estavam a salvo, e a guerra ia continuar. Em seu hospital, no norte de Londres, a enfermeira Eileen Livett cuidou dos soldados recém-chegados. Ela os considerava heróis, “porque todos aqui em casa percebemos quão difícil era a situação... Era mesmo arriscado.” E foi esse o estado de espírito que Winston Churchill manipulou com tanto sucesso quando, ao falar à Câmara dos Comuns, admitiu que as evacuações não poderiam ser consideradas vitórias de guerra, mas que tinham conseguido “um milagre de libertação”.

Para algumas pessoas, Dunkirk se tornou uma inspiração pessoal. Nella Last se sente parte de algo “eterno e que nunca envelhece... Fiquei muito feliz por ser da mesma raça que os resgatados e os que resgataram.” Para o pacifista de longa data Dennis Argent, foi o estímulo para mudar suas crenças — ele passou a compreender as circunstâncias em que matar um inimigo “pode ser, obvia e diretamente, o melhor meio de salvar as vidas de companheiros trabalhadores civis e talvez até de amigos e familiares”.

Em um discurso proferido vários meses após a Operação Dínamo, o historiador Lorde Elton descreveu Dunkirk como a virada da maré. As pessoas

estavam aprendendo que "as coisas que realmente importavam não eram as complicadas e exclusivas. Não eram as ações e as casas noturnas restritas que importavam, e sim ter um teto e uma refeição, com o som do riso das crianças ao redor."

A impressão que Elton tinha de Dunkirk como um despertar nacional pode ser um pouco simplista (e extremamente sentimental), mas não há dúvida de que foi o começo da mudança no clima social e político britânico. Antes de Dunkirk, o governo não poderia se dar ao luxo de fornecer leite gratuito para mães e crianças. Em 7 de Junho, foi introduzido um regime que oferecia precisamente isso. De repente, dinheiro não era um problema.

Dias depois, Harold Nicolson, secretário parlamentar do Ministério da Informação, entregou um documento ao Gabinete descrevendo como se operava a mudança na velha ordem mundial. "Deve-se fazer todos os esforços para proporcionar uma verdadeira igualdade de oportunidades para a geração mais jovem." Em resposta, Lorde Halifax, uma relíquia de outra era, foi forçado a reconhecer que os valores humanos tinham passado a parecer mais importantes do que a pureza financeira.

Se a Grã-Bretanha quisesse que sobreviver, precisaria mais do que nunca da ajuda da população comum — precisaria deles para lutar, para trabalhar longas horas em fábricas, para oferecer seu tempo em ajuda ao esforço de guerra e tolerar todo o tipo de regulação e restrições.

Em troca, teria que haver compensações. O povo receberia salários melhores e maior proteção. Ainda assim, a nova importância dada à população também lhes conferia um lugar de maior destaque na sociedade — o que foi reconhecido no editorial do *The Times* em 1º de julho:

> Quando falamos de democracia, não estamos falando de uma democracia que mantém o direito de voto, mas esquece o direito ao trabalho e à vida. Quando falamos de liberdade, não estamos falando do robusto individualismo que exclui a organização social e o planejamento econômico. Quando falamos de igualdade, não estamos falando da igualdade política anulada pelo privilégio social e econômico. Quando falamos de reconstrução econômica, estamos pensando menos na produção máxima (embora também seja necessária) do que na redistribuição equitativa... A nova ordem mundial não pode ser baseada na preservação do privilégio, seja este o privilégio de um país, de uma classe ou de um indivíduo.

Ao que parecia, lutar para resistir à iniquidade nazista fazia pouco sentido se a Grã-Bretanha não reconhecesse as próprias desigualdades. Dunkirk transformou

ideias abstratas como liberdade e igualdade em objetivos palpáveis, que o governo de guerra logo começaria a incorporar na vida britânica. O choque repentino de Dunkirk foi o estopim para a criação da Grã-Bretanha moderna.

No entanto, nada disso serviu de muito consolo para os que foram feitos prisioneiros na França ou trazidos de volta feridos. Em seu hospital, em Barnet, Eileen Livett atendia homens que sofreiam terrivelmente. Um dos pacientes de quem ela gostava muito era um jovem no fim da adolescência com queimaduras de terceiro grau — o rapaz tinha uma condição física tão boa antes de ser ferido que as queimaduras curavam bem depressa, mas, quando Livett removeu as bandagens em sua cabeça, a orelha carbonizada saiu com o curativo. No dia seguinte, Livett estava de folga, e, quando ela voltou para o hospital, soube que o jovem tinha morrido. O curativo ao redor dos olhos tinha sido removido, e ele descobriu que estava cego. "Embora o rapaz estivesse se recuperando perfeitamente, o choque foi o suficiente para acabar com ele."

O fato é que a Operação Dínamo não levou toda a BEF de volta para casa — Mais de 140 mil soldados britânicos permaneceram na França. Alguns não chegaram a Dunkirk, enquanto os membros da 51ª Divisão (Highland), enviados para reforçar a linha Maginot, permaneceram ao sul do Somme, isolados do restante do Exército pelo avanço alemão. A divisão continuou a lutar depois da Operação Dínamo, mas foi cercada e capturada em 12 de junho, em St. Valery-en-Caux.

No mesmo dia em que a 51ª Divisão estava sendo levada para o cativeiro, duas novas divisões — a 52ª Divisão (Lowland) e a 1ª Divisão Canadense — chegavam à França como parte de uma segunda Força Expedicionária Britânica, enviada para ajudar os franceses na resistência contra os alemães. No entanto, esta segunda BEF não chegou a ter êxito. Seu próprio comandante, o general de Exército Brooke, queria evacuar as tropas depois de apenas dois dias, mas Churchill estava tão ansioso para a França permanecer na guerra e tão preocupado com o efeito de outra evacuação sobre o moral francês que ordenou às divisões para ficar onde estavam. Em 14 de junho, as tropas alemãs entraram em Paris, deixando bem claro que os franceses tinham sido derrotados — e finalmente foi dada a ordem para a segunda BEF evacuar de Bordeaux, Cherbourg, St. Malo, Brest e St. Nazaire.

Pode parecer surpreendente, mas apenas algumas semanas depois da primeira evacuação, houve uma segunda retirada caótica na costa, envolvendo mais uma vez o abandono de suprimentos e terminando em um novo chamado para pequenos barcos. A segunda retirada também levou a um dos maiores desastres marítimos na história britânica, com o Lancastria, da Cunard Line, que levava

mais de 6 mil pessoas de volta para a Inglaterra, afundado por aviões alemães logo ao deixar St. Nazaire. Por volta de 4 mil homens, mulheres e crianças morreram, a maioria afogada. Churchill recusou-se a permitir que a notícia do afundamento do Lancastria fosse liberada, alegando que a imprensa já tinha publicado bastante notícias ruins naquele dia. A operação Ariel (o codinome para a evacuação da segunda BEF) trouxe mais 191 mil tropas aliadas à Grã-Bretanha.

Em 22 de junho, a França assinou um armistício com a Alemanha. A assinatura ocorreu no mesmo vagão ferroviário e na mesma clareira em Compiègne que o armistício de 1918. Hitler queria vingança, queria humilhar os franceses — mesmo que isso significasse arrancar um velho vagão ferroviário da parede de um museu e transportá-lo até o campo.

Escrevendo de Berlim, em 14 de junho, o jornalista americano William Shirer observou que os comensais se aglomeravam em torno de um alto-falante no bar do hotel quando as notícias da entrada dos alemães em Paris foram anunciadas. Eles sorriram e pareceram felizes, mas não houve nenhuma empolgação indevida, e todos voltaram para suas mesas para continuar comendo. Na manhã seguinte, o jornal do Partido Nazista, *Volkische Beobachter*, relatou: "Paris era uma cidade de frivolidade e corrupção, de democracia e capitalismo, onde judeus podiam entrar na corte, e negros, nos salões. Aquela Paris nunca mais se reerguerá."

Shirer chegou a Paris três dias depois e encontrou as ruas desertas e as lojas fechadas. À noite, as ruas que ele lembrava cheias de riso e música estavam escuras e vazias, mas havia turistas. Todos os soldados alemães pareciam carregar câmeras e agir como turistas ingênuos. "Hoje os vi aos milhares, fotografando Notre-Dame, o Arco do Triunfo, os Invalides", escreveu.

Mesmo com o armistício, a maioria dos soldados franceses que tinham sido levados à Grã-Bretanha pelas operações Dínamo e Ariel optou por regressar à França. Um dos que ficaram foi Leon Wilson. Evacuado para Dover no início de junho, Wilson tinha sido mantido no White City Stadium até mudar de nome e se juntar ao Exército britânico. Estacionado em Wiltshire, ele foi enviado a uma escola para crianças, onde ia quase todos os dias se sentar perto da porta para aprender inglês. "Não demorei a começar a falar", contou, "e depois de um tempo já falava muito bem".

Em um intervalo da escola, Wilson compareceu a um baile no Astoria em Tottenham Court Road. Havia mais mulheres do que homens presentes, e ele notou "uma linda jovem, muito pequena, de cerca de 1 metro e meio, mas fantástica". Ele a convidou para dançar, e, no fim da noite, os dois caminharam

até o Hyde Park, onde Wilson tentou beijá-la — e foi assim que conheceu sua esposa.

Wilson começou a treinar em vários locais pela Inglaterra e foi enviado ao Egito em 1943 como anspeçada artilheiro. Meses mais tarde, foi transferido para o Corpo de Inteligência, com quem foi para a Itália. Em agosto de 1944, chegou em sua cidade natal, Paris, apenas dois dias depois da libertação da França. Ele foi direto para a antiga casa de sua família, em 8 Rue des Bois, 19º Arrondissement — mas a família de Wilson era judaica, e muita coisa havia mudado na cidade desde que ele a visitara pela última vez:

> Toquei a campainha. Fui até a zeladora, e ela desmaiou quando me viu. Achou que eu estava morto! E eu estava com o uniforme do Exército britânico! Depois de uns minutos, eu disse que queria subir para ver meus pais, que não sabia o que tinha acontecido com a minha família. E, claro, enquanto eu estava falando com ela, alguém deve ter ouvido e foi falar com as pessoas que tinham se mudado para o primeiro andar. Eu subi e vi uma suástica de plástico presa à direita da porta. Bati, e atendeu uma senhora — ela estava chorando, junto com mais três ou quatro crianças também chorando. E as pessoas gritavam da rua: "Por que não prende eles!?"

Os nazistas tinham enviado os novos ocupantes para o apartamento, mas Wilson não queria saber deles — só queria encontrar a própria família. Passou vários dias procurando, mas não conseguiu descobrir nada. Foi para a antiga fábrica da família, na Rue Belleville, e a encontrou. Acabou voltando para o apartamento. Deixou seu endereço em Londres com a zeladora.

Depois de uma longa espera, chegou a notícia de que seu pai e um irmão tinham aparecido em Paris — tinham sobrevivido juntos aos campos de concentração. Mas sua mãe, sua avó e seus outros três irmãos (o menor tinha apenas dois anos) morreram em Buchenwald.

Duas semanas depois de chegar a notícia, o pai de Wilson foi visitá-lo em Londres, mas sem o irmão. "Fiquei feliz por meu irmão não ter vindo", contou Wilson. "Meu pai me mostrou uma foto dele. Era só um esqueleto, pele e osso." O pai contou que os guardas do campo de concentração tinham separado homens de mulheres, mas não disse muito mais. "Nunca perguntei ao meu irmão sobre o que eu ele viveu lá", cotou Wilson. "Por que trazer todas aquelas memórias à tona?"

Leon Wilson viveu na Inglaterra desde o fim da guerra, mas, em 1950, voltou para Dunkirk. Queria visitar uma aldeia fora da cidade onde ele e os

companheiros tinham parado durante a retirada e roubado bicicletas de uma loja. A bicicleta ajudara a salvar sua vida, mas ele se sentia culpado.

Depois de procurar por um tempo, Wilson encontrou a loja — ainda estava lá. Ele ficou parado um tempo do lado de fora. "Para ser sincero, fui um covarde", contou. "Podia entrar para dizer que estava arrependido por pegar algumas bicicletas, mas fiquei muito abalado ao ver o lugar que realmente salvou nossas vidas."

Leon Wilson passou por muitas reviravoltas desde Dunkirk, mas a evacuação continua sendo o evento que definiu toda a sua vida. O mesmo vale para muitos dos homens evacuados e feitos prisioneiros. No entanto, Dunkirk afetou mais do que as vidas daqueles que estiveram lá, ou mesmo daqueles que podem se lembrar do acontecimento. É um evento cultural, um ícone cujo significado mudou ao longo dos últimos 77 anos, conforme a sociedade mudava. E, atualmente, estamos chegando ao ponto em que Dunkirk se transforma de memória viva em história. Logo não haverá mais quem possa nos dizer como realmente foi. Os políticos, os historiadores e os jornalistas estarão completamente livres para invocar a história como quiserem, seja para confirmar um preconceito, avançar uma carreira, ou apresentar os fatos sem mascará-los. E é justamente o momento que Chris Nolan escolheu para um filme de sobrevivência ambientado durante a evacuação. Eu queria conversar com os homens envolvidos no filme, tentar saber o que eles sentiam sobre o evento histórico de Dunkirk, como o abordaram e como o transformaram em filme.

Emma Thomas é a produtora e esposa de Chris Nolan. Ela já tinha lhe trazido muitas ideias para filmes, e contou: "Noventa e nove por cento das vezes ele até fica intrigado com a ideia, mas não vê como abordá-la como diretor." Desta vez foi diferente. Emma contou que estava lendo sobre Dunkirk e conversou com o marido sobre como não havia filmes recentes sobre o assunto. "Ele viu a lacuna a ser preenchida", contou ela, "o que me deixou muito feliz".

Chris cresceu ouvindo a história de Dunkirk, e, depois que Emma lhe deu a ideia, ele começou a ler a respeito. Chris se isolou, assim como fez com Batman — outra instituição icônica e amada. "Sozinho, no meu próprio tempo, encontro meu estilo para contar a história que acho que precisa ser contada", explicou ele. Nolan precisa se distanciar de pressões e influências.

Mas o processo de escrever o script de Dunkirk foi incomum. "Fiz muitas pesquisas históricas e li muitos relatos de primeira mão, o que não costumo fazer, não importa se estou lidando com a vida real ou não." Isso porque ele queria entender a mecânica do evento. Depois, Nolan começou a pensar em

como contar a história. “Depois que senti que sabia de cor como tinha acontecido, pude organizar a estrutura.”

Mas ele não lançou a ideia imediatamente para um estúdio, primeiro se sentou e escreveu o roteiro. Então foi dar uma longa caminhada. Em Dunkirk.

Chris pediu ao designer de produção, Nathan Crowley, para encontrá-lo na cidade em agosto de 2015. Parecia o lugar óbvio para começar, e ninguém tinha ideia de por que estavam lá — ou, na verdade, de quem eram. Como disse Nathan: “É só fazer Chris usar um boné de beisebol que ninguém sabe quem ele é.” Mas essa caminhada definiria a aparência e o clima do filme. Nathan (que trabalhou com Chris nos filmes *O Cavaleiro das Trevas* e *Interestelar*) tem um trabalho de grande porte. “Qualquer coisa que você vê na frente da câmera, qualquer coisa física, é responsabilidade da equipe de projeto de produção. Da escolha da locação à aparência dos navios, ou se os navios hospitalares têm perspectivas para a praia, os aviões, o molhe, os destróieres, destróieres de meia escala... Somos responsáveis por tudo, exceto pelos trajes e pelos efeitos especiais. Nós criamos o mundo em que o filme se baseia.”

Nathan e Chris andaram do porto até Bray Dunes, mas não chegaram a La Panne. “Já estávamos meio cansados”, contou ele. Mas a caminhada foi essencial para a sua compreensão do filme. Os dois tentaram estudar o molhe para compreender do que era feito, e logo perceberam que tinham que filmar ali, em Dunkirk. “Não tem como fabricar uma cópia, o cenário é único”, disse Nathan. “A maré, a praia, os prédios da cidade... o próprio molhe.”

Mas eles não procuravam apenas a atmosfera do lugar, também queriam a integridade da história. “Sentimos que *deveríamos* filmar lá, que era importante.” Os dois começaram a se perguntar se conseguiriam Spitfires Mark I verdadeiros e algum pequeno barco que tivesse participado do evento. “Sentimos que deveria haver uma espécie de retorno. Que precisávamos de alguns itens originais, que seria bom reconstruir o molhe na posição original. Em parte, era uma busca pela precisão, mas também parecia ser a coisa certa a se fazer. Tanto pelo o filme como pelo evento.”

Quanto mais andavam, mais aprendiam. “Vendo a mudança da maré, o tamanho das ondas... acabamos percebendo que é mesmo uma praia difícil de sair”, contou, rindo. Depois que começaram a construção do cenário, as dificuldades se acumularam. “Era difícil reconstruir o molhe, e achamos difícil prender um navio no molhe reconstruído. E, quando construímos nosso píer de caminhões... ah, foi muito difícil! Aí que realmente começamos a entender a magnitude da tarefa, que passamos ter uma ideia do que eles tiveram que fazer.”

Nathan foi rápido em enfatizar que ele e a equipe não estavam sob fogo de bombas, que não havia Stukas sobrevoando a praia e que o inimigo não estava

atacando o perímetro enquanto trabalhavam. “Só estávamos tentando atracar barcos no molhe, coisa que descobrimos que não é nada simples. O molhe não foi construído para isso.”

De certo modo, isso também ocorreu ao capitão William Tennant. Na noite de 27 de maio de 1940, assim como às tripulações de muitos navios nos dias que se seguiram. “Recriar esses eventos deu a todos uma amostra do que os homens passaram na época, e só aumentou nosso senso de responsabilidade com a preservação da história.”

A etapa seguinte levou Chris e Nathan de volta para casa. “Montei um minidepartamento de arte na garagem do Chris”, contou Nathan. “Era só eu e ele. Chris queria descobrir como fazer o filme antes de trazer qualquer outra pessoa para o projeto.”

Por fim, Chris e Emma apresentaram a ideia para a Warner Brothers. “Fomos a eles com o roteiro pronto”, contou Emma. “Por isso pudemos dizer exatamente como ia ser. E eles ficaram muito animados.” O problema é que Dunkirk não é apenas um evento pouco conhecido na América do Norte — é também uma história de fracasso, uma catástrofe militar. Eram os dois elementos mais desafiadores para uma empresa cinematográfica americana. “Mas acho que a universalidade da história, a acessibilidade dos dilemas, faz com que todos possam entender a mensagem, não importa de onde venham.”

“Parece que é o momento certo para esse filme”, contou Emma, “porque estamos em uma posição privilegiada”. O fato é que Chris e Emma fizeram alguns filmes de muito sucesso, o que os deixa bem com o estúdio. “Eles tendem a dar a Chris o benefício da dúvida... pelo menos por enquanto!”, contou Emma. “E também foi mais ou menos assim com *A Origem*, um filme totalmente não-convencional que teria sido difícil para qualquer outra pessoa, mas Chris tinha acabado de lançar um enorme sucesso. Para *Dunkirk*, era a mesma situação, e eles entenderam o que a história nos empolgou.”

Então, com um estúdio apoiando a ideia, Chris e Emma montaram a equipe. Foram falar com Nilo Otero, primeiro diretor assistente, um homem com quem já tinham trabalhado em filmes como *A origem* e *Interestelar*. Nilo descreveu seu papel dizendo: “Sou como o imediato de um navio. Chris é o capitão, então pensa em estratégia e metas gerais, enquanto eu faço o navio funcionar. Essa é a melhor analogia. Eu tinha um segundo diretor assistente que sempre perguntava: ‘Mais chocolate quente, imediato?’, fazendo referência ao filme *Nosso barco, Nossa vida.*”

Nilo também falou sobre sua primeira tarefa em um filme. “Pego o roteiro e divido em componentes. Para a cena um pego a descrição, o que vai ser necessário e onde ela vai acontecer.” Ele então elabora uma série de “tiras” (que

antes eram tiras de papelão, mas o processo foi computadorizado), cada uma representando um período de filmagem, e decide quantas serão rodadas em cada dia de filmagem.

Com esta distribuição, Nilo e Chris criam um calendário provisório, tentando encaixar as filmagens da história a ser contada no tempo disponível. “E aí começam as negociações”, explicou Nilo. “Às vezes dia tal está muito leve, o outro está muito cheio... E vamos elaborando um calendário provisório enquanto revisamos cada componente como os elementos de produção individuais.” Com isso, eles passam a pensar a questão geográfica. “Onde vamos filmar? Onde exatamente na praia de Dunkirk? O que vai ser filmado no Reino Unido, o que vai ser filmado nos Estados Unidos, o que vai ser no mar?” *Dunkirk* foi um projeto assustador para Nilo, um apaixonado pela História, particularmente pela Segunda Guerra Mundial: “Estive no canal da Mancha, e é um braço de mar difícil. Para mim, o primeiro milagre de Dunkirk foi o clima. O que tornou tudo possível foi essa ridícula aparência de mar calmo, como o Canal *nunca* é. Não foi tão absurdo Hitler acreditar que a evacuação não teria como ser bem-sucedida: quem poderia esperar que alguém fosse conseguir atravessar o canal em um barco a remo?”

A equipe então cresceu para incluir, entre outros, o decorador Gary Fettis, o figurinista Jeffrey Kurland, o coordenador de efeitos especiais Scott Fisher e o mestre de acessórios Drew Petrotta. Cada um tinha uma responsabilidade específica, mas trabalham em colaboração, e suas funções se interconectavam. Gary Fettis explicou que a equipe “fornece todos os detalhes, dos adereços ao vestuário, que definem os personagens e sustentam o enredo”. Em geral, os filmes de Nolan têm uma atenção minuciosa aos detalhes. Em *Interestelar*, por exemplo, a jovem morava em um quarto com uma parede de livros — Gary, Emma e Chris, juntos, escolheram cada livro do cenário. Mas, para *Dunkirk*, o processo era um pouco mais orgânico. “A ênfase estava na varredura panorâmica da paisagem — a praia, as áreas industriais, o molhe.” A regra principal de Gary é que nada deve distrair. Em vez disso, cada detalhe deve servir à história, à visão do diretor, à imaginação dos atores. Gary diz que Chris não queria forçar a destruição e a carnificina da guerra a um nível que dominasse a narrativa. “A ordem era manter tudo muito simples e sem firulas, então meu desafio foi como transmitir a mensagem num cenário tão grande, onde qualquer aparato militar poderia ficar obscurecido.”

Jeffrey Kurland e Drew Petrotta, que cuidavam respectivamente do vestuário e dos acessórios, trabalham em estreita colaboração, já que ambos cuidam dos aspectos intrínsecos a cada personagem — como se vestem, o que possuem, manipulam ou usam. Drew descreveu seu trabalho: “Se tem uma mesa em um

quarto e os personagens estão comendo o jantar, não cuidaríamos da mesa: ficamos com a parte dos pratos e da comida." Em um cenário histórico como Dunkirk, ele teve que permanecer o mais próximo possível do que descobriu em sua pesquisa. "E em um filme militar como esse, é basicamente preparar o que os caras tinham à mão. Só precisamos pensar na quantidade, e isso dependia do número de pessoas e da verba disponível."

Enquanto Jeffrey organizava a fabricação de centenas de trajes, chegando até ao ponto de ter de mandar construir teares para criação do tecido de época, seu departamento não teve que se preocupar muito. "Não tinha muito trabalho de produção, só algumas armas de borracha e coletes salva-vidas." Drew encontrou jaquetas originais da época em estilos diferentes e as mostrou a Chris, que escolheu o modelo favorito. "Então as recriamos, para parecerem novas."

Para o departamento de Jeffrey, usar trajes originais estava fora de questão. "Os uniformes teriam se desmanchado com o desgaste que iam sofrer, dentro e fora da água, explodidos com areia... Seria impraticável." Drew, no entanto, poderia usar itens originais. "Tínhamos ótimos binóculos, que usamos para um coronel no molhe — binóculos reais da Segunda Guerra. Também usamos algumas ferramentas de navegação verdadeiras. E alguns dos rifles eram da época." Seu departamento também recriou os folhetos usados nos momentos iniciais do filme. "Mostramos algumas cópias dos originais para Nathan e Chris, e eles criaram sua própria versão. São bem similares aos verdadeiros, mas com algumas coisas aumentadas, como as cores, para ajudar na narrativa." Ele ri ao se lembrar da quantidade: "Mandamos imprimir 5 mil."

Jeffrey e Drew também trabalham em estreita colaboração com Scott Fisher, a cardo dos efeitos especiais. Scott é responsável por "todos os efeitos físicos, mesmo se forem criados na pós-produção, por computação gráfica". O departamento de Scoot evolui junto com a tecnologia — mas isso não muda em nada as exigências de Chris.

Scott acha que o CGI pode mudar a sensação que o público tem ao ver o filme. "Quando é usado em sequências inteiras pode ficar muito pesado", explicou. "Todo mundo conhece esses filmes: os mundos gerados por computador têm um visual muito distinto. CGI é uma ferramenta fantástica para a pós-produção, para remover os fios do dublê quando ele está sendo puxado para longe de uma explosão, ou se percebemos que está faltando um barco que deveria estar ali. Mas temos tantos desses itens reais na filmagem — navios de tamanho normal, o molhe, todos os extras —, que, se adicionarmos coisas na parte de trás do enquadramento, é muito menos perceptível. É só limpar."

Uma das grandes vantagens de filmar com cenário real é o impacto genuíno que o evento pode ter no desempenho de um ator. "Muda alguma coisa nas

reações", explicou Scott. "Com *Interestelar*, Chris queria que o robô estivesse no set dizendo as falas dele e interagindo com o ator, em vez de o ator olhando para uma tela verde, simulando ver alguma coisa e fingindo interagir". Para Scott, isso é ainda mais verdadeiro quando é filmado o impacto de uma bala ou uma explosão. Os efeitos podem até ser controlados e completamente seguros, mas as reações são viscerais. "Já estive em filmagens onde era para ser tudo feito com CGI, mas criamos um efeito bem simples, como uma bombinha de ar, só para ter uma reação. Quando acontece, dá para ver o brilho nos olhos do diretor. Eles ficam impressionados, comentando como a reação foi real. Com isso, passamos a fazer mais e mais disso."

Scott também acredita que o CGI tem um efeito sensorial e emocional na audiência, e pode fazer com que acabem se afastando do filme. "Os olhos do público já estão treinados para isso, e o CGI pode acabar tirando a pessoa do momento, porque ela sabe que não é de verdade. Acho que muda um pouco o modo de pensar." Para Chris e Nathan, o público precisa de uma experiência autêntica, uma perspectiva em primeira pessoa. Tem que ser um soldado sob o fogo na praia, um piloto de Spitfire que voa de encontro à Luftwaffe... É por isso que qualquer coisa que acabe com a imersão é indesejável. Chris quer que o filme tenha uma sensação documental. Como disse Nathan, "Queremos que o filme seja sobre como seria estar lá com eles".

O roteiro apresenta três narrativas através de quatro elementos, terra, mar, ar e — crucialmente — tempo. Em muitos aspectos, o tempo é o mais fundamental. Há um pulso de disparo de contagem regressiva que funciona através da história inteira e levanta perguntas inexoráveis. Os homens vão conseguir ir embora? Os navios vão sobreviver? Os aviões vão ficar sem combustível? Chris e Nathan trabalharam juntos para encontrar imagens definidoras para estes quatro elementos. Nathan começou fazendo um modelo do molhe. "Percebemos que o molhe parecia muito uma estrada que não dava em lugar nenhum", explicou. Ele primeiro pensou que a imagem definidora seria de homens sentados diante do mar, mas, depois de mais pesquisas e conforme as ideias se desenvolveram, isso mudou. "Não há nada de novo nessa imagem, o público já conhece isso. Não é interessante. Então foi ótimo começarmos com ela e depois deixá-la para trás. Foi uma decisão rápida."

O filme começa com Tommy abrindo caminho através do perímetro até a praia. "Definimos a cidade de Dunkirk com a perseguição pelas ruas antigas e misteriosas, com edifícios baixos. Então, a câmera se depara com o mar e fica apreendendo o tamanho dele... você conseguiu." A imagem-chave para o elemento terra foi "o molhe branco de três homens de largura, cheio de tropas, capacetes sem fim, até onde a vista alcança, indo para lugar nenhum — apenas

mar adentro. Isto transmite o desespero do episódio. Sem barcos. Só homens no molhe. A cena diz 'aqui é o fim da estrada'. Você foi perseguido até a água, e há uma ponte — mas não leva para a Inglaterra."

Para o mar, a imagem definidora era a de um soldado sentado no casco de um barco virado para cima, encalhado no Canal da Mancha. O barco está abandonado, a hélice quebrada arrancada pela força do mar. Foi bombardeado muito longe da praia para voltar e muito longe de casa para nadar. Para Nathan, isto transmitiu "o movimento circular do filme, o eterno *Dia da Marmota* para aqueles soldados que saíram da praia, mas tiveram o navio afundado e precisaram voltar. E ali está aquele soldado alquebrado, sentado em destroços no meio do mar. Ele está exausto, está desistindo, nada pode salvá-lo. O homem sentado entre um grande céu e um grande mar."

Esta imagem inspirou outra decisão: "Isso nos ajudou a escolher a tecnologia IMAX, que é um formato excelente para cobrir o céu." Os pequenos navios também definem o elemento do mar. O filme apresenta um em particular, o Moonstone, um barco encontrado no Lago Ness. "No tempo do filme, acompanhamos este pequeno barco durante seis horas", conta Nathan. "É uma imagem bem conhecida, mas absolutamente fundamental — o Moonstone é a parte realmente humana da história."

Para Emma, isso é parte do que dá tanto apelo à história. "Qualquer filme que vá atrair uma audiência moderna tem de ser uma história sobre a humanidade", explicou. "Você pode assistir a quantos filmes de guerra quiser e se sentir distanciado, porque vai pensar 'não estou no Exército. Não fiz o serviço militar e nunca farei', mas o que diferencia a história de Dunkirk é que também é a história de civis. É a história do heroísmo cotidiano. É por isso que é atraente como filme, são os soldados esperando para serem resgatados e as pessoas nos pequenos navios vindo para salvá-los." Para Chris, os civis entrando voluntariamente em uma zona de guerra é o que faz de Dunkirk "uma das maiores histórias de todos os tempos".

O Spitfire, por sua vez, une dois elementos: ar e tempo. Câmeras foram colocadas dentro da cabine para capturar a visão do piloto em ação e o que o piloto vê do mundo exterior. "Era sobre estar com o piloto", explicou Nathan. "Em vez de ver os mesmos planos de fora de sempre, queríamos que o público experimentasse essa peça de maquinário. A tarefa era conseguir câmeras em um avião real — o que fizemos — e nas asas, e realmente filmar Dunkirk de cima. Quando você sobrevoa a cena, vê a proporção do evento do ponto de vista do avião, em vez de através de um 'olhar de Deus'. O filme todo é sobre estar ali com aqueles homens."

Chris e Nathan voaram em um Spitfire, e isso delimitou o filme para eles. “O combustível só permite um voo curto período sobre Dunkirk, e há tantas outras considerações a se fazer — inclusive o ataque da Luftwaffe —, há tantas coisas a controlar para ter certeza de que poderá chegar lá e voltar.” Nathan acha que os desafios para um piloto de Spitfire eram semelhantes aos dos homens no molhe ou nos pequenos barcos: “É o tempo se esgotando, as chances se esgotando. As pessoas não percebem quantos aviões foram perdidos tentando proteger aquela praia.”

Enquanto fazia sua pesquisa, Nathan também foi atingido pela natureza industrial da área. “Não é uma cidade costeira pitoresca, é um grande porto industrial. Ninguém a retratou assim antes, e queríamos isso na história: a modernidade não romântica do cenário.” Ele contou que o molhe original, construído apenas dois anos antes do evento, era uma estrutura extremamente moderna. “Não se tratava de pessoas em cadeiras de praia, era um adendo à essa enorme área industrial — e grande parte dela estava em chamas.” Eles escolheram uma área onde os derramamentos de petróleo queimavam para o pouso do Spitfire. “Fiquei muito satisfeito em colocar esse aspecto brutal no filme.”

Recriar a fumaça preta que pairava sobre Dunkirk e que guiou a RAF da costa inglesa foi tarefa de Scott Fisher. Ele fez isso queimando diesel, mas a cidade de Dunkirk impôs restrições. “Nossa autorização para criar essa fumaça baseava-se na direção em que o vento soprava, porque ela era muito espessa. Não era tóxica, só tão densa que havia preocupações com os motoristas nas estradas próximas.” Mas o vento é um membro pouco confiável do elenco. “Havia uma fábrica local, e todo o edifício começou a se encher de fumaça — as pessoas não podiam trabalhar. E teve uma vez que a fumaça entrou na cidade. Ou seja, tivemos alguns incidentes.” Scott e sua equipe não podiam parar de trabalhar naquilo, “posicionando o diesel em áreas diferentes, até conseguirmos o efeito desejado”. O diesel foi passado através de uma bomba de alta pressão e aceso em um reservatório de contenção. “Tinha dias em que o vento soprava em uma direção muito ruim e nós simplesmente não conseguimos o que queríamos.”

Nathan lembra que um dia, de repente, a praia amanheceu coberta de espuma. “Foi como o *Doutor Jivago* ou algo assim, um monte de caras andando pela espuma.” Utilizar esses imprevistos era parte da filmagem. “Para nós, era assim que queríamos contar as histórias de Dunkirk. O evento era todo improvisado, um caos organizado. Havia tantas coisas diferentes acontecendo, tantos eventos individuais... há tantas versões de Dunkirk quanto havia homens na praia. E havia os pequenos navios, o molhe, os destróieres, as dragas de minas, os aviões, as traineiras holandesas, milhares de homens... foi um evento e tanto! O filme é

sobre ser jogado visualmente neste evento, e não ficar olhando de fora. Chris tem esses conceitos em mente, então só o ajudo a visualizar a coisa toda — esse foi o meu trabalho nos primeiros seis meses."

Há um último elemento crucial do filme que está sempre presente, mas também permanentemente ausente: o inimigo. Chris entendeu que não houve contato entre os soldados na praia e o inimigo e queria refletir isso no filme. "É assim que a guerra é vivida", contou Nilo Otero. "Quando você conversa com velhos soldados, percebe que eles não viram o inimigo. Quando alguém está atirando, você não põe a cabeça para fora e olha quem é! Você se enfia em um buraco e fica lá. É uma experiência assustadora. Acho que a situação se trata dessa revelação da mortalidade. Isso e o simples esforço para evitar a morte."

Para Chris, tornar a ameaça sem rosto liberta o evento de suas ramificações geopolíticas, transformando-o em uma história atemporal de sobrevivência humana. Ele não queria seguir uma abordagem clássica de filmes de guerra porque, de muitas maneiras, a história de Dunkirk não é a história de uma batalha convencional. "Foi a morte surgindo do céu", contou. "U-boots que ninguém via sobrevoavam o canal. O inimigo voa e se ergue através das ondas para pegar as pessoas, afundar os navios." Os soldados não conseguem entender a própria situação, e o público experimenta o mesmo horror. É por isso que a ação nunca sai da praia. "Se você não para de mostrar os alemães como alemães e generais em salas falando de estratégia, você levanta o véu", o que deixaria o público mais informado do que os soldados. "De pé em uma praia, tentando interpretar o que está acontecendo, se perguntando o que fazer para sair dali... 'Devo entrar nas filas? Entrar na água?'. Essa é a experiência da realidade que quero que o público compartilhe. É ver o comportamento de rebanho, o primitivo, o comportamento animal — as pessoas ficam em filas na água porque veem outras pessoas fazendo isso, não porque sabem que há um barco vindo. Acho isso fascinante e assustador."

Emma concorda. "O inimigo é mais assustador quando você não o vê. Não precisa vê-los. É uma noção tão simples, o que essas pessoas estavam passando... tanques e soldados lá, aviões acima, submarinos e minas abaixo: isso é tudo o que você precisa saber. Quando você pensa em *Tubarão*, não precisa ver o tubarão para entender a ameaça."

Reconstruir o molhe foi uma das primeiras tarefas para o departamento de produção. Apesar de pesquisar e estudar fotografias, Nathan sentiu que não tinha entendido o molhe até chegar a Dunkirk e ver o que ainda resta dele. "A parte de concreto ainda está lá, e nós reconstruímos cerca de 300 metros no final." Emma lembra como o processo foi difícil. "A obra no molhe foi enorme e demorada. Envolvia todo o tipo de trabalho, dragagem ao redor, reconstrução. Tivemos

uma sorte incrível por a cidade de Dunkirk ser muito prestativa. Eles foram muito amigáveis ao filme, e isso fez toda a diferença."

Mesmo o processo de reconstruir o molhe foi influenciado por como Chris queria que o público se sentisse. "O que estava lá era uma mistura de madeira e concreto fundido — aqueles grandes 'X' que você vê em todas as fotos", contou Nathan. "Tínhamos tanta dificuldade em descobrir do que era feito originalmente. Se você pegar um barco até o fim do cais, vê que é concreto, mas as pessoas também falaram em madeira. Decidimos construir a peça que adicionamos em madeira por duas razões: primeiro precisávamos levantar a obra em um tempo razoável, mas também era uma decisão cinematográfica. Poderíamos ter fingido concreto usando madeira, mas decidimos que era melhor não. Chris e eu achávamos que seria melhor que a plateia não se perguntasse o que tínhamos feito, não ficasse querendo saber do que o molhe era feito. Então decidimos fazê-lo de madeira, mesmo."

Não queriam atrair a atenção do público, lembrá-los de que estavam em um cinema. Assim, os cruzamentos de marcas eram feitos de enormes vigas de madeira de 12 por 12, colhidas de uma floresta local. Cada viga foi serrada e pré-cortada e teve que ser colocada com chapa de aço. "Foi o maior desafio de todo o filme", contou Nathan, "porque estávamos lidando com a maré. Tínhamos uma janela de três a quatro horas para colocar as placas de base e depois içar a estrutura no lugar. Construímos o molhe em seções ao lado da doca e usamos uma barcaça com guindaste para colocar cada seção. Mas, com apenas quatro horas para realmente fixar, para torná-lo seguro contra a força do mar antes que a maré subisse... acabou sendo muito difícil."

Durante a filmagem, uma tempestade danificou o molhe reconstruído e arrancou a passarela de madeira no topo. "O mar é poderoso", contou Nathan, "foi o que descobrimos. Foi uma grande preocupação. Nosso engenheiro da Warner Brothers disse: 'É uma estrutura incrível, mais forte do que a maioria dos cais permanentes em que já estive.' Mas, como era uma estrutura aberta, as ondas bateram embaixo e arrebentaram as tábuas." Tábuas extras foram preparadas em caso de emergência. "Daria para consertar tudo", disse Nathan, "mas a questão era como chegar a tempo e colocá-las de volta para que continuar a filmar."

Chris e sua equipe não tiveram o bom tempo milagroso da evacuação, mas, se não ficaram satisfeitos historicamente, conseguiram satisfação artística. "Tempo ruim fica muito melhor no filme", explicou Nathan. "Ter o sol no cinema não é bom, embora fosse mais historicamente verdadeiro." E o mau tempo tornou a praia muito difícil para se trabalhar. "Tentamos arduamente e tivemos muitos

problemas — o molhe, o píer de caminhões. E não é fácil pousar um Spitfire inestimável naquela praia."

O pouso do Spitfire na praia é um momento crucial no filme. Encontraram um proprietário de Spitfire preparado para tentar isso (que é mais fácil dizer do que fazer) e eles andaram pela área muitas vezes até encontrar o lugar ideal para o pouso. Os pilotos da RAF em 1940 descobriram que a praia de Dunkirk era uma pista de pouso surpreendentemente decente. "Essa maré deixa a praia bem plana, e a areia é dura, então é muito boa", contou Nathan. "A área escolhida foi isolada, e o piloto praticou muitas vezes o "toque e arremetida". Filmamos todas as tentativas."

Nathan se recorda vividamente do momento da aterrissagem: "Ver um Spitfire Mark I aterrissando na praia de Dunkirk é incrível." Mas então, como muitas vezes acontece, as coisas se complicaram. "O piloto não tinha levado em conta que, depois de pousar, teria que deixar a área escolhida para manobrar, e acabou atolado em areia macia. A maré estava chegando, e todo mundo teve que correr e ajudar a empurrar o avião para fora da praia antes de a maré subir e o sol se pôr."

Dois grandes problemas estavam se juntando à soma total: a implacável maré de seis metros e o pôr-do-sol — isso foi significativo porque os pilotos tinham que voltar para seus aeroportos antes do anoitecer. Nathan estava longe quando isso aconteceu. "Só vi a comoção, as pessoas correndo para o Spitfire. Dá para empurrar um Spitfire, dá para levantá-lo se tiver gente o suficiente. Então muitas pessoas foram até lá e tiraram o avião, que decolou e chegou em casa antes do pôr do sol. Mas nunca me esquecerei de ter visto um verdadeiro pouso de Spitfire na praia de Dunkirk."

Há um número surpreendente de Spitfires ainda disponíveis. "Obviamente, Marks I e II são difíceis de se obter, mas estão preservados", contou Nathan. Mas com os aviões alemães é uma história diferente. "Não sobraram Stukas em funcionamento. O último voou até a década de 1990, la no Maine. O último Heinkel caiu tragicamente em um show aéreo. Há um ou dois Me 109 ainda operacionais, e um proprietário estava muito interessado em se envolver no projeto, mas tinha problemas de voo e não conseguia obter a licença."

Para fazer os ataques aéreos alemães era preciso encontrar um Messerschmitt Bf 109, mas Nathan teve que tomar uma decisão artística. "Eu realmente precisava usar o nariz amarelo do Messerschmitt, mesmo que seja historicamente incorreto. Eles não tinham essa cor até agosto de 1940, e Dunkirk aconteceu em maio e junho".[54] Mas precisava levar em consideração o aspecto visual. "Temos que conseguir identificar as aeronaves inimigas rápido, porque, se estamos com o piloto e tudo no céu se move tão depressa, não podemos

demorar a entender quem é quem. O mais óbvio a se fazer era manter o grande nariz amarelo no inimigo. E também ficava muito melhor na cena." Eles decidiram não especificar o esquadrão de Spitfire. Nathan encontrou números verdadeiros de esquadrão que não tinham sido usados. "Os números no Spitfire eram reais. Quando a guerra terminou, eles tinham números de esquadrão de reserva no Ministério que ainda não tinham sido usados, então conseguimos números reais."

Depois de reconstruir o molhe, o próximo grande desafio de Nathan foi recriar o píer de caminhões. "Não tínhamos como construir um igual, então amarramos os caminhões juntos — bases de caminhão reais e sólidas. Tivemos preocupações logísticas até quanto a isso. Foi preciso tirar o óleo, porque a cidade não queria produtos químicos na água, mas, quando rebocamos os caminhões para o mar e a maré subiu, acabamos percebendo nosso erro: eles estavam flutuando! Na primeira maré, dois deles flutuaram!" Nathan e sua equipe tiveram que pensar rápido. "Pegamos as facas e furamos todos os pneus antes que tudo fosse levado. Foi um aprendizado e tanto." Esta era praticamente a mesma situação sofrida pelos Engenheiros Reais, em 30 de maio de 1940. Eles também tiveram que desinflar os pneus — embora, naquela época, a cidade não estivesse em condições de emitir restrições sobre a poluição do óleo. "Você acaba percebendo que não é fácil construir um píer de caminhões", contou Nathan, "há tantos imprevistos. E tem que ser longo o suficiente para quando chegar à maré — ou seja: enorme."

Nathan estava muito interessado em se apossar do HMS Cavalier, um destróier de 1943, agora no cais das docas de Chatham. Embora não tenha estado em Dunkirk, o Cavalier era muito semelhante aos navios que estiveram, mas não poderia ser tirado da doca seca. A equipe obteve outros navios originais, mas tiveram que disfarçar quaisquer acréscimos posteriores. E também fizeram destróieres de meia escala. "Temos navios que afundam no filme", explicou Nathan, "e queríamos ter certeza de que eles tinham as marcas exatas. Senti que era necessário fazer cada número que se vê em um navio para recriar um que realmente esteve lá."

Ele também quis muito utilizar pequenos barcos originais, quando possível, além de qualquer barco a vapor de pás que pudessem encontrar. "E nosso primeiro dia caminhando pela praia, vimos os restos do Crested Eagle. Depois fomos até o fim do molhe, onde, na maré muito baixa, dá para ver os restos do Fenella. Era muito importante obter um vapor de pá do Tâmisa, porque é muito estranho ver um atracado. Eles não tinham motores, mas rebocaram o Princess Elizabeth."

Gary Fettis lembra-se de quanto trabalho teria que ser feito nos barcos para torná-los historicamente precisos. “Sempre havia tanta coisa para fazer. Mesmo para as embarcações menores. E depois ainda havia os navios-hospitais, todos os suprimentos da Cruz Vermelha... Fizemos muitas armações com escadas de corda.” A quantidade de trabalho necessário levou a algumas colaborações interessantes. “Hoje em dia, os navios usam grandes bolas de borracha como para-choques, mas, naquela época, eles eram de corda tecida em cânhamo grosso. Tivemos que fazer cerca de dez desses.” A equipe encontrou um homem de Dunkirk que tinha restaurado um navio para um museu local. “Ele sabia como tecer esses para-choques e empregou o trabalho de detentos para fazê-los. Infratores primários, jovens... não eram criminosos da pesada. Espero que os produtores saibam”, acrescenta Gary, “porque economizamos muito dinheiro com isso”.

Gary também precisava de uma equipe na praia, conhecida como “set dressers”. “Tenho que me adiantar preparando o próximo set”, explicou, “então não posso ficar por perto quando estão filmando, ou não vou conseguir realizar o trabalho do dia seguinte. Por isso, queríamos ‘set dressers’, só que não tínhamos orçamento, então contratamos uma equipe de hóquei local. Estava entre as temporadas do ano, e eles eram ótimos, caras legais e inteligentes. Com um pouco de orientação, eles foram inacreditáveis.” Mais tarde, quando Gary e seu assistente, Bret Smith, passavam por Dunkirk, viram um cartaz apresentando a equipe de hóquei. “Eles eram estrelas de cinema locais! Não tínhamos ideia. Mas aceitaram as instruções tão bem e disseram que foi uma experiência que nunca esqueceriam.”

Um dos maiores cenários para Gary preparar era o interior de um destróier, que foi construído em um estúdio em Los Angeles, em um enorme tanque de água. Seus auxiliares encontraram componentes para o interior no maior estaleiro de destroços de navios nos Estados Unidos. “Fica no Texas”, contou Gary. “Eles trouxeram todas essas peças, portas, válvulas, beliches... E é só uma página e meia de roteiro, mas é uma cena crucial.” Então ele teve que preparar o interior de uma traineira com equipamentos de pesca. “Mas com os exteriores, em um filme de guerra, havia um monte de sacos de areia, artilharia, caixas de munição, caminhões e peças.”

Gary também tinha que recriar a carnificina. “Usamos um monte de manequins para as tomadas longas, e Chris colocava atores e figurantes mais perto da câmera.” Gary confundiu Chris em um ponto: tinha preparado a praia para a primeira cena crucial, perto de Malo-les-Bains, quando Tommy chega pela primeira vez. “Tínhamos preparado quarenta caminhões e caixas de munição do ponto de vista da câmera nas dunas. Para tornar o cenário mais

amplo, usamos uma perspectiva forçada. Tínhamos um walkie-talkie para passar instruções à pessoa na praia, até que conseguíssemos arrumar tudo. Quando Chris chegou em seu carro, foi direto para mim, como um homem em uma missão. Ele olhou para a praia e o que tínhamos preparado e disse: "Quando eu estava dirigindo, vi essas coisas espalhadas e não entendi nada. Não consegui visualizar o que estava vendo. Parecia muito aleatório. Mas agora entendo: você fez a coisa funcionar para a câmera." Gary diz que é assim que se compõe um quadro. "Você toma uma posição e começa a empilhar coisas e a espalhá-las. Pode criar uma ilusão com coisas com 15 metros de distância entre si, mas do ângulo da câmera elas parecem próximas. Isso faz com que os olhos sintam que há mais no cenário. Fizemos isso várias vezes em diferentes áreas, para obter o efeito desejado."

Scott foi responsável por organizar o naufrágio de navios, as explosões e os tiroteios. Ele usou mais explosivos de alta potência do que o normal. "Todas essas explosões da Segunda Guerra têm um visual tão distinto, que acaba precisando de um monte de explosivos para replicar. Usamos os explosivos mais para as cenas à distância e, à medida que nos aproximávamos dos atores, usamos os morteiros de ar para fazer as explosões próximas em segurança." Morteiros de ar são tanques de ar ligados a pistolas de alta pressão que "sopram" a superfície de areia ou da água. "É muito repetitivo", contou Scott. Mas conseguir redefinir um efeito é parte crucial do seu trabalho. "É seguro o bastante para que poder deixar um dublê ou um ator bem próximo, já que podemos testar o resultado e trabalhar um pouco mais perto. E também não precisamos nos preocupar com nada perigoso batendo nas pessoas."

Os homens que são atirados pelo ar trabalham com Tom Struthers, encarregado dos dublês. "Tom tem um guindaste com equipamento de arame, e pode puxar o dublê bem depressa, como se fosse resultado da explosão. Mas é só seu equipamento fazendo todo o trabalho, com ele no comando." Nos Estados Unidos, no set, havia "tanques de destroços" cheios de água para filmar tanto o afundamento dos compartimentos interiores como a parte exterior de um navio, que poderia rolar até noventa graus e afundar a oito metros. Scott teve que criar o efeito de balas atingindo as laterais dos barcos — o que foi um desafio, já que Chris queria que as balas irrompessem através dos lados das traineiras, para que entrasse água pelos furos enquanto a luz do sol viesse de cima, da superfície da água. Foi um efeito complexo. A equipe de Scott perfurou buracos na lateral do barco e os encheu de festim disfarçado, para ser disparado quando dessem o sinal. Atrás da parede, construíram um tanque transparente que encheram de água, então colocaram luzes cuidadosamente posicionadas atrás do tanque.

Também foi usado festim para criar o efeito de homens sendo baleados. “São explosões muito pequenas”, explicou Scott, “usadas só na indústria cinematográfica. É sempre bom ter tanta ação contínua quanto possível, então ligamos os festins a dispositivos de controle remoto. No início do filme, os caras ficam correndo pela rua, sendo abatidos... aí eles caem, continuam, escalam uma parede, e as balas batem na parede...” A pele do ator fica protegida, e o festim é embalado com sangue falso ou pó vermelho, mas tem poder suficiente para estourar através do material e das camisas. “Dá para acionar por controle-remoto, a quinze, vinte metros de distância, se quiser, para ele estar atrás da câmera quando a coisa dispara... podem ser dois ou três tiros falsos — ou seja lá quantos você quiser.”

Lidar com os atores e figurantes foi tarefa de Nilo e de sua equipe de diretores- assistentes. “É como pintar um quadro com pessoas, em vez de tinta”, explicou ele. “Chris não gosta de usar CGI, então há muita arte envolvida no set, muita encenação.” Nos dias mais cheios, havia até 1.200 figurantes. “E todos seres humanos”, ressaltou Nilo, “ou seja: eles sempre se dispersam”. Nilo se lembra de dizer, em uma reunião de produção com outros chefes de departamento: “Vocês podem pensar que estamos fazendo Dunkirk, mas para mim, são duzentos pares de calças!” Mas Nilo explicou sua fala: “O que eu quis dizer foi que, com o orçamento, tivemos duzentos pares de calças historicamente corretas da Força Expedicionária Britânica. Isso para os close-ups, para ver as pessoas. Poderiam usar duzentos caras de uma vez só. Mas temos de pagar para o ator comparecer à prova de figurino do uniforme, e só tinham dinheiro fazer dois acessórios cada. Então acabou sendo um filme sobre um grande número de pessoas, e só tínhamos duzentos pares de calças, dois acessórios cada. Ou seja: vai ter os mesmos quatrocentos caras na frente da câmera o tempo todo, os mesmos rostos vão aparecer com muita frequência! Eu não parava de repetir isso, em um contexto ou outro. ‘São duzentos pares de calças, rapazes. Esse é o filme que estamos fazendo’, eu sempre dizia.”

Nathan Crowley e sua equipe de produção criaram “homens falsos”, uma fileira de soldados pintados em tela que poderia ser enrolada e presa em posição com estacas no chão, para preencher o quadro. “Se tem uma pessoa viva e em movimento em cada uma das extremidades, no meio, na frente ou atrás da tela, tudo muda visualmente”, explicou Nilo. Porque é questão de enganar o olhar. É tudo como as coisas são percebidas.” Nilo lembra de como a praia “engoliu” os homens. “Foi assustador. A escala engolia os figurantes. Quando você olha para as fotos do evento, a densidade de gente, especialmente nos barcos... a gente simplesmente não conseguia reproduzir com segurança. Mesmo se tivéssemos o contingente, não seria seguro botar todos os homens lá.” Isso o fez pensar nas

realidades da guerra. “Não dá para reproduzir o que as pessoas fazem na guerra. Não dá para pilotar aviões do jeito que foram pilotados, operar navios como foram operados. Não dá para ter homens se jogando no chão daquele jeito, porque é muito perigoso. Só que a guerra é muito perigosa! E a única razão pela qual as pessoas fazem essas coisas incrivelmente perigosas e arriscadas, porque a alternativa é a morte.” Certas coisas, em outras palavras, nunca podem ser inteiramente recriadas.

O tamanho da praia criou dificuldades práticas e artísticas. “A escala é difícil de registrar no filme”, explicou Chris. “Caminhando para explorar os vários locais, dá para andar 10 ou 12 quilômetros só de um cenário a outro.” Isso tinha que ficar claro para a equipe de diretores assistentes responsáveis pela garantia de que o elenco e artistas de apoio estariam onde precisavam. “Tive que explicar aos diretores assistentes que o fato de dar para ver o molhe de cada ao longo da praia não fazia da praia um único lugar. Para ir de onde estávamos filmando uma cena até a base do molhe, por exemplo, era o que chamamos de ‘movimento de companhia’. Todo mundo tinha que embarcar em veículos, que eram levados para as estradas e depois, para então voltar. Assim, a simples geografia de um cenário de praia é paradoxal, porque parece que tudo está perto e deve estar em um só lugar, mas não está.” Isso fez Chris se concentrar na experiência Dunkirk de 1940: “Pequenas comunidades inteiras, aldeias temporárias na praia aparecendo e se formando durante a evacuação. Então as pessoas simplesmente desapareciam, os indivíduos sumiam.”

Chris descreveu os personagens do filme como estando no “tempo presente”, já que não têm passados e histórias — e isso significava que a diferenciação de bons personagens ficaria a cargo do figurino de Jeffrey Kurland. “É meu trabalho dar a um diretor o máximo de detalhes e de realidade possível”, explicou ele, “para o diretor poder usar esse recurso como achar melhor”.

Jeffrey começou investigando os uniformes, querendo criar exatidão histórica, e só e então pensou nos personagens como indivíduos — quem eram esses rapazes, suas idades, sua experiência. “Tentei humanizá-los”, contou. Mas, é claro, quando chegaram à praia, muitos dos soldados estavam batendo em retirada por uma quinzena. Seus uniformes estavam desgrenhados, os kits tinham sido descartados, as armas, perdidas. Isso deu a Jeffrey espaço para criar personagens. “Há um relaxamento no personagem de Tommy, refletido na forma como ele usa o uniforme. E isso é diferente do modo como Alex usa o dele — Alex é mais ‘durão’, por falta de palavra melhor.” Então aparece um personagem tentando ser o que não é. “Como é o uniforme dele?”, perguntava-se Jeffrey. “Será que ele se encaixa? Como ele faz para se passar por outra pessoa? O que poderia parecer suspeito? Eu tinha o cadarço das botas passado em estilo de

escada em todos os soldados britânicos, como era comum na época, mas, para esta personagem, os cadarços foram cruzados — porque ele não sabia. É uma pequena dica que alguém pode pegar, e é algo que veio com a pesquisa que discuti com Chris. Tornou-se parte da história."

"Escolher o elenco do filme é um processo colaborativo", revelou Emma. "É a visão de Chris, e estou aqui, em última instância, para facilitar isso. Mas na escolha do elenco trabalhamos em estreita colaboração com os diretores de elenco." Esse filme apresentava um processo incomum para eles, pois exigia desconhecidos para os personagens mais jovens. "Atores mandam gravações, e as assistimos com os diretores de elenco, John Papsidera e Toby Whale. Então Chris se reunia com alguns dos atores de que gostávamos. Eu só entrava na última rodada de reuniões." Emma descobriu que reunir os escolhidos para o filme foi uma de suas experiências de elenco mais interessantes. Ela tem diploma em História, e o assunto sempre a fascinou. No filme, ela sentiu como se "estivéssemos trazendo a história para a vida, com uma rica tapeçaria de personagens e rostos". Mas encontrar esses jovens atores a fez internalizar uma das realidades de Dunkirk. "Foi chocante ver como eram jovens. Quando conhecemos Fionn Whitehead, ele já viveu muito mais que seus poucos anos e é incrivelmente maduro, mas é muito jovem: só quatro anos mais velho do que meu filho mais velho, e isso deixou claro para mim quão jovens alguns dos homens apanhados nestes terríveis acontecimentos."

Assim como temos recém-chegados, há alguns atores muito experientes no elenco — Kenneth Branagh e Mark Rylance, para citar dois. Há uma sensação de que esses homens interpretam os confiáveis velhos guerreiros, enquanto os recém-chegados desempenham os jovens não testados da BEF. Emma reconhece o paralelo. Ainda assim, embora um dos atores do elenco possa estar fazendo a estreia no cinema, ele é um dos mais jovens famosos do planeta: Harry Styles. Seria um risco lançar alguém tão conhecido, e mesmo assim tão desconhecido? "Não pareceu arriscado, de maneira alguma", explicou Emma. "Ele fez o teste como todos os outros. Participou dos longos dias da audição dando o melhor de si. E Harry era certo para o papel, não sentimos mais o risco de escolhê-lo do que de optar por qualquer outro ator." Emma avalia que a fama poderia ficar no caminho para alguns: "Há sempre o risco de as pessoas não conseguirem ultrapassar a persona, mas a verdade é que ele é um grande ator. Acho que, assistindo o filme, dá para ver que ele prende a audiência. Não é mais Harry Styles, assim como Fionn não é mais Fionn Whitehead — e sim Tommy."

Com meses antes do lançamento do filme, enquanto escrevo, os seguidores do Twitter de Styles já estão animados com a produção. Emma acha isso fantástico. Ela quer que mais pessoas conheçam a história. "Quando o escolhemos para o

elenco, obviamente sabíamos quem ele era, mas não tínhamos noção do nível de animação. Mas é ótimo ver como isso envolveu as pessoas. Harry merece o crédito por isso."

Para Nilo Otero, trabalhar em um set de filmagem durante a Operação Dínamo trouxe a chance de satisfazer seu interesse por este período da História. Ou, como Chris colocou, em sua nota de agradecimento: "Você enfim teve a chance de colocar um pouco de seu conhecimento arcano para bom uso." Nilo nos contou que "passei toda a minha vida estudando a guerra como amador". Sua primeira análise do roteiro de Chris foi em uma cópia que atravessou os Estados Unidos até ser entregue a ele pelas mãos de Andy Thompson. O roteiro tinha o codinome "Bodega Bay", já que Chris é muito zeloso em relação a seus scripts.

"Sou de São Francisco", contou Nilo, "então segui com a ideia. Acabou que imaginei os alemães invadindo o norte da Califórnia. Se tivessem me capturado e olhado minhas notas, era isso o que iam pensar."

Nilo marcou 25 dias de filmagem na praia. Terminaram em 23. "Fiz um monte de filmes militares", contou, "e muitas vezes você tem oficiais em serviço como conselheiros. Durante os primeiros dias, eles riem de você, mas depois de quatro ou cinco dias, se aproximam e dizem: 'Isso é muito parecido com o que fazemos'." Nilo está ciente da diferença crucial entre a guerra e os filmes de guerra, mas aponta as semelhanças. "Tem uma unidade de trabalho de pessoas que saem e executam ordens muito específicas, em circunstâncias e ambientes variados. Esta unidade deve ser flexível o suficiente para se adaptar, mas ser específica para o que se quer fazer naquele dia em particular." Os dias de filmagem na praia tiveram onze horas de duração, com todos expostos ao clima. Tinham que usar óculos para proteger seus olhos da areia. "Não há muitos empregos onde você está completamente à mercê dos elementos", disse. "E, com duas marés por dia, a praia aparece e desaparece. Fiquei espantado, porque as fotos mostram um grande número de homens na praia e... olha: a praia desaparece! E todos esses caras tinham que continuar andando de um lado para o outro!"

Nilo é provavelmente, nos últimos 75 anos, o homem que mais se aproximou do que seria organizar uma evacuação de Dunkirk: ele lidou com um grande número de pessoas, as marés, o tempo, recursos limitados, o desafio de trazer navios para o molhe e para as praias, os píeres de caminhões — e a lista continua. Nilo não corria nenhum risco de vida, mas estava sob a pressão de um cronograma, tendo que trabalhar de forma eficaz e segura. E, embora seja muito modesto para mencionar os nomes de Tennant, Ramsay ou Wake-Walker, seu trabalho não era completamente diferente dos deles. Na verdade, ele tentava

coordenar milhares de pessoas. “Sou um cara de campo”, disse, “e dependo de um bom trabalho de equipe. Que é o que o gerente de produção e os produtores de linha fazem. Agendo as coisas em tempo micro, por assim dizer. É esse minuto-a-minuto ao longo do dia... isso é o que eu faço. E, no processo, executo um set de filmagem.”

É interessante quando Nilo discute a meritocracia que se formou em Dunkirk, com as unidades destruídas e os homens tendo que cuidar da própria sobrevivência. Isso se reflete, acredita ele, no microcosmo de um set de filme, que também tem sua própria ordem natural. A autoridade no set é concedida pelas mesmas razões que os soldados seguem os líderes: “Você obedece ao oficial porque ele é o cara que vai salvá-lo, e não porque tem medo dele. Em Dunkirk, o ambiente era de caos total e tudo era desconhecido — quem saberia dizer se teriam navios o bastante? Era absolutamente incerto e, portanto, agir com um interesse no futuro é muito difícil. Trabalhei com os diretores que vêm a mim na primeira semana e dizem: ‘Temos que demitir alguém, só para mostrar que estamos falando sério.’ Isso acontece de verdade! E é tolice! Você não consegue seu lugar em um bom navio à força. É só dar o exemplo.”

Nilo acredita que, em um combate real, quando todo mundo tem armas à disposição, o Exército torna-se ferozmente democrático. “Qualquer um que pensa que pode colocar a vida das pessoas em risco por causa da insígnia em seu chapéu vai acabar com um tiro na nuca.” Quando pensa em como a evacuação foi conduzida, Nilo fica fascinado pela BEF e pela Marinha Real. “Estou tão impressionado que isso não tenha se transformado em um caos horrível. É um exemplo de disciplina, mas não a disciplina do Exército em tempos de paz. É a disciplina da circunstância.”

“E Chris comanda um filme como ninguém com quem já trabalhei”, acrescentou. “Ele é o melhor, é mesmo. Ele conhece o material por dentro e por fora e tem uma ideia muito clara do que quer.” Embora seu relacionamento seja o de capitão e imediato, Nilo oferece sugestões para Chris sempre que acha que são úteis. “Muitos diretores assistentes são apenas produtores assistentes, se preocupam com um cronograma e um orçamento. Eu me orgulho de realmente ser um assistente de *direção*. Estou nisto há um tempo e sei que o trabalho de dirigir é um só, porque só o diretor está preocupado com a história. Chris e eu confiamos um no outro, e ele entende que não se pode microgerenciar um filme. No fim das contas, você vai ter alguns atores e um cinegrafista — vai ser um processo coletivo.” Ele reconhece que, em última análise, é a visão de Chris que todos estão lá para servir. “Mas se você quer que as coisas sejam exatamente como planeja, melhor ir pintar. Chris tem uma visão cinematográfica tão certa e focada como qualquer pessoa com quem eu já trabalhei e, ao mesmo tempo,

pode experimentar o que está acontecendo no momento e adaptar ao que havia desejado originalmente. E faz isso tão bem que é uma satisfação trabalhar com ele. É maravilhoso poder contribuir de vez em quando. E ele está aberto a isso — se não gostar, vai apenas dizer para esquecer a ideia."

Gary Fettis revelou: "Chris adora fazer filmes. Ele é apaixonado por isso. E este filme não foi fácil. Houve momentos em que ele pensou que tinha uma série particular de barcos e, de repente, descobriu: 'Bem, não posso ter esses dois, porque o porto não está preparado', ou o que quer que fosse. E ele parece uma criança: fica triste por cinco segundos, depois já está animado, dirigindo, perguntando 'Como resolvemos isso? Como a gente...'. Ele segue em frente. E você tem que correr atrás, tem que estar no ritmo dele."

Mesmo que seja um filme de vários milhões de dólares, é como Emma observou: "Nunca tem dinheiro suficiente. Nós realmente fizemos esse filme por muito menos do que as pessoas vão pensar quando virem." Quando Chris e Emma apresentaram o roteiro para o estúdio, pediram a quantia de que precisavam — e foi significativamente menor do que os filmes anteriores. "Achamos que o estúdio aceitaria mais fácil, mas isso significava que teríamos que ser criativos. É uma história com escopo vasto, e tivemos que fazer muito pelo dinheiro que tínhamos. Foi preciso sermos espertos sobre como organizávamos as coisas e as filmávamos. Tivemos que ser incrivelmente eficientes." Emma acredita que uma equipe eficiente e talentosa faz uma grande diferença, mas que as limitações financeiras podem aumentar a criatividade. "Impor um desafio como esse libera a implementação de ideias interessantes, que não existiriam se desse para simplesmente assinar um cheque."

Os primeiros filmes que Emma e Chris fizeram juntos, usando apenas uma ninharia tirada de seu próprio bolso, são obviamente bem diferentes desses filmes feitos com muitos milhões de dólares, "mas, no fim das contas, é tudo a mesma coisa. Nesses filmes muito menores, não tínhamos dinheiro — nunca tivemos dinheiro suficiente. Mas, honestamente, isso nunca acontece. Você está sempre tentando forçar os limites dos parâmetros que tem. E a experiência de fazer todos esses filmes acaba sendo muito similar."

Uma das coisas que mais impressionou Nilo Otero quando ele trabalhou no filme foi como Dunkirk era uma experiência quase religiosa para o povo britânico. "Foi a primeira vez que tudo saiu bem nessa maldita guerra", comentou. "Foi literalmente um milagre. Um verdadeiro milagre. E acho que o povo britânico tomou isso como um sinal de que tudo poderia dar certo." Ele acha que o público americano vai detectar esse sentimento ("Como poderiam deixar isso passar?"), mas acredita que é um drama atraente de qualquer maneira. "A guerra traz à tona o melhor e o pior dos homens. Se você vai fazer

um filme, tem que fazer duas horas que valham a pena assistir — ninguém quer assistir a duas horas de pessoas jantando, a menos que seja uma refeição grandiosa. Você precisa fazer dessas duas horas um tempo fascinante de experiência humana. E a guerra com certeza se encaixa nesse critério."

Ele acha que o fato de Chris não ter escolhido dar uma lição de história, e sim contar a história de Dunkirk como um filme de sobrevivência, reforça o impacto. "Quando você está no meio do que acaba por ser História, não sabe que é. Aquilo ainda não é História para você. É outro dia — pode até ser um dia mais perigoso do que o normal, mas é só mais um dia. Então você ouve Winston Churchill falando sobre sua vida. Acontece que você estava presente no começo de alguma coisa importante."

Chris espera que, destilando a história em uma experiência pessoal para o público, o filme vá se tornar uma espécie de teste de Rorschach. Ele não quer que as interpretações políticas sejam forçadas ao público — isso não o interessa. Já Dunkirk começa a se estender para além da memória viva, e os veteranos tem minguado cada vez mais, ele quer fazer um filme universal que nos coloque na pele dos protagonistas. Dessa forma, alega, "vão encontrar a Dunkirk que quiserem ver".

51 Gíria britânica derrogatória em relação aos franceses. [N.T.]

52 Na mesma carta, o sargento Oates pede desculpas por "não ter conseguido um presente de aniversário para Martin, mas todos que encontrei eram refugiados, e as lojas estavam fechadas, além de não ter correios funcionando".

53 Depois da evacuação, Machin foi enviado direto para um campo de treinamento, onde os oficiais encarregados — nenhum dos quais estivera na França — brigaram com os homens, quase todos famintos e sem uniformes, por estarem sujos e desarrumados. Machin ficou — e continua — furioso com isso.

54 O conselheiro histórico do filme (também autor deste livro) se lembra de ligar ao produtor associado Andy Thompson para perguntar por que os Messerschmitts das filmagens tinham narizes amarelos. Agora ele sabe.

Agradecimentos

Preciso agradecer a um grande número de pessoas. Antes de tudo, pelo enorme incentivo e apoio, agradeço a Chris Nolan, Emma Thomas e Andy Thompson. Admiro suas capacidades e sua energia e gostei muito de compartilhar de suas visões.

Foi muito bom trabalhar com a equipe de William Collins — Joseph Zigmond, Iain Hunt, Tom Killingbeck e Steve Gove. Esperei ansiosamente por nossas conversas a cada manhã, mesmo que elas nunca respeitassem nossas restrições de tempo. Enquanto isso, meus agentes da United Agents, Jim Gill e Yasmin McDonald, me guiavam muito habilmente por esse projeto incomum.

Muitas pessoas me ofereceram seu tempo e conselhos. Paul Reed, com conhecimento incomparável da história e da paisagem local, foi generoso como sempre. Ninguém sabe mais sobre o Junkers 87 do que Peter C. Smith, e gostei de me corresponder com ele. Passei um dia fascinante com Clive Kidd, curador da Coleção Heritage HMS Collingwood, que me mostrou todo o tipo de rádio e equipamentos de comunicação da época. Giles Milton foi muito gentil em compartilhar suas informações sobre desmagnetização, e Dan Wybo foi igualmente generoso em relação a seus conhecimentos sobre o rei Leopoldo. Além disso, testar as águas profundas e amedrontadores do mundo do cinema me pôs em contato com pessoas encantadoras, como Desiree Finnegan, Con Gornell e Jason Bevan.

Max Arthur foi quem me tranquilizou nos momentos em que a empreitada desse livro parecia impossível dentro do tempo disponível, e Peter Hart tentou,

embora sem sucesso, me transformar em um historiador mais sociável. Andy Saunders sempre foi um bom ouvinte nas horas difíceis, e Julian Wilson compartilhou comigo o fruto de seus anos de pesquisa. Também devo agradecimentos a Terry Charman, Steven Broomfi e Peter Devitt. O Arquivo Nacional forneceu alguns dos documentos mais importantes e interessantes deste livro. O Museu Marítimo Nacional tem sido extremamente útil, assim como o Museu Dunkirk 1940 — sem falar nos arquivos do Museu Imperial de Som e Documentos de Guerra, que, como de costume, foram minas ricas em informações magníficas.

Do IWM, gostaria de mencionar em especial Richard McDonagh, Richard Hughes, Jane Rosen, Madeleine James e a agente do museu, Barbara Levy. O IWM teve a gentileza de me conceder usar citações significativas da coleção de entrevistas do Arquivo de Som — entrevistas de William Harding (6323), Edward Watson (7194), Thomas Myers (10166), John Williams (11939) e Leon Wilson (20137).

Também gostaria de agradecer a ajuda da Associação de Pequenos Navios de Dunkirk. Durante uma viagem para visitar alguns dos veteranos da evacuação, enquanto eu apreciava a companhia do antigo comodoro Ian Gilbert, o arquivista, John Tough, respondeu minhas muitas perguntas.

Este livro foi escrito em vários lugares diferentes. A Biblioteca de Londres (em particular o quinto andar perto da janela, mas, por favor, não divulgue essa informação) é um excelente lugar para trabalhar, além de possuir uma preciosidade de livros deste período. Passei muitas horas na Biblioteca Britânica, e muitas outras — embora menos do que o esperado —na biblioteca muito bem ambientada do *Queen Mary 2,* navegando pelo Oceano Índico. Também houve momentos de escrita desesperada em outros lugares: o Campo de Quatermain, no Cabo Oriental; o quarto sobressalente de Brooks; e até mesmo a maternidade do University College Hospital — todos os lugares onde eu deveria ter prestado mais atenção ao que estava acontecendo no momento.

Durante o último ano, tive a sorte de conhecer muitos veteranos. Desde então, dois dos homens que visitei com Ian (Eric Roderick, do Corpo de Serviço do Exército Real, e Harold “Vic” Viner, da Marinha Real) faleceram — o que também foi o destino de outros dois veteranos: Philip Brown (que serviu no HMS *Saber* e me foi apresentado por sua filha, Joanna Wortham) e Charlie Searle (do Corpo Médico do Exército Real, que me foi apresentado por Nic Taylor).

Enquanto escrevo, soube que Colin Ashford, da Infantaria Leve das Highlands, está se recuperando de uma queda e que Les Grey, dos Engenheiros Reais, está se recuperando de uma pneumonia. Além disso, fico muito feliz em

informar que Arthur Lobb, do Corpo de Serviço do Exército Real; Arthur Taylor, da Força Aérea Real; Robert Halliday e George Wagner, dos Engenheiros Reais; Ted Oates e George Purton, do Corpo de Serviço do Exército Real; e Norman Prior, dos Fuzileiros de Lancashire estão todos bem e saudáveis — assim como Jim Thorpe, quase certamente o último sobrevivente a conduzir um pequeno navio para Dunkirk, que agora reside em uma casa de repouso em Maryland. Agradeço a Dave Wilkins, da Universidade de Maryland, por me apresentar a Jim. Devemos muito a todos esses homens. Que sua vida prospere por um longo tempo.

Recentemente, também visitei dois pilotos da Batalha da Grã-Bretanha, Tim Elkington e Tom Neil, que descreveram vividamente as realidades do combate aéreo. Agradeço a ambos, bem como a Margaret Clotworthy e a esposa de Tim, Patricia, pela maravilhosa hospitalidade. E também agradeço a Louis van Leemput, oficial aposentado da Força Aérea Belga — quando menino, em maio em 1940, Leemput foi um dos inúmeros refugiados que tentavam escapar dos alemães, e ele concordou em compartilhar comigo suas comoventes memórias daquela época. Houve outros que compartilharam memórias de família. Susan Cooper, por exemplo, dividiu comigo as lembranças de seu pai, Jim Baynes; e Lorraine Gill, muito emocionada, falou de seu pai, Cyril Roberts.

Em um nível mais pessoal, há muitos a quem sou grato. Gostaria de agradecer a Keith Steane, meu professor de história na Lyndhurst House School, que se aposentou este ano. Keith foi um excelente professor e me transmitiu seu entusiasmo ainda naquele período, tanto tempo atrás. Também gostaria de agradecer ao atual diretor da escola, Andrew Reid, pela enorme generosidade no início deste ano.

Não posso deixar de mencionar Santo Massine, especialista nas diversas facetas de Dunkirk, que me inspirou com sua paciência e bom humor. E ainda deixo um obrigado a outros: Osian Barnes, Turtle Bunbury, Will, Anna, Beau e Gracie Brooks, Lucy Briers, Alexandra Churchill, Richard Clothier, Marshall Cope, Victoria Coren Mitchell, Ruth Cowan, Bob e Susannah Cryer, Simon Dinsdale, Ian Drysdale, Bill Emlyn Jones, Bridget Fallon, Megan Fisher, Simon, Robert, Gillian and Lionel Frumkin, Tanya Gold, Edward Grant, Meekal Hashmi, John Hayes Fisher, Nigel Hobbs, Mishal Husain, Simon Irvine, Katie Johns, Edward, Mollie, Olivia, Rosalind and Lillian Keene, Suzy Klein, Paul Lang, Lionel Levine, Judy Levine, Kim Levine, Marshall e Sue Levine (and James, Katie and Georgie), Mhairi Macnee, Charles Malpass, Emily Man, Dru Masters, Jon Medcalf, Paul Miller, David Mitchell, Harry Mount, Duncan Neale, Fred Perry, Jess Redford, Dora Reisser, Andy Robertshaw, Malcolm Rushton, the Rowes (Chris, Sara, Charlie and Matti), Dorothy Sahm, Tanya Shaw, Michael

Sparkes, Chris Spencer, Prem Trott, Orlando e Miranda Wells, David Weston, Mike, Annabel, Henry e Arthur Wood, e a todos aqueles que infelizmente eu esqueci de mencionar.

Acima de tudo, quero agradecer a Claire Price, que conciliou uma grande quantidade de trabalho (não remunerado) neste livro com sua brilhante carreira de atriz — e, ao mesmo tempo, ainda conseguiu ter nosso primeiro filho. Uma multitarefa da melhor qualidade.

Bibliografia selecionada

Addison, Paul, *The Road to 1945: British Politics and the Second World War* (Londres: Pimlico, 1994)

Addison, Paul and Crang, Jeremy A. (eds), *Listening to Britain: Home Intelligence Reports on Britain's Finest Hour — May to September 1940* (Londres: Vintage, 2010)

Barclay, C. N., *The History of the Royal Northumberland Fusiliers in the Second World War* (Londres: William Clowes and Sons, 2002)

Beaton, Cecil, *The Years Between: Diaries 1939—44* (Londres: Weidenfeld and Nicolson, 1965)

Blake, John, *Northern Ireland in the Second World War* (Belfast: Her Majesty's Stationery Office, 1956)

Blaxland, Gregory, *Destination Dunkirk: The Story of Gort's Army* (Londres: Kimber, 1973)

Blitzkrieg in Their Own Words: First-hand Accounts from German Soldiers 1939—1940 (South Yorkshire: Pen & Sword, 2005)

Blythe, Ronald, *The Age of Illusion* (Londres: Hamish Hamilton, 1983)

Bond, Brian and Taylor, Michael (eds), *The Battle for France and Flanders 1940: Sixty Years On* (Barnsley: Leo Cooper, 2001)

Bourne, Stephen, *Mother Country: Britain's Black Community on the Home Front 1939—45* (Stroud: History Press, 2010)

Brann, Christian, *The Little Ships of Dunkirk* (Cirencester: Collectors' Books, 1989)

Brayley, Martin J., *The British Army 1939—45 (1)* (Londres: Osprey, 2009)

Brayley, Martin J., *The British Home Front 1939—45* (Londres: Osprey, 2005)

Bullen, Roy, *History of the 2/7th Battalion, The Queen's Royal Regiment 1939—1946* (Guildford, 1958)

Calder, Angus, *The People's War: Britain 1939—1945* (Londres: Pimlico, 1994)

Calder, Angus and Sheridan, Dorothy, *Speak for Yourself: A Mass-Observation Anthology, 1937—1949* (Londres: Cape, 1984)

Chappell, Mike, *British Battle Insignia* (Londres: Osprey, 1987)

Churchill, Winston, *The Second World War, Volume 2: Their Finest Hour* (Londres: Cassell & Co, 1949)

Collier, Richard, *The Sands of Dunkirk* (Londres: Collins, 1961)

Colville, John, *The Fringes of Power: Downing Street Diaries 1939—1955* (Londres: Hodder and Stoughton, 1985)

Darrieus, Henri and Quéguiner, Jean, *Historique de la Marine Française 1922—1942* (Saint-Malo: Éditions l'Ancre de Marine, 1996)

Darwin, Bernard, *War on the Line: The Story of the Southern Railway in War-Time* (Londres: The Southern Railway Company, 1946)
Davis, Brian, *British Army Uniforms and Insignia of World War Two* (Londres: Arms and Armour, 1992)
Dean, Basil, *The Theatre at War* (Londres: George G. Harrap & Co, 1956)
Dickon, Chris, *Americans at War in Foreign Forces* (Jefferson, N. C.: McFarland & Co., 2014)
Dildy, Douglas C., *Dunkirk 1940: Operation Dynamo* (Londres: Osprey, 2010)
Ellan, B. J. (Lane, Brian), *Spitfire! The Experiences of a Fighter Pilot* (Londres: John Murray, 1942)
Ellis, L. F., *The War in France and Flanders 1939—1940* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1953)
Emsley, Clive, *Soldier, Sailor, Beggarman, Thief: Crime and the British Armed Services since 1914* (Oxford: Oxford University Press, 2013)
Engelmann, Bernt, *In Hitler's Germany: Everyday Life in the Third Reich* (Londres: Methuen, 1988)
Fowler, David, *The First Teenagers: The Lifestyles of Young Wage Earners in Interwar Britain* (Londres: The Woburn Press, 1995)
Franks, Norman, *Air Battle for Dunkirk: 26 May—3 June 1940* (Londres: Grub Street, 2006)
Fraser, David, *Knight's Cross: A Life of Field Marshal Erwin Rommel* (Londres: Harper Collins, 1993)
Frieser, Karl-Heinz with Greenwood, Joan, *The Blitzkrieg Legend: The 1940 Campaign in the West* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2005)
Gardner, W. J. R. (ed.), *The Evacuation from Dunkirk: 'Operation Dynamo' 26 May—4 June 1940* (Londres: Frank Cass, 2000)
Gaulle, Charles de, *War Memoirs, Volume One: The Call to Honour* (Londres: Collins, 1955)
Gilbert, Martin, *Finest Hour: Winston S. Churchill 1939—1941* (Londres: Heinemann, 1983)
Godfrey, Simon, *British Army Communications in the Second World War: Lifting the Fog of Battle* (Londres: Bloomsbury, 2013)
Graves, Charles, *The Home Guard of Britain* (Londres: Hutchinson, 1943)
Griehl, Manfred, *Junkers Ju 87: Stuka* (Airlife, 2001)
Grundy, Trevor, *Memoirs of a Fascist Childhood* (Londres: Arrow, 1999)
Guderian, Heinz, *Panzer Leader* (Londres: Penguin, 2009)
Hadley, Peter, *Third Class to Dunkirk: A Worm's-Eye View of the B.E.F., 1940* (Londres: Hollis and Carter, 1944)
Halder, Franz, *The Halder Diaries: The Private War Journals of Colonel General Franz Halder* (Boulder Colorado: Westview Press, 1976)
Harrison, Ada May (ed.), *Letters from the War Areas by Army Sisters on Active Service* (Londres: Hodder and Stoughton, 1944)
Harrison, Tom, *Britain Revisited* (Londres: Victor Gollancz, 1961)
Harrison, Tom and Madge, Charles, *Britain by Mass Observation* (Londres: The Cresset Library, 1986)
Hayward, James, *Myths and Legends of the Second World War* (Stroud: Sutton, 2003)
Henrey, Madeleine, *The Siege of Londres* (Londres: J. M. Dent and Sons, 1946)
Herzog, Rudolph, *Humor in Hitler's Germany* (Nova York: Melville House, 2011)
Hill, Christopher, *Cabinet Decisions on Foreign Policy: The British Experience October 1938—June 1941* (Cambridge: Cambridge University Press, 1991)
Hinton, James, *Nine Wartime Lives: Mass Observation and the Making of the Modern Self* (Oxford: Oxford University Press, 2010)
Hodson, James Lansdale, *Through the Dark Night: Being Some Account of a War Correspondent's Journeys, Meetings and What Was Said to Him, in France, Britain and Flanders during 1939—1940* (Londres: Victor Gollancz, 1941)
Hollingshead, August, *Elmtown's Youth and Elmtown Revisited* (Nova York: John Wiley & Sons, 1975)
Horne, Alistair, *To Lose a Battle: France 1940* (Londres: Macmillan, 1969)
Irwin, Anthony, *Infantry Officer: A Personal Record* (Londres: B. T. Batsford, 1943)
Jewell, Brian, *British Battledress 1937—61* (Londres: Osprey, 2005)
Johnson, Donald McIntosh, *Bars and Barricades* (Londres: Christopher Johnson, 1952)
Kennedy, John Fitzgerald, *Why England Slept* (Nova York: W. Funk, 1940)

Keyes, Roger, *Outrageous Fortune: The Tragedy of Leopold III of the Belgians 1901—1941* (Londres: Secker & Warburg, 1984)
Langley, J. M., *Fight Another Day* (Londres: Collins, 1974)
Lestrange, W. F., *Wasted Lives* (Londres: George Routledge & Sons, 1936)
Levine, Joshua, *Forgotten Voices of Dunkirk* (Londres: Ebury, 2011)
Lord, Walter, *The Miracle of Dunkirk* (Londres: Allen Lane, 1983)
Lowry, Bernard, *British Home Defences 1940—45* (Londres: Osprey, 2004)
Mackay, Robert, *Half the Battle: Civilian Morale in Britain during the Second World War* (Manchester: Manchester University Press, 2007)
McKay, Sinclair, *Dunkirk: From Disaster to Deliverance — Testimonies of the Last Survivors* (Londres: Aurum Press, 2015)
Martin, T. A., *The Essex Regiment 1929—1950* (Brentwood: The Essex Regiment Association, 1952)
Marwick, Arthur, *Britain in the Century of Total War: War, Peace and Social Change 1900—1967* (Londres: The Bodley Head, 1968)
Maschmann, Melita, *Account Rendered: A Dossier on My Former Self* (Londres: Abelard-Schuman, 1964)
Montgomery, Bernard, *The Memoirs of Field-Marshal The Viscount Montgomery of Alamein, K.G.* (Londres: Collins, 1958)
Mosley, Leonard, *Backs to the Wall: Londres Under Fire 1939—45* (Londres: Weidenfeld and Nicolson, 1971)
Mosley, Leonard, *Battle of Britain* (Londres: Pan, 1969)
Newlands, Emma, *War, the Body and British Army Recruits, 1939—45* (Manchester, Manchester University Press, 2014)
Newman, Philip, *Over the Wire: A POW's Escape Story from the Second World War* (South Yorkshire: Pen & Sword, 1983)
Orwell, George, *The Road to Wigan Pier* (Londres: Victor Gollancz, 1937)
Perry, Colin, *Boy in the Blitz: The 1940 Diary of Colin Perry* (Stroud: Sutton, 2000)
Plummer, Russell, *The Ships that Saved an Army: Comprehensive Record of the One Thousand Three Hundred Little Ships of Dunkirk* (Wellingborough: Patrick Stephens Ltd, 1990)
Pownall, Sir Henry and Bond, Brian (ed.), *Chief of Staff: The Diaries of Lieutenant-General Sir Henry Pownall Volume One* (Londres: Leo Cooper, 1972)
Pratt Paul, William (ed.), *History of the Argyll and Sutherland Highlanders, 6th Battalion* (Londres: Thomas Nelson and Sons, 1949)
Price, Dr Alfred, *Britain's Air Defences 1939—45* (Londres: Osprey, 2004)
Priestley, John Boynton, *Postscripts* (Londres: Heinemann, 1940)
Prior, Robin, *When Britain Saved the West: The Story of 1940* (Londres: Yale University Press, 2015)
Rhodes, Anthony, *Sword of Bone* (Londres: Faber and Faber, 1942)
Roberts, Andrew, *Eminent Churchillians* (Londres: Phoenix, 1994)
Roland, Paul, *Life in the Third Reich: Daily Life in Nazi Germany 1933—1945* (Londres: Arcturus, 2016)
Saunders, Andy, *Battle of Britain, July to October 1940: RAF Operations Manual* (Somerset: Haynes, 2015)
Savage, Jon, *Teenage: The Creation of Youth Culture* (Londres: Chatto and Windus, 2007)
Sebag-Montefiore, Hugh, *Dunkirk: Fight to the Last Man* (Londres: Penguin, 2015)
Sharp, Nigel, *Dunkirk Little Ships* (Stroud: Amberley, 2015)
Shirer, William, *Berlin Diary: The Journal of a Foreign Correspondent, 1934—1941* (Londres: Hamish Hamilton, 1942)
Smalley, Edward, *The British Expeditionary Force, 1939—40* (Basingstoke: Palgrave Macmillam, 2015)
Stewart, Geoffrey, *Dunkirk and the Fall of France* (South Yorkshire: Pen & Sword, 1988)
Stewart, Patrick Findlater, *The History of the XII Royal Lancers* (Oxford University Press, 1950)
Sumner, Ian and Vauvillier, François, *The French Army 1939—45 (1)* (Londres: Osprey, 2008)
Thomas, Donald, *An Underworld at War: Spivs, Deserters, Racketeers and Civilians in the Second World War* (Londres: John Murray, 2004)
Thompson, Julian, *Dunkirk: Retreat to Victory* (Londres: Sidgwick & Jackson, 2008)

Titmuss, Richard, *Problems of Social Policy* (Londres: Her Majesty's Stationery Office, 1950)
Tubach, Frederic, *German Voices: Memories of Life during Hitler's Third Reich* (Berkeley: University of California Press, 2011)
Walmsley, Leo, *Fishermen at War* (Londres: Collins, 1941)
Warlimont, Walter, *Inside Hitler's Headquarters 1939—45* (Londres: Weidenfeld and Nicolson, 1964)
Waugh, Evelyn, *Put Out More Flags* (Londres: Chapman and Hall, 1942)
Wilson, Patrick, *Dunkirk — 1940: From Disaster to Deliverance* (South Yorkshire: Leo Cooper, 2002)

Pode-se encontrar um estudo completo sobre as fontes no site de Joshua Levine: joshualevine.co.uk

Sobre o autor



Joshua Levine é autor de seis best-sellers mundiais. Sua obra *Beauty and Atrocity*, sobre os conflitos civis na Irlanda, foi consagrada com o prêmio Writers' Guild Book of The Year, e *On a Wing and a Prayer*, uma história sobre

pilotos da Primeira Guerra Mundial, tornou-se um importante documentário inglês. Além de escritor, Levine também é apresentador de vários programas na BBC Radio 4. Ele mora em Londres.

PUBLISHER
Omar de Souza

GERENTE EDITORIAL
Mariana Rolier

EDITORA
Clarissa Melo

COPIDESQUE
Vinicius Dreger

REVISÃO
Rayzza Galvão
Mariana Oliveira
Luana Balthazar

DIAGRAMAÇÃO E CONVERSÃO PARA E-BOOK
Abreu's System

ADAPTAÇÃO DE CAPA
Guilherme Xavier