

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (FN) VICTOR GARCIA STANZIOLA

LOGÍSTICA BRITÂNICA NA GUERRA DAS MALVINAS:

Uma relação com a Doutrina de Logística Militar Brasileira

Rio de Janeiro

2022

CC (FN) VICTOR GARCIA STANZIOLA

LOGÍSTICA BRITÂNICA NA GUERRA DAS MALVINAS:

Uma relação com a Doutrina de Logística Militar Brasileira

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1-FN) ANTONIO CARLOS RODRIGUES MARTINS

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2022

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

C-EMOS 2022

LOGÍSTICA BRITÂNICA NA GUERRA DAS MALVINAS:

Uma relação com a Doutrina de Logística Militar Brasileira

Rio de Janeiro

2022

C-EMOS 2022

LOGÍSTICA BRITÂNICA NA GUERRA DAS MALVINAS:

Uma relação com a Doutrina de Logística Militar Brasileira

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: C-EMOS 2022

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2022

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus primeiramente por proporcionar esta oportunidade de evolução de conhecimento e a sabedoria necessária para a conclusão deste trabalho.

À minha família, em especial, minha esposa Raquel e minha filha Beatriz, agradeço a paciência, compreensão, apoio, motivação e suporte necessários, para que este trabalho pudesse ser feito. Vários foram os dias desprendidos em que minha ausência foi sentida, principalmente, nas tarefas triviais caseiras, como por exemplo os estudos em parceria com minha filha, em preparação para suas provas trimestrais.

Ao meu amigo Comandante Correa, que sempre me apoiou durante a produção deste trabalho, me fornecendo brilhantes ideias, corrigindo minhas falhas e me incentivando a escrever sempre da melhor maneira.

Ao meu orientador, CMG (RM1-FN) Rodrigues, agradeço o tempo valioso dedicado a me guiar nessa empreitada que compõe uma fase da minha carreira. Diversos foram os ensinamentos e orientações transmitidas, que permitiram o sucesso do conteúdo gerado.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus primeiramente por proporcionar esta oportunidade de evolução de conhecimento e a sabedoria necessária para a conclusão deste trabalho.

À minha família, em especial, minha esposa e minha filha, agradeço a paciência, compreensão, apoio, motivação e suporte necessários, para que este trabalho pudesse ser feito. Vários foram os dias desprendidos em que minha ausência foi sentida, principalmente, nas tarefas triviais caseiras, como por exemplo os estudos em parceria com minha filha, em preparação para suas provas trimestrais.

Ao meu amigo C-EMOS 2022, que sempre me apoiou durante a produção deste trabalho, me fornecendo brilhantes ideias, corrigindo minhas falhas e me incentivando a escrever sempre da melhor maneira.

Ao meu orientador, C-EMOS 2022, agradeço o tempo valioso dedicado a me guiar nessa empreitada que compõe uma fase da minha carreira. Diversos foram os ensinamentos e orientações transmitidas, que permitiram o sucesso do conteúdo gerado.

## RESUMO

A Guerra das Malvinas é considerado um conflito de grande relevância acadêmica, sobretudo no que diz respeito à logística militar. O sistema logístico criado pelos britânicos para sustentar a campanha, há quarenta anos, ainda continua sendo referência nos estudos dos bancos escolares das instituições militares do mundo inteiro. Isso permite que suas doutrinas sejam reavaliadas e, se for o caso, atualizadas, conforme haja mudança nos interesses nacionais baseados no cenário mundial. Diante disso, buscamos esclarecer se doutrinariamente, nossas Forças Armadas são capazes de planejar e executar um apoio logístico condizente com uma operação anfíbia de envergadura semelhante à que foi realizada no conflito. O propósito deste trabalho foi analisar e comparar a doutrina de logística militar brasileira, com foco nas Operações Anfíbias, estabelecida nas principais publicações em vigor, para as Forças Armadas do Brasil, MD42-M-02 - Doutrina de Logística Militar, DBMN – Doutrina Básica de Mobilização Nacional, MD41-M-02 - Manual de Mobilização Militar, MD33-M-14 - Manual de Operações Anfíbias e EMA-400 - Manual de Logística da Marinha, com a estrutura logística adotada pela Grã-Bretanha na Guerra das Malvinas, em 1982, com foco no nível estratégico, porém levando em consideração alguns fatos de relevância no nível operacional/tático, caracterizando o desenho de pesquisa escolhido teoria versus realidade. Esse propósito visou externar as similaridades e/ou divergências entre nossa doutrina e o que de fato ocorreu em termos logísticos durante o conflito, a fim de chegarmos a uma resposta. Para atingirmos esse propósito, primeiramente, analisamos os conceitos e definições estabelecidos na nossa doutrina de logística, constatando, dessa forma, que possuímos a orientação necessária para conduzirmos uma operação que dependa de um apoio logístico bem coordenado, inclusive em conflitos que haja necessidade de uma Mobilização Nacional. Após isso, levantamos os pontos de maior relevância dos fatos relacionados à logística praticada na guerra, desde seu empenho para mobilizar os meios necessários até os problemas enfrentados nas ilhas, a fim de compararmos com o que foi levantado sobre nossa doutrina. Durante a comparação, levantamos diversos temas que nos permitiram observar mais pontos de semelhança no nível estratégico, do que nos níveis operacional e tático, onde as divergências prevaleceram. Isso nos permitiu chegar à conclusão de que nossa doutrina está atualizada, de maneira satisfatória, a ponto de responder nossa pergunta, pois esses pontos divergentes demonstraram ser os erros cometidos pelos britânicos durante a campanha, os quais seriam evitados ou mitigados se fossem realizados como estão previstos em nosso arcabouço doutrinário.

Palavras-chave: Doutrina de Logística Militar. Operação Anfíbia. Guerra das Malvinas.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – O desafio logístico enfrentado pela Grã-Bretanha na Guerra das Malvinas .....	57
Figura 2 – Vista do aeródromo de Wideawake na Ilha de Ascensão .....	58
Figura 3 – Estrutura do Comando Logístico Componente .....	59
Figura 4 – Navios de apoio da FT britânica .....	60



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ApSvCmb –	Apoio de Serviço ao Combate
BApLog –	Base de Apoio Logístico
BFSU –	<i>British Forces Support Unit</i>
BID –	Base Industrial de Defesa
CGCFN –	Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais
C Log Cte –	Comando Logístico Componente
COMAW –	<i>Commodore Amphibius Warfare</i>
ComTO –	Comandante do Teatro de Operações
CP –	Cabeça de Praia
DBMN –	Doutrina Básica de Mobilização Nacional
END –	Estratégia Nacional de Defesa
EUA –	Estados Unidos da América
FA –	Forças Armadas
F Cte –	Força(s) Componente(s)
ForTarAnf –	Força-Tarefa Anfíbia
ForTarAnfCj -	Força-Tarefa Anfíbia Conjunta
ForDbq –	Força de Desembarque
FS –	Força(s) Singular(es)
FT –	Força-Tarefa
GptOpFuzNav –	Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais
LSL –	<i>Landing Ships Logistic</i>
MB –	Marinha do Brasil

MD –	Ministério da Defesa
ONU –	Organização das Nações Unidas
OpAnf –	Operações Anfíbias
OTAN –	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PEECFA –	Plano Estratégico de Emprego Conjunto das Forças Armadas
PEL –	Plano Estratégico de Logística
PEMM –	Plano Estratégico de Mobilização Militar
RAF –	<i>Royal Air Force</i>
RFA –	<i>Royal Fleet Auxiliary</i>
RMAS –	<i>Royal Maritime Auxiliary Service</i>
SGM –	Segunda Guerra Mundial
STUFT –	<i>Ships Taken Up From Trade</i>
TDW –	<i>Tons of Dead Weight</i>
TO –	Teatro de Operações

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>CONCEITOS BÁSICOS DE LOGÍSTICA .....</b>	<b>11</b>
2.1	O CONCEITO DE LOGÍSTICA MILITAR AO LONGO DA HISTÓRIA .....	11
2.2	CONCEITOS LOGÍSTICOS SEGUNDO A DOCTRINA MILITAR BRASILEIRA .....	15
2.2.1	Doutrina de Logística Militar .....	16
2.2.2	Logística e Mobilização .....	17
2.2.3	Legislação.....	19
2.2.4	Logística nas Operações Anfíbias.....	20
<b>3</b>	<b>LOGÍSTICA NAVAL BRITÂNICA NA GUERRA DAS MALVINAS .....</b>	<b>24</b>
3.1	A GUERRA .....	24
3.2	FATOR LOGÍSTICO .....	28
3.3	MOBILIZAÇÃO .....	30
3.4	FATOS RELEVANTES SOBRE O NÍVEL OPERACIONAL/TÁTICO.....	32
3.4.1	Ilha de Ascensão .....	35
<b>4</b>	<b>COMPARAÇÃO ENTRE A DOCTRINA LOGÍSTICA MILITAR BRASILEIRA E A ESTRUTURA LOGÍSTICA BRITÂNICA NA GUERRA DAS MALVINAS .....</b>	<b>38</b>
4.1	CONCENTRAÇÃO ESTRATÉGICA DOS MEIOS .....	38
4.2	ACORDOS POLÍTICOS .....	39
4.3	MOBILIZAÇÃO NACIONAL .....	41
4.4	PLANO ESTRATÉGICO DE EMPREGO CONJUNTO DAS FORÇAS ARMADAS .....	42
4.5	EXERCÍCIOS CONJUNTOS .....	43
4.6	COMANDO OPERACIONAL.....	45
4.7	COMANDO LOGÍSTICO COMPONENTE .....	46
4.8	APOIO DE SERVIÇO AO COMBATE .....	47
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>49</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>53</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Atualmente, devido aos avanços tecnológicos e industriais e pela necessidade de deslocar grandes recursos materiais e humanos em prol dos conflitos, a logística militar é um assunto tão complexo e abrangente e está em constante evolução. Tendo em vista essa evolução, as Forças Armadas (FA) de um Estado devem possuir uma doutrina atualizada que atenda uma constante logística conjunta<sup>1</sup> integrada durante as operações, para contribuir, da maneira mais eficaz, na conquista dos objetivos políticos.

Uma das operações que requer um apoio logístico complexo, com características peculiares, são as Operações Anfíbias (OpAnf), devido às dificuldades que lhes são inerentes, tais como partir de um poder de combate inicial zero na praia, a utilização de equipamentos e suprimentos diversificados e especializados, embarcados em diversos navios, mas que devem ser desembarcados dentro de uma sequência ordenada e a necessidade de um fluxo logístico ininterrupto, desde seus estágios iniciais.

Um dos melhores exemplos de OpAnf que representa bem a importância da logística é a que foi realizada na Guerra das Malvinas<sup>2</sup> (1982), devido ao sucesso obtido na recuperação das Ilhas, pelos britânicos, apesar da grande distância entre a Grã-Bretanha e o local do conflito (FIG. 1, ANEXO A). A capacidade dos britânicos de superar os diversos

---

<sup>1</sup> Logística Conjunta é o uso coordenado, sincronizado e compartilhado de recursos logísticos entre duas ou mais Forças Singulares (FS – que são as três Forças Armadas) para apoio a uma força conjunta. A partir de uma perspectiva nacional, pode ser pensada como a capacidade de projetar e sustentar uma força conjunta pelo MD, incluindo aquela empregada em operações interagências, além de articular-se com a Base Industrial de Defesa (BID). No ambiente operacional, inclui coordenação e compartilhamento de recursos de parceiros multinacionais, organizações intergovernamentais e organizações não-governamentais (ONG) (BRASIL, 2016).

<sup>2</sup> A Guerra das Malvinas/Falklands foi um conflito armado entre Argentina e Grã-Bretanha, ocorrido nas Ilhas Malvinas (Falklands para os britânicos), Geórgia do Sul e Sandwich do Sul, entre abril e junho de 1982, pela soberania sobre estes arquipélagos reivindicados em 1833 e dominados a partir de então pelos britânicos (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

obstáculos ocorridos para prover o apoio logístico necessário para suas forças, naquela época, fez com que, até os dias atuais, o conflito seja referência para análise, sendo de grande relevância para o aprimoramento doutrinário das FA de vários Estados.

Tendo em vista que nosso Estado, apesar de defender seus interesses de forma pacífica, possa se envolver em um conflito, a distâncias superiores dos limites do Atlântico Sul, é importante verificarmos se nossas FA possuem uma doutrina capaz de contemplar as necessidades logísticas de uma possível OpAnf, nesse cenário. Isso posto, este trabalho tem como propósito analisar a atual doutrina de logística militar brasileira, com foco nas OpAnf, a fim de comparar com a estrutura logística estabelecida pela Grã-Bretanha na Guerra das Malvinas, em 1982, com foco no nível estratégico, porém levando em consideração alguns fatos de relevância no nível operacional/tático, constatando similaridades e/ou divergências que permitam responder à seguinte questão: a doutrina de logística militar brasileira está de acordo com a estrutura logística praticada pelo Grã-Bretanha, a ponto das nossas FA serem capazes de planejar e executar um apoio logístico condizente com uma operação anfíbia de envergadura semelhante? Assim, para respondermos essa questão, utilizaremos como desenho de pesquisa a comparação da teoria com a realidade. A delimitação do estudo da nossa realidade não foi necessária, uma vez que o conflito foi curto, ocorrido entre abril e junho de 1982, logo, será analisado seu período integral. Para nossa base teórica, utilizaremos as principais publicações a nível estratégico: MD42-M-02 (2016), Doutrina de Logística Militar, 3ª edição, DBMN, Doutrina Básica de Mobilização Nacional (1987), 1ª edição e MD41-M-02 (2015), Manual de Mobilização Militar, 1ª edição. Para abordamos a logística nas (OpAnf), utilizaremos as principais publicações MD33-M-14 (2020), Manual de Operações Anfíbias, 2ª edição e EMA-400 (2003), Manual de Logística da Marinha, 2ª edição, com enfoque no nível operacional/tático. Todas em vigor.

Cabe ressaltar que o governo brasileiro, por meio do Ministério das Relações Exteriores, já afirmou, em diversas ocasiões, que sempre se posicionou a favor do Estado da Argentina em relação ao conflito que será foco do estudo. Dessa forma, o nome considerado para as Ilhas, bem como para a Guerra, neste trabalho, será Malvinas.

Outrossim, para alcançarmos o propósito estabelecido, estruturamos a apresentação deste trabalho em cinco capítulos, incluindo esta introdução como o primeiro deles. No segundo capítulo, analisaremos a fundamentação teórica contida nas publicações já apresentadas anteriormente, abordando a evolução do termo Logística ao longo da história e alguns conceitos logísticos básicos, bem como algumas considerações sobre logística nas OpAnf.

Já no terceiro capítulo, apresentaremos como ocorreu a estruturação logística da Grã-Bretanha na Guerra das Malvinas, abordando os aspectos mais relevantes que puderam representar o seu planejamento e sua execução, principalmente, no nível estratégico, porém, considerando fatos relevantes no nível operacional/tático. Assim sendo, no quarto capítulo, após discorrermos sobre a teoria e a realidade nos capítulos anteriores, vamos comparar o que foi praticado pelos britânicos para prover o apoio continuado no conflito e o preconizado em nossa doutrina, apontando algumas similaridades e/ou distinções.

Por fim, no quinto e último capítulo, apresentaremos uma conclusão, que levará em consideração a argumentação exposta nos capítulos precedentes, respondendo ao final, a questão do nosso estudo, além de apresentar, na visão desse autor, as contribuições da pesquisa para a MB e sugestões de estudo futuro.

## 2 CONCEITOS BÁSICOS DE LOGÍSTICA

Neste capítulo, com a intenção de fundamentar as análises e conclusões deste trabalho, utilizaremos como base teórica os Manuais e publicações da Marinha do Brasil já mencionados na introdução. Contudo, o escopo dessa abordagem teórica terá foco no nível estratégico, incluindo, ainda, alguns conceitos relevantes no nível operacional/tático.

Dessa forma, dividimos este capítulo em duas seções, sendo a primeira uma abordagem do surgimento do conceito de logística militar e sua evolução ao longo do tempo, desde um estudo em como realizar grandes marchas até sua identificação com os aprovisionamentos. Na segunda seção, abordaremos os conceitos logísticos adotados pela Marinha do Brasil, como as mais importantes considerações e características da Doutrina de Logística Militar e das publicações que tratam das mobilizações nacional e militar, no nível estratégico, e algumas definições intrínsecas às OpAnf, no nível tático, a fim de prover a informação necessária para compararmos, no terceiro capítulo, com o caso real escolhido.

### 2.1 O CONCEITO DE LOGÍSTICA MILITAR AO LONGO DA HISTÓRIA

Nesta seção, daremos início a base de nossa pesquisa partindo da conceituação de logística militar e a evolução do seu entendimento e abrangência ao longo dos anos, o que servirá, juntamente com a próxima seção, como alicerce de todo o desenvolvimento de nosso trabalho.

O conceito de logística está relacionado diretamente com a evolução das guerras ao longo dos séculos. Porém, sua própria origem é discutida. Apesar de comandantes dos grandes impérios da antiguidade, já naquela época, preocuparem-se com organização e

atividades de apoio em suas batalhas travadas, foi somente a partir do século XVII, durante a Guerra dos Trinta Anos (1618-1648)<sup>3</sup>, que a logística, mesmo antes de ela assim ser conhecida, começou a se tornar um procedimento mais organizado, como um apoio de forma regular aos exércitos. Foi o Duque de Rohan (2002 *apud* COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 97), que, em sua obra *Le Parfaict capitaine*, demonstrou grande interesse pelo assunto e apontou que o desenvolvimento econômico “tem por finalidade a subsistência dos exércitos e, na execução, fazê-los se alimentar e pô-los ao abrigo, tanto quanto possível, dos danos causados pelas intempéries... Ela é a base e o suporte de todas as virtudes e de todas as funções militares”.

No século XVIII, as primeiras ocorrências da palavra “logística” eram provenientes de um ramo da matemática, e foi Jomini, em sua obra *Précis de l’art de la guerre* (1838), quem trouxe a palavra para o campo militar, dedicando um capítulo para tratar sobre o assunto como a arte prática de movimentar os exércitos. No entanto, o autor não concebeu a logística como a parte da arte da guerra relativa aos aprovisionamentos<sup>4</sup>. No capítulo “a logística ou a arte prática de movimentar os exércitos”, ele a identifica como a ciência das marchas, um ramo próximo da estratégia, quando o exército se põe em movimento, e outro próximo da tática, com a passagem da ordem da marcha às ordens de batalha (JOMINI, 1838).

Até o início do século XX, esse conceito permaneceu incerto, sendo retomado pelo General Lewal (1875 *apud* COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 98) que definiu a logística como “a tática das informações, a arte de abastecer as tropas, sendo batizada por ele de pronóstico, neologismo que não lhe sobreviverá”. Alguns anos depois, o Tenente-Coronel Grouard (1895

---

<sup>3</sup> Foi, por um lado, uma guerra civil alemã, entre regiões que queriam autonomia diante do poder imperial e outras que sustentavam o Império, cuja capital estava em Viena. Por outro, foi um conflito internacional entre os defensores católicos do imperador austríaco do Sacro Império Romano Germânico aliado a seu parente espanhol, Felipe, ambos da dinastia Habsburgo, contra uma coligação protestante de principados alemães, a Holanda, a Dinamarca, a Suécia e mais a católica França (MAGNOLI, 2006).

<sup>4</sup> Na obra *Précis de l’art de la guerre* (1838), o artigo sobre os depósitos e os víveres está incluído no título que trata de estratégia, e não naquele sobre logística.



*apud* COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 98) conceituou: “Ramo da ciência militar relativo ao movimento, ao estacionamento e ao abastecimento dos exércitos”, empregando o termo no sentido material da arte da guerra, que permite realizar as concepções da estratégia. Após esse período, o termo ficou em desuso até o final da década de 1930, sendo utilizado novamente no âmbito militar francês, devido à popularidade que alcançou na guerra da Etiópia<sup>5</sup> (1935-1936) entre os italianos. Porém, nenhuma dessas definições ganhou a devida importância, como aconteceria durante a Segunda Guerra Mundial (SGM) (1939-1945), quando a logística seria reconhecida como um ramo maior da arte da guerra. (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Foram os estado-unidenses que estabeleceram os métodos e o conceito de logística, em 1944, como sendo “a arte de planejar e conduzir os movimentos militares, as evacuações e os abastecimentos”<sup>6</sup> (HUSTON, 1966, p. VII, tradução nossa, *apud* COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 99). Uma definição muito semelhante àquela concebida por Jomini, porém, agora reconhecida como um ramo maior da arte da guerra e sendo generalizada somente durante os anos de 1950 devido às diversas formas de condução geral das operações. Durante a SGM, a importância dada a logística pelos estado-unidenses pôde ser comprovada pela superação da organizada infraestrutura alemã por meio de uma pulsante produção industrial, um dos grandes motivos para o sucesso alcançado no resultado da guerra. Além disso, ainda na mesma guerra, porém no Pacífico, as grandes distâncias e a necessidade de prover o apoio necessário através de um local próximo ao Teatro de Operações<sup>7</sup> (TO) levou essa guerra,

---

<sup>5</sup> Esta guerra entre Itália e Império Etíope gerou uma preocupação em relação ao apoio logístico devido às lições aprendidas da Primeira Guerra Mundial, na qual achou-se que o período do conflito seria curto. Desta feita, procurou-se empregar um apoio logístico adequado ao combate (MAGNOLI, 2006).

<sup>6</sup> “The art of planning and carrying out military movement, evacuation and supply” (HUSTON, 1966, p. VII).

<sup>7</sup> Parte do Teatro de Guerra necessário à condução de operações militares para o cumprimento de determinada missão e o seu consequente apoio logístico (administrativo) (BRASIL, 1981).

conforme Lepotier (1951 *apud* COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 599) relata ser uma batalha pelas bases. A importante decisão do estabelecimento de bases se deu devido a necessidade de áreas organizadas e protegidas, capazes de abrigar, comandar, reabastecer, preparar e recuperar forças ou meios de qualquer natureza, e prover uma aperfeiçoada logística a uma Força complexa (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Os autores clássicos não davam a devida importância à logística, escreviam em suas obras que os exércitos iam dar um jeito de realizar suas operações e que o Estado ia ajudar. Acreditavam que a coragem dos combatentes ia compensar a escassez de material, quando fosse necessário, privilegiando o combate do que o apoio. Porém, com a evolução das guerras sendo travadas em teatro de operações cada vez mais distantes e mais longas, viu-se a necessidade de um aprofundamento e um estudo mais detalhado do serviço de apoio e estabelecer processos cada vez mais eficazes, capazes de prover uma logística integrada na qual permitiria a linha de frente permanecer constantemente reabastecida, informada, e assistida em termos de transporte e saúde em todos os níveis. A logística então, definitivamente, não poderia ser deixada em segundo plano. A primeira guerra do Golfo contra o Iraque<sup>8</sup> (1990-1991) trouxe a demonstração desse tipo de ação.

Por fim, Coutau-Bégarie (2010) fez a seguinte consideração quanto a logística atual:

A guerra moderna exige uma enorme mobilização de meios de toda ordem. Ela não se satisfaz mais em pedir à retaguarda homens e dinheiro. Ela exige uma reconversão industrial para produzir quantidades descomunais de armas e de munição, um controle, por parte do Estado, dos mecanismos de toda a sociedade para compensar a mobilização de classes por idade sem restrições, organizar o racionamento, controlar o comércio exterior... e organizar uma propaganda sistemática à vista de uma população mais instruída e melhor informada que no passado, logo, menos passiva (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 101).

Em virtude do que foi mencionado por Coutau-Bégarie, podemos concluir que as

---

<sup>8</sup> Guerra que iniciou com a invasão do Kuwait por tropas iraquianas, e forças da Coalizão internacional, liderada pelos Estados Unidos da América (EUA) e patrocinada pela ONU, com a aprovação de seu Conselho de Segurança, libertaram o Kuwait com o uso da força militar (MAGNOLI, 2006).

inovações tecnológicas fizeram com que os meios utilizados nas missões se tornassem mais complexos e passaram a exigir maior qualidade do pessoal responsável pela manutenção. As esquadras em operação precisam ser reabastecidas constantemente, o que exige infraestruturas logísticas móveis e fixas bastante desenvolvidas, inclusive no TO. Ou seja, a logística é um ramo da guerra que não pode ser deixada em segundo plano. Faz-se necessário um constante acompanhamento e incentivo das atividades durante o período de paz, alinhadas a uma dedicada produção industrial, e durante o período de guerra, o Estado deve exercer seu papel a fim de todos os seus esforços estarem voltados a prover o apoio necessário as operações militares. O Estado que não compreende essa vital importância está fadado ao insucesso.

## 2.2 CONCEITOS LOGÍSTICOS SEGUNDO A DOCTRINA MILITAR BRASILEIRA

Após discorrermos brevemente sobre a evolução do conceito de logística ao longo da história, abordaremos, nesta seção, alguns conceitos logísticos básicos e algumas considerações adotadas por nossas FA, encontrados nas publicações do Ministério da Defesa (MD). Apresentaremos ainda, alguns conceitos acerca de operação anfíbia e pontos relacionados a seu apoio logístico, por meio das publicações da nossa Marinha. A abordagem terá como foco o nível estratégico. Porém, estenderemos essa abordagem até o nível operacional/tático para direcionarmos a análise nas atividades logísticas empregadas nesse tipo de operação e nos permitir uma maior abrangência na comparação do conteúdo utilizado na nossa realidade. O material estudado nesta seção proverá o entendimento básico necessário para a compreensão dos próximos capítulos e será o núcleo da base teórica deste trabalho.

## 2.2.1 Doutrina de Logística Militar

### O MD entende que

No planejamento logístico, deve-se buscar o desenvolvimento da sinergia necessária entre as Forças Armadas (FA), operações interagências e a BID<sup>9</sup>, por meio do envolvimento da iniciativa privada na preparação e na manutenção dos meios militares, desde a situação de normalidade, de maneira a reduzir ao máximo os obstáculos inerentes à transição para a situação de crise (BRASIL, 2016, p. 16).

Podemos perceber que o órgão, incumbido de coordenar o esforço integrado de defesa, visando contribuir para a garantia da soberania, em prol da sociedade brasileira, abrangendo o preparo e o emprego conjunto e singular das FA<sup>10</sup>, reconhece que logística deve ser planejada não somente em situações de crise. Determina ainda que, durante uma situação de paz, haja uma interação de vários setores ligados a Defesa, além das próprias FA, para que os meios militares estejam em condições de emprego, de forma que sejam utilizados da melhor maneira possível em caso de um acionamento intempestivo de uma crise. Isso já é um exemplo de que há uma preocupação, em relação a logística, alinhada a evolução doutrinária, visando um planejamento conjunto em todos os níveis.

Endereça ainda que, no nível estratégico, a Logística Conjunta é caracterizada pela capacidade do Estado de projetar e sustentar o poder militar, tornando as operações militares duradouras. No nível operacional, a Logística Conjunta deve integrar e coordenar as capacidades nacionais, do MD, das FA e componentes funcionais, multinacionais, operações interagências e outras, com as necessidades táticas do Comando Conjunto. No nível tático o apoio logístico é planejado, orientado e executado pelas Forças Componentes (F Cte)<sup>11</sup>, para

---

<sup>9</sup> BID – Base Industrial de Defesa.

<sup>10</sup> Definição e competências do MD (BRASIL, 2013).

<sup>11</sup> Força específica que forma parte de um Comando Operacional Conjunto, posta à disposição de seu Comandante para o cumprimento de uma determinada missão ou tarefa. Pode ser singular (Força Naval Componente - FNC, Força Terrestre Componente - FTC, Força Aérea Componente - FAC) ou conjunta (Força

atingir os objetivos atribuídos (BRASIL, 2016).

Em suma, concluímos que o MD tem bem fixado que a Logística condiciona a manobra e ocupa posição de peso nas operações devido sua destacada e importante atuação na solução de complexos problemas de apoio às forças militares.

### 2.2.2 Logística e Mobilização

Atualmente, o entendimento de logística extravasa o campo militar e da Segurança Nacional. Ela prevê e prove os meios necessários impostos pelas Ações Estratégicas, abrangendo todas as Expressões do Poder Nacional e, por isso, adota-se a expressão Logística Nacional, que engloba também o campo do Desenvolvimento. Assim sendo, a Doutrina Básica de Mobilização Nacional (DBMN) a conceitua da seguinte forma: “Logística Nacional é o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e meios necessários à realização das ações impostas pela Estratégia Nacional” (BRASIL, 1987, p. 7).

Ainda em complemento a esta definição, a DBMN estabelece que: “o papel da Logística Nacional que, em situações normais e mesmo em algumas emergenciais, encontra, dentro da capacidade do Poder Nacional, os meios necessários para atender às ações impostas pela Estratégia Nacional” (BRASIL, 1987, p. 8). Dessa maneira, podemos concluir que as atividades da Logística Nacional são permanentes e existirão tanto nas situações de normalidade quanto nas emergenciais da vida nacional.

Todavia, em certas circunstâncias, quando há a necessidade de se contrapor à determinadas ameaças iminentes e devido a diversos fatores, os recursos e meios providos

---

Conjunta, Força- Tarefa Conjunta, Força Conjunta de Operações Especiais, Comando Logístico Conjunto etc.) (BRASIL, 2017).

pela Logística Nacional, no campo da Segurança Nacional, sejam insuficientes, torna-se necessária a adoção de ações que permitem atender a situações que recomendam ou exigem medidas incomuns, não rotineiras, até mesmo excepcionais, para serem eficazmente enfrentadas. Nesse caso, o Estado poderá fazer uso da Mobilização Nacional, que é o conjunto de atividades visando à obtenção daqueles recursos e meios que a Logística Nacional não pôde proporcionar em tempo hábil (BRASIL, 1987).

Sendo assim, a Mobilização nacional, segundo a DBMN, é definida como

Conjunto de atividades empreendidas pelo Estado, ou por ele orientadas, desde a situação de normalidade, completando e complementando a Logística Nacional, com o propósito de capacitar o Poder Nacional a realizar ações estratégicas, no campo da Segurança Nacional, para fazer face a uma situação de emergência, decorrente da iminência de concretização ou efetivação de uma Hipótese de Guerra<sup>12</sup> (BRASIL, 1987, p. 9).

O principal entendimento que devemos ter é que a Mobilização completa e complementa a Logística, quando esta última não consegue atender as necessidades em uma situação de emergência. Assim sendo, nessas situações, busca as transferências de recursos e meios de toda ordem do Poder Nacional, com o mínimo de sacrifício à vida nacional.

Nesse diapasão, as expressões do Poder Nacional em que a Mobilização Nacional mais se apoia e que exige diversas medidas são a Expressão Econômica, como fonte da maioria dos recursos tangíveis, e na Expressão Militar, como a maior utilizadora deles. Porém, outras expressões são de extrema importância, como a Política e a Psicossocial; pois realizam a adaptação da ordem jurídico-administrativa do Estado e, principalmente, a obtenção de respaldo e aceitação, perante a sociedade, das ações a serem desencadeadas (BRASIL, 1987).

Ainda vale ressaltar, em termos conceituais considerados em nossa doutrina, que

---

<sup>12</sup> São os elementos primordiais para o Planejamento da Mobilização Nacional. Servem de base para o Planejamento de Guerra. Elas normalmente conterão: a sua definição, as suas variantes, o grau de ameaça, o prazo para sua concretização, as áreas envolvidas e as possibilidades do inimigo (BRASIL, 1987).

a Logística Nacional tem uma finalidade mais abrangente, compreendendo todas as Expressões do Poder Nacional, sendo que, na Expressão Militar, devido às suas peculiaridades, recebe o nome de Logística Militar. De acordo com o Manual de Mobilização Militar, MD41-M-02, Logística Militar é: “o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das FA” (BRASIL, 2015b).

Da mesma forma que a Logística Nacional se encarrega de prover e prever, de forma permanente em situações de normalidade, os recursos necessários para atender a Estratégia Nacional de Defesa (END), a Logística Militar busca prover e prever, da mesma forma, os recursos necessários às FA, visando o emprego da Expressão Militar do Poder Nacional em operações militares de manutenção e de defesa da Soberania Nacional.

A Mobilização Militar, como parte integrante da Mobilização Nacional, dota as FA de todos os recursos logísticos (pessoal, material, instalações e serviços) a fim de capacitá-las a enfrentar situações de emergência, complementando as carências da logística militar. Dessa forma, em época de crise ou conflito armado, a Mobilização Militar aumenta o poder de combate das FA, permitindo um poder dissuasório ao nosso Estado (BRASIL, 2015b).

### 2.2.3 Legislação

Sabemos até agora que a Logística e a Mobilização se diferenciam na forma de serem obtidos os meios necessários, na velocidade inerente aos dois processos e na época da provisão das necessidades previstas. Além dessas diferenças, ressalta-se que em situação de normalidade, as ações de logística são executadas através da aplicação de recursos orçamentários, respeitando-se as leis de mercado. O Estado somente estará capacitado a obrigar o setor privado a atender suas encomendas após o Presidente da República decretar

a Mobilização Nacional, na situação de emergência (BRASIL, 2015b).

A Lei nº 11.631, de 2007, Lei de Mobilização Nacional, no seu parágrafo único do art. 4º, especifica medidas que caracterizam o poder coercitivo do Estado a fim de preparar o País para o enfrentamento de situações de emergência tais como, a convocação dos entes federados para integrar o esforço da Mobilização Nacional; a reorientação da produção, da comercialização, da distribuição e do consumo de bens e da utilização de serviços; a intervenção nos fatores da produção públicos e privados; a requisição e a ocupação de bens e serviços; e a convocação de civis e militares (BRASIL, 2015b).

É a partir deste diploma legal que podemos observar que o Estado pode obrigar as agências governamentais, empresas públicas, empresas privadas e mesmo os Estados e Municípios a fornecerem bens e serviços necessários à condução de Operações Militares. Dessa forma, o Estado pode obter recursos logísticos de instalações, material e serviços, durante a mobilização, através de confisco<sup>13</sup>, requisição<sup>14</sup>, contribuição<sup>15</sup>, dentre outros métodos.

#### 2.2.4 Logística nas Operações Anfíbias

Antes de discorrermos sobre o assunto desta seção, faz-se mister salientar que a definição de OpAnf segundo o EMA-305, Doutrina Militar Naval, é

Uma operação naval lançada do mar, por uma Força-Tarefa Anfíbia<sup>16</sup>, sobre região

---

<sup>13</sup> Apropriação sumária e de forma controlada, em caráter punitivo, sem pagamento, para utilização militar (BRASIL, 2015b).

<sup>14</sup> Imposição do fornecimento de materiais, animais e serviços, mediante ordem escrita e assinada por autoridade competente, sendo o pagamento, normalmente, realizado posteriormente (BRASIL, 2015b).

<sup>15</sup> Tributo, periódico ou eventual, voluntário ou compulsório, visando a determinado fim militar, podendo ou não comportar ressarcimento posterior (BRASIL, 2015b).

<sup>16</sup> Força organizada por tarefas, composta por uma Força Naval, compreendendo unidades navais, aeronavais e uma ForDbq, criada para realizar uma operação anfíbia (BRASIL, 2017).



litorânea hostil, potencialmente hostil ou mesmo permissiva, com o propósito principal de introduzir uma Força de Desembarque<sup>17</sup> em terra para cumprir missões designadas (BRASIL, 2017, p. 3-4).

Após pesquisarmos nas publicações doutrinárias, foi verificado que o conteúdo sobre OpAnf não é abordado no nível estratégico, principalmente sobre sua logística, que é o foco deste trabalho. Contudo, poucos manuais abrangem alguns conceitos e considerações, de forma genérica e pontual, no nível operativo/tático, que serão expostos a seguir.

De acordo com o Manual de Operações Anfíbias, MD33-M-14, as OpAnf são operações basicamente navais, mesmo que ocorra com a participação de meios e efetivos das três Forças. Esses tipos de operações requerem a priorização do emprego de tropa anfíbia, especificamente treinada, expedicionária, dotada de equipamentos específicos para o seu embarque e desembarque e a tropa que possui essas características é o Corpo de Fuzileiros Navais. O manual ainda cita que esses tipos de operações têm grande importância para resposta a crises ou conflitos, nos níveis estratégico e operacional. Pode cumprir também múltiplos propósitos em tempo de paz (BRASIL, 2020b).

Diante disso, podemos observar que apesar deste tipo de operação ser em sua quase totalidade realizada por meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, ou seja, pela nossa marinha, poderá ser realizada por meios de outras Forças. Por conseguinte, essa operação poderá ser conjunta.

A organização das F Cte<sup>18</sup> ficará a critério do Comandante Operacional e este deverá: “considerar as vantagens e as desvantagens de emprego de Forças Singulares (FS) e/ou Conjuntas, as características de cada área de responsabilidade, a natureza das ações a

---

<sup>17</sup> Força organizada por tarefas, constituída de Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais destinados à realização de uma operação anfíbia. Dependendo do valor, esses grupamentos são organizados em: Brigada Anfíbia, Unidade Anfíbia e Elemento Anfíbio (BRASIL, 2017).

<sup>18</sup> F Cte é a Força constituída de meios das FS (Marinha, Exército e Força Aérea), adjudicados a um Comando Operacional. Pode ser organizada de forma singular ou conjunta (BRASIL, 2020a).

serem empreendidas, as possibilidades ou limitações de apoio mútuo entre os escalões subordinados e do apoio logístico” (BRASIL, 2020a, p. 46). Com foco sempre na missão a ser cumprida.

Destarte, para se prover um apoio logístico eficaz, ininterrupto, controlado e coordenado entre Forças nesta operação complexa e singular, é necessário um comando logístico conjunto. Nesse caso, o Comandante Operacional poderá adotar a estrutura de um Comando Logístico Componente (C Log Cte). O qual possui diversas atribuições relacionadas ao comando, controle e coordenação da execução das ações previstas no Anexo de Logística e Mobilização ao Plano Operacional, a fim de atender de maneira apropriada as funções logísticas de Saúde, Transporte, Suprimento, Manutenção, Engenharia e Salvamento, no âmbito da Área de Responsabilidade<sup>19</sup> (BRASIL, 2020a).

Além de um Comando Logístico Conjunto, poderá ser previsto no planejamento do apoio logístico de uma OpAnf, diferentes tipos de Base de Apoio Logístico (BApLog) que permitam a flexibilidade necessária para as ações a serem executadas. Esse tipo de organização logística, de caráter eventual, pode ser criado ou já existir na estrutura das FA. Ademais, será completada, quando necessário, pela mobilização (BRASIL, 2003).

Dentre as BApLog, está previsto no Manual de Logística da Marinha, EMA-400, que as Bases Navais sejam: “destinadas a prover apoio logístico amplo, muitas vezes especializado, às forças navais, aeronavais ou de fuzileiros navais, constituída por instalações e recursos de apoio logístico e serviços, proporcionando “facilidades” aos meios para os quais foi destinada” (BRASIL, 2003, p. 5-2).

Além disso, essas bases poderão ser instaladas em pontos próximos das áreas de

---

<sup>19</sup> Espaço geográfico no qual o Comandante terá autoridade para a condução das operações militares, inerentes à missão que lhe foi atribuída (BRASIL, 2020a).

operação, não só no litoral, como em ilhas oceânicas, com caráter temporário. São as chamadas Bases Avançadas. As Bases Ultramarinas são localizadas, normalmente, em países aliados, cedidas por acordos internacionais. E as Bases Móveis são aquelas que possuem instalações com capacidade de fácil transferência de uma localidade para outra e são, normalmente, constituídas por meios flutuantes, tomando, então, a denominação de base flutuante (BRASIL, 2003).

Após analisarmos o conteúdo das publicações doutrinárias, observamos que a maioria das considerações e conceitos logísticos relacionados as OpAnf se referem ao nível operacional/tático. Há ainda uma maior abordagem sobre o apoio logístico prestado por parcela da Força de Desembarque (ForDbq) em proveito das atividades por ela executadas em uma operação anfíbia, descrita nas publicações da série CGCFN (Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais), porém não entraremos neste nível de detalhamento neste trabalho.

### 3 LOGÍSTICA NAVAL BRITÂNICA NA GUERRA DAS MALVINAS

Neste capítulo, analisaremos a estrutura logística da Grã-Bretanha na Guerra das Malvinas, abordando os aspectos mais relevantes que puderam representar o seu planejamento e sua execução, principalmente, no nível estratégico, ainda considerando alguns fatos relevantes no nível operacional/tático. Para tal, apresentaremos um resumo da guerra, com foco nos eventos de maior relevância. Em seguida, abordaremos aspectos logísticos no nível estratégico, como a mobilização e o desdobramento dos meios. Por fim, vamos apresentar fatos relevantes no nível logístico operacional/tático da campanha, ressaltando a importância da Ilha de Ascensão<sup>20</sup> para os britânicos, de onde foram realizadas suas operações de apoio, e como ela tornou possível acontecer a Guerra das Ilhas Malvinas.

#### 3.1 A GUERRA

Nesta Seção, apresentaremos um breve resumo da guerra sob o ponto de vista britânico, com enfoque nos eventos de maior relevância.

A Argentina reivindicava o arquipélago das Malvinas desde sua independência em 1810. Sua reivindicação é de que era herdeira do arquipélago, que pertencia à Espanha. Em 1833, os britânicos ocuparam as ilhas após expulsarem o governo argentino e passaram a colonizá-las (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

Os argentinos viviam uma crise política e social e a junta militar que governava o estado enfrentava uma crescente oposição. A imprensa afirmava que só uma guerra externa

---

<sup>20</sup> Utilizada como uma base logística conjunta avançada, a ilha encontra-se, aproximadamente, a 4000 milhas das Malvinas (VIDIGAL, 1985).

poderia salvar o governo. Dessa forma, com o intuito de unir o Estado, o governo militar vislumbrou, como uma solução, a retomada das Ilhas Malvinas. Em 2 de abril, os argentinos invadiram as Malvinas, ocupando Port Stanley, capital, superando, rapidamente, a pequena guarnição de fuzileiros navais britânicos, criando uma situação que levaria à luta armada (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

A Grã-Bretanha lançou uma força expedicionária com o objetivo de retomar o território britânico perdido (*Operação Corporate*), em contraste com o que os argentinos acreditavam. Índícios, na época, de que a marinha real se reduzia a uma marinha de segunda classe, levaram a Argentina a crer que os britânicos não seriam tão determinados e nem que a liderança da Primeira-Ministra Margaret Thatcher, juntamente com a disposição do Almirantado em salvar sua marinha, traduziria em uma resposta militar à altura (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

O Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou, no dia 3 de abril, uma resolução que determinava a imediata cessação das hostilidades, a retirada das tropas argentinas e o início das negociações. Os britânicos utilizaram a Ilha de Ascensão como uma base avançada, com a permissão dos americanos. Aviões da Royal Air Force (RAF) iniciaram, prontamente, uma ponte aérea para aquela ilha, que passou a ter importância fundamental para a reação britânica (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

No dia 5 de abril, com um estado de prontidão excepcional dos britânicos, os primeiros navios que constituiriam a Força Tarefa (FT-317), estruturada em torno dos dois porta-aviões HMS *Invincible* e HMS *Hermes*, iniciaram sua jornada a partir de Portsmouth para a ilha de Ascensão e foram reforçados no caminho. Os países-membros da Comunidade Econômica Europeia (CEE) decidiram suspender todas as entregas de armas para a Argentina e impuseram-lhe um embargo total de exportações (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

No dia 07 de abril, o MD britânico anunciou o estabelecimento de uma Zona de Exclusão Total (ZET) de 200 milhas náuticas de raio em torno das ilhas, impedindo, indiretamente, os meios navais da Marinha Argentina de operarem nas suas proximidades. Essa zona foi efetivada a partir de 12 de abril e a presença de 4 submarinos nucleares na área deu efetividade à interdição (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

Depois de retomar a Geórgia do Sul, no dia 26 de abril, sem os argentinos apresentarem qualquer resistência, os britânicos bombardearam as pistas de pouso em Port Stanley e Goose Green, em 1º de maio. Os bombardeios com aviões *Vulcan*<sup>21</sup>, partindo da Ilha da Ascensão, seguido de ataques de *Sea Harriers*<sup>22</sup> e bombardeio naval, destruiu a pista de pouso de Port Stanley, impedindo-a de ser usada por *Skyhawks* ou *Super Étendards* argentinos. Esse ataque *Vulcan* fez com que os argentinos retirassem seus *Mirage III* da área, para defender as bases do continente (ANDERSSON, 2009).

No dia seguinte, o cruzador argentino Belgrano foi afundado pelo submarino britânico *Conqueror*, o que, por sua vez, obrigou a marinha argentina a ficar fora da área das Malvinas, incluindo o porta-aviões *25 de Mayo*, devido ao temor argentino da impossibilidade de lidar com submarinos nucleares. Isso representou uma grande limitação no apoio logístico prestado às forças terrestres argentinas nas Ilhas Malvinas, que a partir daquele momento, teriam que contar com reabastecimento aerotransportado e os aviões do porta-aviões passaram a operar a partir das bases navais ao sul (ANDERSSON, 2009).

No dia 4 de maio, o contratorpedeiro britânico *HMS Sheffield* foi afundado por um

---

<sup>21</sup> Os bombardeios com os *Vulgans* ficaram conhecidos como operações *Black Buck*. Essa operação teve um efeito psicológico considerável, pois representou um extraordinário feito logístico pela distância envolvida e demonstrou a capacidade britânica de atacar o território argentino (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

<sup>22</sup> Os ataques pelos *Sea Harriers* embarcados no aeroporto de Stanley não foram efetivos: o aeroporto continuou operacional até a véspera da rendição argentina. Seu principal mérito tenha sido impedir o aumento da pista para que dela pudessem operar os modernos aviões de ataque (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

ataque aéreo argentino, o que fez com que os britânicos acelerassem seu cronograma para o assalto anfíbio nas Ilhas Malvinas. Dentre diferentes alternativas, os britânicos decidiram usar a baía de San Carlos para este assalto. A força anfíbia britânica pôde se deslocar para a posição escolhida no dia 21 de maio. O espaço aéreo era coberto por *Sea Harriers*, mas, assim como a força aérea argentina, os britânicos enfrentaram o desafio do curto tempo de apoio aéreo na área, devido ao raio de ação das aeronaves, por conta das longas distâncias para suas bases (ANDERSSON, 2009).

Durante aquele dia e os que seguiram, os argentinos realizaram uma série de ataques aéreos às forças britânicas com resultados variados. No dia 25 de maio, dia nacional da Argentina, foi feita uma última tentativa em massa de destruir as forças britânicas. Para apoiar as forças na baía de San Carlos, os porta-aviões tiveram que se aproximar, o que os tornaram detectáveis aos radares argentinos em Port Stanley. Os valiosos caças *Super Éténdard* foram enviados para destruir os porta-aviões, mas, em vez de atacar esses alvos, os argentinos afundaram o *Atlantic Conveyor*, um navio mercante que transportava equipamentos vitais e helicópteros que apoiavam as forças terrestres. Mais uma vez, um retrocesso temporário, que acabou deixando os britânicos mais focados. Consolidada a cabeça de praia<sup>23</sup> (CP), os britânicos iniciaram seu movimento em direção a Port Stanley a pé, visando o ataque final e quando chegaram aos arredores da capital o fim da guerra estava próximo. Em 14 de junho, Port Stanley foi reocupada pelos britânicos, pondo fim ao conflito (ANDERSSON, 2009).

Passaremos agora a abordar os aspectos logísticos mais relevantes do conflito que

---

<sup>23</sup> Área terrestre selecionada do litoral inimigo que contém os objetivos da Força-Tarefa Anfíbia e da ForDbq e que, quando conquistada e mantida, assegura o desembarque contínuo de tropa e material, proporcionando espaço de manobra para operações em terra (BRASIL, 2017).

permitiram o sucesso britânico no resultado final.

### 3.2 FATOR LOGÍSTICO

Podemos considerar que essa guerra é única em toda a história militar em termos de logística. Segundo Kenneth L. Privratsky, nunca um Estado reuniu e desdobrou forças tão rapidamente para travar uma guerra tão distante em uma área onde havia tão poucos recursos. Mesmo a Grã-Bretanha não estar pronta para essa luta em 1982, ela saiu vitoriosa. Os britânicos eram bem treinados e experientes em logística no início dos anos 80. Como um Estado insular, a Grã-Bretanha tinha que levar a logística a sério sempre que suas forças atuavam em algum lugar. Eram muito eficazes na adaptação de unidades logísticas para melhorar as capacidades de apoio nos campos de batalha, até mesmo integrando diferentes serviços militares em unidades logísticas táticas. (PRIVRATSKY, 2014).

A Grã-Bretanha estava, dentro de um planejamento logístico estratégico com a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), na época da invasão argentina das Malvinas, pronta para mover forças rapidamente. Os britânicos possuíam unidades posicionadas estrategicamente, espalhadas pela Alemanha, para reforçar as posições na Europa para se defender contra um possível ataque do Pacto de Varsóvia<sup>24</sup>. Dessa maneira, quando unidades como a 3ª Brigada de Comando dos Fuzileiros Navais Reais, que lideraram a

---

<sup>24</sup> De acordo com o autor, isso significava que essas unidades estavam prontas para serem desdobradas com alguns equipamentos, mas a grande maioria das necessidades das forças terrestres aliadas já estava posicionada em Grupos de Equipamentos de Combate no continente. Milhares de toneladas de suprimentos foram pré-posicionados dentro e ao redor da Alemanha para sustentar as primeiras semanas de combate. Unidades navais foram designadas para proteger os mares à medida que novas implantações e reabastecimento em larga escala se tornavam necessários. Na Grã-Bretanha, como nos Estados Unidos da América (EUA), as unidades militares estavam acostumadas a participar de exercícios sem aviso prévio para recuperar esses equipamentos e suprimentos pré-posicionados e se deslocar para áreas de reunião (PRIVRATSKY, 2014).



campanha terrestre, receberam as ordens de alerta, eles sabiam o que fazer, embora não necessariamente o que levar ou como transportar para uma área como as Malvinas (PRIVRATSKY, 2014).

Verificamos assim, que antes mesmo de o conflito ter início, os britânicos possuíam um planejamento logístico para que seus meios e recursos fossem concentrados o mais rápido possível em caso de um acionamento. Naquela época, o foco era estar pronto para uma rápida resposta dentro da Europa, porém, independente da finalidade desse aprestamento, que inclusive era adestrado, essa preparação contínua permitiu, por exemplo, que a ForDbq pudesse, em pouco tempo, concentrar os meios iniciais necessários e partir para o TO, o mais rápido possível.

Havia, ainda, dois acordos políticos internacionais do mais alto nível, sem os quais a campanha britânica teria sido logisticamente impossível. O primeiro desses acordos foi a não objeção dos demais Estados da OTAN em relação aos britânicos utilizarem suas próprias reservas de estoques de equipamentos e munições designados para utilização exclusiva dentro da área da OTAN. Muitos desses Estados também forneceram aos britânicos apoio logístico de natureza informal. Isso incluiu a negação de substituições, componentes ou suporte técnico da Argentina para alguns de seus sistemas de armas (BADSEY,2014).

O segundo grande acordo político que foi crucial para a logística britânica foi a decisão dos EUA, no início da campanha, de não obstruir o acesso britânico às suas instalações na base aérea auxiliar de sua Força Aérea em Wideawake (FIG. 2, ANEXO B), na Ilha de Ascensão, e fornecer considerável cooperação informal, mesmo antes do anúncio público dos EUA de apoio aos britânicos em 30 de abril, após o fracasso de suas tentativas de mediação. A utilização da maneira que os britânicos quiseram fazer da base aérea de Wideawake poderia ter sido severamente limitado pelo governo dos EUA (BADSEY,2014).

### 3.3 MOBILIZAÇÃO

Os navios da *Royal Fleet Auxiliary*<sup>25</sup> (RFA) constituíram o núcleo do apoio logístico móvel britânico. Porém, as necessidades ultrapassaram muito a sua capacidade, devido às condições do conflito em que as distâncias envolvidas eram enormes. Dessa forma, foi necessário um incrível trabalho de mobilização (VIDIGAL, 1985).

Para reforçar a RFA, vários navios mercantes, de vários tipos, foram requisitados e desempenharam papel fundamental nas operações. Muitos desses navios STUFT<sup>26</sup> tiveram que ser adicionados equipamentos extras, incluindo plataformas de pouso de helicópteros, aparelhos de comunicação especializados e estações de tratamento de água para a longa viagem. Os planos da Grã-Bretanha para a transformação desses navios mercantes foram um dos maiores sucessos da campanha. Essas transformações nos navios mercantes só foram possíveis com a mobilização de vários setores civis, como os estaleiros, autoridades portuárias e trabalhadores das docas, empresas industriais, e o pessoal envolvido em todos os modais de transporte (BADSEY, 2014).

Ao todo, os 26 navios, mais tarde aumentando para 44, da Royal Navy que participaram ativamente na campanha foram apoiados por 22 navios da RFA, incluindo 6 navios de desembarque logístico, os Landing Ships Logistic<sup>27</sup> (LSLs), por 2 navios do Royal

---

<sup>25</sup> A Royal Fleet Auxiliary (RFA) fornece apoio logístico e operacional mundial às operações militares da Marinha Real. Eles são o ramo civil uniformizado do Serviço Naval, com a equipe de marinheiros mercantes da Grã-Bretanha. Totalmente integrado aos navios de guerra da linha de frente, a RFA é um elemento essencial de como a Marinha Real opera com liberdade em todo o mundo (UNITED KINGDOM, 2022).

<sup>26</sup> Ships Taken Up From Trade – navios mercantes retirados do tráfego (VIDIGAL, 1985).

<sup>27</sup> Cada LSL poderia transportar mais de 300 soldados, dezesseis tanques de batalha principais, trinta e quatro veículos variados e 150 toneladas de combustível e munição. Eles foram projetados para descarregar sua carga nas praias a partir de rampas na proa ou na popa. Helicópteros podiam operar a partir de seus decks. Até vinte helicópteros podiam ser acomodados a bordo de cada navio no lugar de tanques e veículos (PRIVRATSKY, 2014).

Maritime Auxiliary Service<sup>28</sup> (RMAS) e por 45 navios STUFT. Desses navios de apoio, 10 navios da RFA e 15 STUFT eram navios-tanque. Os números chegaram a 113 navios (FIG. 4, ANEXO D) (BADSEY, 2014).

A prerrogativa do governo britânico de requisitar navios do comércio foi estabelecida sob o direito comum inglês durante séculos, desde à participação na campanha das Cruzadas. No dia 02 de abril, quando ocorreu a invasão argentina, ligações telefônicas foram feitas por trás dos bastidores para empresas de navegação para verificar discretamente as capacidades de certos navios. O Secretário de Estado recebeu a proposta de requisição de navios ao comércio no dia 3 de abril. A rainha assinou o pedido em 4 de abril, e o Departamento de Comércio originou o primeiro pedido de um navio naquele mesmo dia. Nos próximos dois meses, um total de cinquenta e quatro desses navios seriam requisitados para uso militar, provenientes de trinta e três companhias civis diferentes (PRIVRATSKY, 2014).

Havia duas opções para adquirir a capacidade proporcionada pelos navios retirados do comércio: por contrato ou por requisição. Como a maioria dos navios mercantes já estaria realizando negócios sob contratos neste momento, a perspectiva de fretar navios comerciais em curto prazo não era promissora. Dessa forma, restou a requisição como opção principal. Os proprietários dos navios estavam dispostos a cooperar<sup>29</sup>. Eles preferiram, de fato, a opção de requisição, uma vez que lhes dava um motivo legítimo para cancelar contratos ou

---

<sup>28</sup> O Royal Maritime Auxiliary Service (RMAS) foi uma agência do governo britânico que dirigiu uma variedade de navios de apoio não-combate para a Royal Navy. O RMAS fundiu-se com o antigo Serviço Auxiliar portuário em 1976 para formar um componente do Serviço Naval que é conhecido como Serviços Marítimos. Desde 1996, rebocadores, embarcações de elevação e o gerenciamento de três bases navais têm sido operados pela empresa Serco Denholm, que ganhou a licitação feita pelo MD. Em 2008, o RMAS foi dissolvido (ROYAL..., 2022).

<sup>29</sup> A questão dos seguros dos navios tornou-se uma questão séria. Decidir sobre esse assunto não era tão simples quanto decidir sobre as taxas de uso. Muitas perguntas surgiram na época, sobre o que aconteceria, por exemplo, se um navio fosse danificado ou destruído, pois navios não são fabricados da noite para o dia. Como as empresas substituiriam sua capacidade de gerar receita se não tivessem mais um navio após o fim da guerra? Nenhuma dessas perguntas atrasaram o compromisso das empresas de apoiar o esforço para transportar pessoal e material para o TO (PRIVRATSKY, 2014).

reservas já firmados com clientes (PRIVRATSKY, 2014).

Para o transporte das tropas foram mobilizados dois grandes transatlânticos, o *SS Canberra* para a 3ª Brigada de Comando e, mais tarde, o mais famoso *RMS Queen Elizabeth II* para a 5ª Brigada de Infantaria. Considerações políticas e militares limitaram seu uso, pois não poderiam ser arriscados como alvo em nenhum momento (BADSEY, 2014).

O complicado processo de tirar os navios mercantes do comércio para servir a propósitos militares é considerado um dos sucessos estratégicos mais impressionantes da guerra. A velocidade com que as requisições ocorreram e a extensão das modificações foram vitais para o esforço de mobilização bem-sucedido. Sem a indústria e o governo se unindo para resolver a escassez de navios, a Grã-Bretanha nunca poderia ter enviado sua FT às Malvinas (PRIVRATSKY, 2014).

#### 3.4 FATOS RELEVANTES SOBRE O NÍVEL OPERACIONAL/TÁTICO

Analisando os aspectos logísticos da campanha a nível operacional/tático, verificamos, primeiramente, que de acordo com o Brigadeiro<sup>30</sup> Julian Thompson, Comandante da ForDbq, a operação anfíbia tratou-se de uma operação conjunta de uma forma e de um grau que uma operação marítima ou terrestre ou de tropas somente transportadas pelo mar não o é. Ele ressalta na obra de Privratsky que

Aqueles que estão sendo transportados não precisam levar em conta a miríade de fatores que devem ser avaliados por seus transportadores na medida em que a força de desembarque (observe a mudança de nome) deve em uma operação anfíbia. Nesse caso, os comandantes das forças anfíbias e de desembarque devem trabalhar de mãos dadas, levando em conta as necessidades uns dos outros em cada estágio para produzir um plano conjunto (THOMPSON, 2014, tradução nossa, p. 13)<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> Equivalente ao posto de General de Brigada do Exército Brasileiro.

<sup>31</sup> "Those being transported do not have to take account of the myriad factors that have to be weighed up by

As ações das FA foram coordenadas da seguinte maneira: o comando operacional envolvido ficou a cargo do Comandante-em-Chefe da Esquadra, Sir John Fieldhouse, localizado na Grã-Bretanha, que se ligava diretamente com o MD; no nível tático, o Contra-Almirante Woodward, comandante do Grupo Tarefa formado pelos porta-aviões e seus navios escoltas, comandou o TO marítimo, com todas as forças, sendo elas do exército ou da RAF, a ele subordinadas. O Vice-Almirante fuzileiro naval Jeremy Moore assumiu o comando da força terrestre, que envolviam tropas do exército e de fuzileiros navais, no momento que a CP foi consolidada e os efetivos em terra atingiram os números necessários para dar prosseguimento nas ações. O Brigadeiro Thompson, anteriormente citado, comandou a ForDbq, composta pela 3ª Brigada de Comando dos Fuzileiros Navais Reais, com seus três batalhões de comando de infantaria leve e um batalhão de artilharia leve, reforçada com mais dois batalhões de infantaria leve do Regimento de Paraquedistas, provenientes da 5ª Brigada de Infantaria do exército e alguns veículos blindados médios de combate. A 5ª Brigada de Infantaria, formada por um batalhão de Gurkhas, um batalhão de Guarda Galeses e um batalhão de Guardas Escoceses, era a força terrestre do exército que deu sequência nas ações após o desembarque realizado pela 3ª Brigada de Comandos (VIDIGAL, 1985; VIDIGAL; ALMEIDA, 2009)

Notemos que, de acordo com a forças envolvidas e com a estrutura de cadeia de comando formada, podemos afirmar que os britânicos organizaram uma Força-Tarefa Anfíbia Conjunta (ForTarAnfCj) para ser empregada no conflito. Até mesmo a ForDbq era composta por unidades de duas forças distintas. Podemos perceber ainda que, para os britânicos, o comando a nível operacional estava mais próximo ao nível estratégico, até mesmo fisicamente,

---

their transporters to the degree that the landing force (note change of name) has to in an amphibious operation. In this case, the amphibious and landing force commanders must work hand in glove, taking accounts of each other's requirements at every stage to produce a joint plan" (THOMPSON, 2014).

enquanto o Comando do TO se tratava do nível tático, mesmo havendo mais de uma F Cte na sua FT. Essa distância entre os níveis de condução do conflito foi inclusive citada pelo Almirante Vidigal em sua obra, *Guerra no Mar*: “Faltou, sem dúvida, um comando único intermediário no teatro de operações” (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009, p. 506). Dessa forma, o Almirante Woodward, o Brigadeiro Thompson e o Comodoro Michael Clapp<sup>32</sup>, reportavam-se diretamente ao Almirante FieldHouse, que não se encontrava no TO.

A FT britânica apresentou dificuldades inerentes a coordenação e interoperabilidade entre as forças em ações conjuntas, inclusive no campo logístico. Ficou claro, por exemplo, que as características da Guerra das Malvinas não haviam sido assimiladas pela 5ª Brigada de Infantaria. A Brigada foi enviada sem o treinamento necessário, principalmente, como conduzir operações conjuntas. Além de alguns exercícios básicos com helicópteros da RAF, nem a 5ª Brigada de Infantaria, nem qualquer outra unidade do Exército, exceto as da 3ª Brigada de Comandos de Fuzileiros Navais, tinham a mais remota noção de como cooperar com a Royal Navy. Felizmente, havia alguma experiência suficiente entre o Estado-Maior da 3ª Brigada de Comandos e COMAW<sup>33</sup>, e os seus batalhões, para superar a falta de treinamento conjunto recente, graças aos cortes financeiros do Sr. Secretário de Estado da Defesa da Grã-Bretanha. A RFA havia feito ainda menos treinamento conjunto, e a Marinha Mercante nenhum. A questão é que o treinamento conjunto de todas as partes que possam se envolver em uma operação anfíbia é essencial, não só no que tange às operações,

---

<sup>32</sup> Comandou o grupo formado por todos os navios anfíbios – Comandante da Força Tarefa Anfíbia Conjunta (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

<sup>33</sup> COMAW, *Commodore Amphibius Warfare*: é um posto sênior de guerra anfíbia da Marinha Real Britânica. Estabelecido com este nome em 1971, o posto é ocupado por um oficial general geralmente de três em três anos. No período da guerra das malvinas, o COMAW era o Commodore Clapp, comandante do grupo tarefa dos navios anfíbios. Hoje, o COMAW é chamado de Commander Littoral Strike Group (COMLSG) e é mantido em prontidão muito Alta (72 horas ou menos) para responder a eventos globais inesperados (COMMANDER..., 2022).

mas, primordialmente, na coordenação logística (THOMPSON, 2014).

Essa falta de exercícios conjuntos e, conseqüentemente, falta de entrosamento entre forças, refletiram na dificuldade enfrentada pela Grã-Bretanha em coordenar a execução da logística que envolvia uma grande diversidade de meios, com diferentes prioridades de ressurgimento no campo de batalha.

Uma vantagem logística para os britânicos era, no nível tático, que a 3ª Brigada de Comandos – ForDbq tinha seu próprio batalhão de logística dedicado, conhecido como Regimento de Comando Logístico de Fuzileiros Navais Reais. Sua missão era fornecer suporte logístico dedicado para a Brigada. Durante a campanha, sua força em recursos humanos aumentou de 256 para 673 militares. Ao contrário da 3ª Brigada de Comandos com seu batalhão logístico integral, a 5ª Brigada de Infantaria foi mobilizada com apenas duas companhias de artilharia, uma vez que sua unidade logística pretendida era de reservistas e não foram enviadas para as Malvinas. Essa brigada também quase não tinha transporte adequado para seu deslocamento nas ilhas. Para as batalhas finais de Port Stanley, o Regimento de Comando Logístico (que absorveu essas companhias de artilharia) teve que apoiar o equivalente a uma pequena divisão, com oito batalhões de infantaria (BADSEY, 2014).

#### 3.4.1 Ilha de Ascensão

Em 2 de abril de 1982, a equipe militar dos EUA da base aérea de Wideawake, Ascensão, consistia em apenas um homem, o comandante da base, que era um tenente-coronel. A população civil era de cerca de 1.000 pessoas, incluindo 200 crianças, principalmente, da vizinha ilha britânica de Santa Helena. Não havia militares britânicos e o esforço logístico britânico em Ascensão foi inteiramente improvisado, aumentando

repentinamente para 1.400 militares, durante a campanha, sem que uma estrutura organizacional formal fosse estabelecida. Até mesmo abrigar e alimentar esse elevado efetivo era um problema significativo (BADSEY, 2014).

A organização inicial na Ilha era pequena: dois oficiais do 38 Grupo de Apoio Aéreo da RAF, um oficial e seis aviadores do Esquadrão de Movimentos Aéreos da Grã-Bretanha, um oficial e seis marinheiros para formar uma unidade de logística avançada para a Royal Navy e um oficial e oito marinheiros para apoiar seus helicópteros. Conhecida como Unidade de Apoio às Forças Britânicas ou *British Forces Support Unit* (BFSU), essa organização expandiu-se consideravelmente nas semanas seguintes. Uma vez que os membros iniciais da unidade e a maior parte da Força-Tarefa<sup>34</sup> (FT) eram da Royal Navy, seu comandante também foi da Marinha. Quando o Capitão Robert McQueen chegou para assumir o comando, ele trouxe autoridade para a pequena organização. Sua cadeia de comando passou diretamente pelo Vice-Chefe do Estado-Maior de Defesa para Pessoal e Logística até o próprio Chefe. As responsabilidades da BFSU eram iniciar uma base logística avançada e, em seguida, manter as operações de logística funcionando. Em menos de uma semana, a pequena BFSU começou a cumprir a primeira de suas funções logísticas, o abastecimento dos navios que lá chegavam. A Royal Navy controlou o recebimento e o envio de suprimentos na Ascensão com ajuda considerável de civis desde o primeiro dia (PRIVRATSKY, 2014).

A formação da pequena equipe da BFSU para atuar na Ilha caracteriza a ausência de um comando logístico único, integrado, composto por militares das três forças, capaz de prover um apoio contínuo e organizado, atendendo as necessidades das F Cte, o que provocou soluções reacionárias, algumas vezes improvisadas, e isoladas setorialmente, para os

---

<sup>34</sup> Força organizada por Tarefas, com comando próprio, constituído de unidades navais e aéreas embarcadas, para o cumprimento de missão específica (BRASIL, 1981).



problemas logísticos que se apresentavam com a evolução das ações.

Desacordos sobre a política de lançamento aéreo de cargas, influenciada pela BFSU, foi apenas um dos problemas que se desenvolveram na base logística avançada. Diariamente, a equipe enfrentava um fluxo constante de passageiros e cargas provenientes da Grã-Bretanha, muitos dos quais pareciam descontrolados. Militares que não vieram embarcados com a FT começaram a chegar de maneira individual ou em pequenos grupos, carregando consigo qualquer equipamento que seus comandantes disseram ser necessário. Outro problema ocorrido na ilha foi que equipes da Marinha em terra não estavam muito familiarizadas com o sistema de abastecimento do Exército ou com as três unidades da Brigada de Comandos. Para piorar a situação, os suprimentos de duas semanas foram enviados desordenadamente da Grã-Bretanha e empilhados onde quer que o espaço permitisse, sem serem condicionados da maneira correta e divididos por categorias (PRIVRATSKY, 2014).

Parte desses problemas poderia ter sido evitado, talvez, se os logísticos britânicos tivessem previsto a dificuldade de realizar operações logísticas nas condições prevalentes em Ascensão. A pressa de levar as coisas para a FT o mais rápido possível, muitas vezes em total desrespeito ao sistema de abastecimento disciplinado que caracterizou as forças britânicas no passado, certamente, criou parte do problema (PRIVRATSKY, 2014).

Quaisquer que sejam os desafios que Ascensão representou, os britânicos aceitaram de bom grado sua localização e sua disponibilidade. Eles não tinham alternativas para dar sustentação operacional e logística à FT em direção ao Atlântico Sul. Os países da América do Sul não estavam dispostos a oferecer seus portos e aeródromos como plataformas para lançar uma guerra contra um Estado vizinho, concordando ou não com o que a Argentina havia feito (PRIVRATSKY, 2014).

## **4 COMPARAÇÃO ENTRE A DOCTRINA LOGÍSTICA MILITAR BRASILEIRA E A ESTRUTURA LOGÍSTICA BRITÂNICA NA GUERRA DAS MALVINAS**

Neste capítulo, analisaremos os principais pontos elencados no capítulo anterior sobre a estrutura logística britânica na Guerra das Malvinas, comparando-os com o conteúdo considerado em nossa doutrina de logística militar. Dessa forma, poderemos apontar algumas similaridades e/ou divergências que permitirão a conclusão deste trabalho, no último capítulo.

### **4.1 CONCENTRAÇÃO ESTRATÉGICA DOS MEIOS**

Verificamos que a Grã-Bretanha possuía, antes do conflito, pontos logísticos, espalhados estrategicamente, pela Europa, mais precisamente na Alemanha. Esses pontos atenderiam a um possível acionamento em virtude de um conflito em que fosse necessário o envolvimento do Estado em atendimento a OTAN. A localização e quantidade de meios nesses pontos estavam alinhados com o planejamento logístico estratégico daquela organização.

Esse pré-posicionamento, de certa forma, facilitou a rápida concentração dos meios nos portos britânicos, após a notícia da invasão das Ilhas pelos argentinos, a fim de serem carregados nos navios. Esse transporte dos meios iniciou imediatamente no momento que o Parlamento apoiou a decisão da Primeira-Ministra Margaret Thatcher de lançar uma força-tarefa (PRIVRATSKY, 2014).

Apesar de nitidamente não ter existido um plano logístico estratégico prévio para a hipótese de retomada das Ilhas, os britânicos possuíam o Centro de Defesa Situacional dentro do seu MD, o qual tornou-se o ponto focal para as ações que estruturaram a força militar. Uma parte fundamental desse Centro era o Estado-Maior de Movimentos

Operacionais de Defesa ou DOMS<sup>35</sup>, uma organização ativada apenas para fins de guerra ou de emergência. Sua principal tarefa era planejar o movimento operacional de unidades e suprimentos com base em prioridades, dentro da estrutura dos requisitos de execução de Defesa Operacional e, em seguida, alocar, coordenar e atribuir recursos disponíveis do serviço militar e movimento civil (PRIVRATSKY, 2014).

Da mesma forma que os britânicos, nós possuímos um Centro dedicado em coordenar, no nível estratégico, todo o apoio logístico que será executado pelas FS. O Centro de Coordenação de Logística e Mobilização (CCLM)

Disponibiliza, nos prazos determinados, os recursos necessários para os Comandos Operacionais e fazer gestões, se necessário, com os diversos setores da Administração Pública Federal. Essa atividade caracteriza-se pela obtenção dos recursos necessários pela verificação das carências das Forças a serem empregadas e pela coordenação da concentração estratégica dos meios (BRASIL, 2016, p. 33).

Este Centro, faz parte da estrutura do MD, de caráter permanente, e prioriza e coordena a logística nas operações conjuntas. Além disso, dentre suas diversas responsabilidades estão a coordenação de todo transporte nos deslocamentos estratégicos para o TO ou para o local de reversão e das contratações ou mobilizações de meios civis autorizadas por Decreto (BRASIL, 2020a).

## 4.2 ACORDOS POLÍTICOS

Observamos que a Grã-Bretanha teve apoio da OTAN e dos EUA através de acordos políticos, o que tornou sua campanha logisticamente possível. Esses acordos deixaram bem claro que para as FA de um Estado atuarem em um TO a longas distâncias, é de grande relevância o apoio de outros Estados pertencentes ao mesmo bloco ou de algum outro,

---

<sup>35</sup> Sigla do nome original: *Defence Operational Movements Staff* (PRIVRATSKY, 2014).

bilateralmente, que se tenha uma ótima relação diplomática, para tornar o apoio logístico exequível, principalmente para Estados que possuem um número limitado de meios.

Diante disso, cabe ressaltar que nosso Estado entende essa preocupação e progressivamente procura manter boas relações diplomáticas com diversos blocos internacionais, e diretamente, com estados como os EUA. Na diplomacia naval, essa característica pode ser observada através dos exercícios combinados entre nossa marinha e marinhas amigas, como UNITAS<sup>36</sup>, GUINEX<sup>37</sup>, PASSEX<sup>38</sup>, Operação Fortaleza<sup>39</sup>, dentre outros. Apesar destes exercícios focarem principalmente no campo das operações, esses exercícios são fundamentais para possibilitar um apoio logístico desses Estados no futuro, caso necessário.

Adicionado a esse fato, um grande avanço doutrinário está sendo alcançado, pois um manual sobre logística combinada entre os países da América Latina está em elaboração, de acordo com informação fornecida pelo Cel-EB Mauricio, durante sua palestra sobre Logística Conjunta, proferida para os oficiais alunos do Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores-2022.

Todavia, não devemos diminuir nossa flexibilidade estratégica, principalmente no que concerne a logística, baseado em alianças ou possíveis apoios em casos de conflito em

---

<sup>36</sup> Exercício marítimo multinacional mais antigo organizado pelos Estados Unidos da América (EUA), com participação de delegações sul-americanas, realizado desde 1959, e ocorre no formato anfíbio desde 2008. Tem por objetivo principal incrementar a interoperabilidade entre as Marinhas e estreitar os laços de cooperação e amizade (BRASIL, 2019).

<sup>37</sup> Operação no Golfo da Guiné que visa promover a interoperabilidade com as Marinhas e Guardas Costeiras como Costa do Marfim, São Tomé e Príncipe, Camarões, Nigéria e Cabo Verde, por meio de exercícios no mar e no porto, mantendo a representação da Marinha do Brasil (MB) no Atlântico Sul (CERQUEIRA, 2022).

<sup>38</sup> Exercício realizado entre nossa Marinha e a Marinha Nacional da França com o propósito de incrementar a interoperabilidade e estreitar os laços entre as Marinhas dos dois países (BRASIL, 2021).

<sup>39</sup> Exercício realizado entre a Marinha brasileira e as forças armadas francesas, em Fortaleza, através de uma Operação Anfíbia combinada, envolvendo meios brasileiros e franceses na projeção de poder, de caráter naval, do mar para a terra. O propósito do exercício busca aumentar a interoperabilidade entre as forças das duas nações e aumentar a segurança marítima no Atlântico Sul (MARINHA... 2022).

que nosso Estado se envolva, pois isso limita o desenvolvimento do nosso poder militar, nosso prestígio político e a influência nos assuntos internacionais (VIDIGAL, 1985).

#### 4.3 MOBILIZAÇÃO NACIONAL

Apontamos anteriormente, que a mobilização nacional britânica iniciou a partir da assinatura do pedido de mobilização, pela Rainha. Somente a partir desse ato legal, que os navios mercantes puderam ser requisitados. Da mesma forma, temos previstos em lei e em nossa doutrina, o acionamento de setores civis da nossa sociedade para mobilizarmos o que é necessário para capacitar nosso poder nacional em uma situação de emergência.

O aproveitamento de navios mercantes para a guerra foi um assunto de destaque na obra do Almirante Vidigal, em 1985, após analisar a experiência britânica nas Malvinas:

A existência de uma frota mercante nacional significativa – mais de 10 milhões de TDW – cria grandes possibilidades. O Plano de Renovação da Marinha (PRM) deverá, posteriormente, ser revisado, tendo em vista o que for fixado no estudo anterior, pois, acreditamos que o dimensionamento do Apoio Móvel a ser permanentemente mantido poderá ser reduzido face à mobilização da marinha mercante, desde que ela seja cuidadosamente planejada e que, eventualmente, sejam os elementos mobilizáveis adestrados em conjunto com as forças navais (VIDIGAL, 1985, p. 95).

Alinhada a essa importância ressaltada pelo autor, podemos acrescentar que o conflito contribuiu para as ideias de formulação da antiga Política Marítima Nacional de 1984, aprovada pelo Decreto nº 89.331, de 25/01/84, que tinha dentre as diversas ações para cumprir os objetivos estabelecidos, a de planejar a Mobilização Marítima em tempo de paz, inclusive estabelecendo normas a serem cumpridas para a construção de navios mercantes selecionados, capazes de se adequarem a uma rápida transformação para o emprego militar (BRASIL, 1984).

Porém, mesmo assim, devido as dificuldades econômicas, não foi dada prioridade para aumentar a frota de navios que poderiam ser voltados para a defesa nacional, caso

necessário. Houve apenas a preocupação com a economia do momento, sem um planejamento a longo prazo (TITO, 2016).

Além disso, apesar da pesquisa sobre os meios navais brasileiros não ter sido o foco deste trabalho, podemos verificar através dos dados disponibilizados pela *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) que 877 navios mercantes utilizam a bandeira brasileira, dos quais 27 são navios tanque, 11 são graneleiros, 40 são de carga geral, 20 são porta-contêineres e 779 pertencem as demais categorias. Desses 877 navios, 295 são de fato nacionais (UNCTAD, 2022). Isso representa, em termos genéricos, que temos a capacidade quantitativa de transformar os navios mercantes necessários para apoiar o esforço de guerra em um eventual conflito, com características semelhantes ao conflito nas Malvinas.

#### 4.4 PLANO ESTRATÉGICO DE EMPREGO CONJUNTO DAS FORÇAS ARMADAS

De acordo com o que foi apresentado, os britânicos não haviam considerado, naquela época, por diversos motivos políticos e estratégicos, a possibilidade de se envolverem em um conflito no Atlântico Sul, como a retomada das Ilhas Malvinas. O fato de não considerarem essa hipótese levou a ausência de um plano estratégico previamente elaborado. Caso houvesse, talvez os problemas logísticos por eles enfrentados fossem minimizados por haver um plano de logística e mobilização, anexo a esse plano estratégico.

Nossa Sistemática de Planejamento Militar prevê os Planos Estratégicos de Emprego Conjunto das Forças Armadas (PEECFAs) que norteiam a elaboração dos planos dos comandos operacionais ativados em conformidade com a Estrutura Militar de Defesa e

orientam o preparo das Forças. Para cada Hipótese de Emprego<sup>40</sup> considerada, existe um PEECFA. A partir deste, teremos o Plano Estratégico de Logística (PEL) e o Plano Estratégico de Mobilização Militar (PEMM), bem como as Listas de Necessidades. No âmbito da Mobilização Nacional, são elaborados e permanentemente atualizados os Planos de Mobilização para cada Hipótese de Guerra<sup>41</sup>. Assim, temos um respaldo doutrinário considerável que nos permite produzir, antecipadamente, durante uma situação de normalidade, o planejamento logístico e de mobilização necessários para o emprego da expressão militar do Poder Nacional em um possível conflito (BRASIL, 2018).

#### 4.5 EXERCÍCIOS CONJUNTOS

Analisando a partir desta seção os pontos apresentados no nível operacional/tático, na Guerra das Malvinas, pudemos observar que, tirando alguns exercícios simples realizados com helicópteros da RAF, a 5ª Brigada de Infantaria ou qualquer outra unidade do exército não sabiam operar com a Royal Navy. Não houve treinamentos conjuntos de OpAnf, em nenhuma oportunidade prévia ao conflito, com a RFA e muito menos com a marinha mercante. As consequências disso se refletiram em vários setores, sendo um deles o logístico. A coordenação logística do transporte e ressuprimento dos meios das três forças na Ilha de Ascensão, por exemplo, foi um grande obstáculo a ser superado. O Regimento de Comando Logístico de Fuzileiros Navais Reais, que proveu apoio logístico dedicado para sua

---

<sup>40</sup> Antevsão de possível emprego das FA em determinada situação ou área de interesse estratégico para a Defesa Nacional. É formulada considerando-se o alto grau de indeterminação e imprevisibilidade de ameaças ao País, sendo perfeitamente caracterizada e mensurável (BRASIL, 2015).

<sup>41</sup> Formuladas no contexto do Planejamento da Ação Governamental, são os elementos primordiais para o Planejamento da Mobilização Nacional. Elas normalmente conterão: a sua definição, as suas variantes, o grau de ameaça, o prazo para sua concretização, as áreas envolvidas e as possibilidades do inimigo (BRASIL, 1987).

3ª Brigada de Comandos (ForDbq), e que também possuía experiência em OpAnf devido a treinamentos anteriores, minimizou um pouco, no nível tático, os problemas logísticos. O treinamento conjunto de todos os envolvidos em uma operação anfíbia é essencial para superar os desafios inerentes a uma operação tão complexa, principalmente para aumentar a interoperabilidade entre os setores logísticos das três forças.

Nossa doutrina prevê exercícios conjuntos em situações de normalidade que permitem observar necessidades adicionais que os planejamentos não vislumbraram:

Concluído o ciclo completo do planejamento militar (Estratégico, Operacional e Tático), obtêm-se as condições necessárias para testar o que foi planejado, seja sob a forma de um exercício de simulação de combate (jogo de guerra) ou de uma operação de adestramento. Isto visa avaliar a adequabilidade do planejamento elaborado face à situação e à ameaça considerada, e a identificação de lacunas ou necessidades não visualizadas anteriormente, possibilitando o aperfeiçoamento dos planos e do adestramento das Forças. [...] As necessidades decorrentes dos planejamentos que não puderem ser atendidas pela expressão Militar do Poder Nacional deverão ser encaminhadas pelas estruturas logísticas e de mobilização das Forças Singulares à Chefia de Logística e Mobilização do MD, por meio de seus Planos de Mobilização, como carências [...] (BRASIL, 2020a, p. 30).

Na prática, podemos verificar durante as atividades realizadas nestes exercícios, coordenados pelo MD, que as forças identificam dificuldades a serem superadas em situações de combate e fortalecem a interoperabilidade entre si, para atuação conjunta em cenários de crise. Dentre eles, podemos citar a Operação Amazônia, conduzida na região norte do país, que visa o aprimoramento da doutrina logística e dos métodos operacionais em território amazônico<sup>42</sup>. A Operação Meridiano, conduzida em três fases, cada uma sob responsabilidade de cada força, que tem a finalidade de potencializar a capacidade das FA para executar ações militares de maneira integrada. Na segunda fase, sob responsabilidade da Marinha, a Operação Dragão, que é o exercício anfíbio mais importante do calendário da nossa Força, o qual tradicionalmente já conta com a participação de meios e pessoal do Exército e Força

---

<sup>42</sup> Conteúdo disponível no site oficial do MD (BRASIL, 2014).



Aérea, tornou-se um marco, em 2021, para interoperabilidade das três FS e do MD, pois pela primeira vez a Operação foi parte de um exercício conjunto<sup>43</sup>.

#### 4.6 COMANDO OPERACIONAL

No conflito estudado, um comando operacional foi estabelecido em Londres, sob a figura do Comandante-em-Chefe da Esquadra, Almirante Fieldhouse, porém, efetivamente, ele não era o Comandante do Teatro de Operações (ComTO). O Almirante Woodward, comandante do grupo formado pelos porta-aviões e seus navios escoltas (Carrier Battle Group), exerceu, na verdade, esse papel, coordenando as ações entre todas as forças. A falta de um comando único, efetivo, e o fato dos comandantes das outras forças tarefas, Comodoro Clapp, comandante da Força-Tarefa Anfíbia e Brigadeiro Thompson, comandante da ForDbq, se reportarem diretamente ao Almirante Fieldhouse, em Londres, dificultaram essa coordenação. O Brigadeiro Thompson percebeu, inclusive, os desafios logísticos enfrentados em consequência dessa “distância” entre os níveis de comando:

Aqueles de nós lutando nas Malvinas em 1982, Marinha, Fuzileiros Navais ou Exército, logo perceberam que a equipe do Comandante da Força-Tarefa (CFT), coordenando a guerra a partir de um bunker em Northwood, ao norte de Londres, não tinha absolutamente nenhuma ideia do nível do desafio logístico de operar em uma terra de colinas rochosas e turfeiras sem estradas, ou mesmo a trilha mais rudimentar (THOMPSON, 2014, tradução nossa, p. 10)<sup>44</sup>.

Nossa doutrina prevê, na Doutrina de Operações Conjuntas, MD-30-M-01, o estabelecimento de um comando operacional para o emprego conjunto das forças, podendo ser um comando do TO que conduzirá as operações de grande vulto, em parte do teatro de

---

<sup>43</sup> Conteúdo disponível em Bastos Junior (2021) e Operação... (2022).

<sup>44</sup> “Those of us fighting in the Falklands in 1982, Navy, Marine, or Army, soon realized that the staff of the Task Force Commander (CTF), directing the war from a bunker in Northwood, just north of London, had absolutely no idea of the scale of the logistic challenge posed by operating in a land of rocky whale-backed hills and peat bog with no roads, or even the most rudimentary track” (THOMPSON, 2014).

guerra, para o cumprimento de determinada missão e um consequente apoio logístico. Esse comando operacional trata-se de um comando único que coordena todas as forças a ele subordinadas, e a critério do seu Comandante, podendo ser constituído somente por FS em situações específicas ou por Forças Conjuntas, tanto quanto forem necessárias. Dessa forma, doutrinariamente, nossas FA estão atualizadas o suficiente para estabelecermos uma cadeia hierárquica apropriada em uma situação de conflito, especialmente para obtermos sob o comando operacional, uma ForTarAnfCj, como ocorreu no conflito das Malvinas (BRASIL, 2020).

#### 4.7 COMANDO LOGÍSTICO COMPONENTE

Constatamos que na Ilha de Ascensão, as atividades logísticas foram coordenadas por uma equipe pequena, denominada Unidade de Apoio às Forças Britânicas ou BFSU, a cargo de um capitão da Royal Navy, com alguns poucos representantes das outras forças, que inclusive não estavam com a equipe principal em um primeiro momento. Essa equipe enfrentou diversos obstáculos logísticos, sendo alguns deles, e talvez os principais, a falta de interoperabilidade entre os militares das forças que compuseram a equipe, somado a falta de conhecimento de meios específicos de todas as forças e a forma desorganizada em que esses meios vinham da Grã-Bretanha, dentro dos navios e aeronaves. Isso foi reflexo da falta de exercícios conjuntos entre as forças e principalmente por não haver um comando logístico conjunto, único, responsável por coordenar as mais variadas operações logísticas no TO, atendendo as necessidades peculiares das forças. Esse comando, que estaria no nível tático, ficaria subordinado ao comando operacional, permitindo uma visão logística ampla de toda campanha.

Neste ponto, o conflito estudado se difere do que temos previsto em nossa doutrina. Nela, está prevista o estabelecimento do C Log Cte, como foi apontado no capítulo dois. Esse comando realiza seu planejamento tático da mesma forma que as F Cte e possui dentre as diversas responsabilidades a de: assessorar o Comandante Operacional, nos assuntos referentes à execução da logística e mobilização; estabelecer normas para o uso dos recursos locais, bem como para a contratação e aquisição de recursos logísticos ou mobilizáveis; planejar, em coordenação com os setores de logística envolvidos, a localização dos órgãos e instalações de apoio logístico das F Cte, selecionando os prováveis locais onde deverão desdobrar-se e o controle de suprimentos; e controlar e coordenar o apoio de infraestrutura solicitado pelas F Cte. Está previsto ainda que o comando poderá ter na sua constituição uma Base Logística Conjunta Avançada (FIG. 3, ANEXO C), a qual possuirá em breve, sua doutrina específica estabelecida pelo Manual de Base Logística Conjunta, MD-34-M-06, que está em elaboração (BRASIL, 2020a).

#### 4.8 APOIO DE SERVIÇO AO COMBATE

Verificamos que uma unidade de apoio logístico inteiramente dedicada a 3ª Brigada de Comandos de Fuzileiros Navais, a ForDbq, foi essencial para apoiar suas ações nas Ilhas Malvinas. Muitos dos obstáculos logísticos foram mitigados pelo fato do Regimento de Comando Logístico estar familiarizado com as peculiaridades do Apoio de Serviço ao Combate (ApSvCmb)<sup>45</sup> prestado para a tropa de Fuzileiros Navais, mesmo essa ForDbq ter sido

---

<sup>45</sup> O ApSvCmb pode ser conceituado como o apoio proporcionado por parcela de uma ForDbq ou Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) ao conjunto da Força ou Grupamento, por meio de aplicação das funções logísticas essenciais à sua manutenção em combate (BRASIL, 2008).

composta por Fuzileiros Navais e militares do Exército. O regimento conseguiu atender as necessidades logísticas dos batalhões, independente da força, e inclusive após o desembarque da FTC, este Regimento acabou apoiando também os batalhões dela.

Nosso Manual de Operações do Componente de Apoio de Serviços ao Combate dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais prevê que o ApSvCmb prestado por uma parcela da ForDbq, a todo seu conjunto, é orientado para ser de dedicação exclusiva e para prover o apoio sob as condições de combate. Seu planejamento trata das organizações, tarefas e responsabilidades de apoio internas à Força. A única peculiaridade em relação ao conflito estudado é que nossa doutrina prevê que a ForDbq é formada apenas por tropa de Fuzileiros Navais, diferente daquela ForDbq que foi constituída para desembarcar nas Ilhas. De acordo com o Manual de Operações Anfíbias, MD-33-M-14, Força de Desembarque é “a designação genérica dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) destinados à realização de uma OpAnf” (BRASIL, 2020b).

Por fim, é válido salientar que a Guerra das Malvinas impactou o pensamento da nossa Marinha nas décadas que se seguiram. Pivatto Junior e Svartman apresentaram alguns exemplos desse impacto, após pesquisa feita em diversos artigos publicados na Revista Marítima Brasileira: a importância de possuir um submarino de propulsão nuclear; a nacionalização da força, através de novos e modernos sistemas de armas em vez da aquisição no mercado internacional; e a revisão da construção naval de acordo com as novas necessidades de sobrevivência dos navios após serem atacados. Com relação à mobilização e emprego da marinha mercante brasileira no apoio logístico, indícios mostram que a experiência observada da guerra foi convertida em medidas concretas e talvez tenha sido a mudança mais imediatamente impactada. Como já foi citado anteriormente, por exemplo, sobre a publicação da Política Marítima Nacional, em 1984 (PIVATTO JR.; SVARTMAN, 2018).

## 5 CONCLUSÃO

Nossa motivação para a realização do presente trabalho foi verificar se a estrutura logística estabelecida pelos britânicos no conflito das Malvinas poderia também ser realizada por nossas Forças Armadas em uma operação anfíbia com características semelhantes em que ela ocorreu. A pesquisa se ateve a responder esse questionamento apenas em termos doutrinários, ou seja, analisando nossas publicações que tratam da logística militar, não entrando em detalhes se possuímos os meios e recursos necessários para tal.

O conflito escolhido veio das características do teatro de operações em que ela ocorreu, as quais a Grã-Bretanha teve que superá-las para prover o apoio logístico adequado a sua Força-Tarefa que ficou encarregada de retomar as Ilhas. Verificamos que a tarefa não foi fácil, mesmo assim, a rápida resposta de mobilização nacional mostrou-se ser a chave para o sucesso. Soma-se ao fato da escolha, a oportunidade de analisarmos uma campanha por completa, do início ao fim, devido ao período curto em que se desenrolou.

Por se tratar de uma operação conjunta, nossa pesquisa teórica, no capítulo dois, procurou ficar limitada apenas no nível estratégico e operacional, tomando como base as publicações do MD, porém, para podermos explorar uma abrangência maior no que diz respeito à especificidade do apoio logístico nas OpAnf, analisamos também as publicações da MB, buscando no nível tático, o conteúdo que nos permitisse comparar com os pontos levantados no capítulo três.

A Doutrina de Logística Militar, Doutrina Básica de Mobilização Nacional e Doutrina de Mobilização Militar nos permitiu identificar a diferença entre Logística e Mobilização e como a segunda complementa a primeira em uma situação de conflito. Nos permitiu ainda verificar que há amparo legal para o Presidente da República decretar, caso

necessário, uma Mobilização Nacional, para que todas as expressões do Poder Nacional sejam fontes de recursos tangíveis, que atenderão as necessidades da expressão militar.

Do Manual de Operações Anfíbias, conseguimos extrair que o MD considera que uma ForTarAnf pode ser composta com pessoal e material de outras forças e não somente da MB. Da Doutrina de Operações Conjuntas, observamos a importância da existência do Comando do Teatro de Operações, o Comando Operacional, e dentro da sua organização, a possibilidade da formação de um Comando Logístico Componente, caso o Comandante Operacional assim decida, imprescindível para a coordenação logística dos diversos meios das três forças em uma operação complexa. Na organização desse Comando Logístico, de acordo com a determinação da situação, poderemos ter uma Base Logística Conjunta Avançada, a qual seu Manual, em elaboração, descreverá mais detalhes sobre suas atividades. Esse tipo de Base de Apoio Logístico também foi considerado, a nível Força, no Manual de Logística da Marinha.

No terceiro capítulo, por meio das obras de Privratsky, Almirante Vidigal e do artigo de Stephen Badsey, pudemos constatar: o pré-posicionamento estratégico dos meios e sua rápida concentração nos portos, após o acionamento das Forças; o amparo legal que deu início a Mobilização Nacional, por meio da assinatura do decreto pela Rainha; os acordos políticos que foram essenciais para o esforço logístico tornar possível o envio da FT para um Teatro de Operações tão longínquo; a mobilização de diversos setores civis e a rapidez para a requisição dos navios mercantes foram as ações estratégicas de maior sucesso; as dificuldades enfrentadas pela ausência de um comando único entre o nível tático e o estratégico, bem como de um comando logístico componente; a vantagem de possuir uma unidade ou componente logístico dedicado a atender as necessidades específicas de uma ForDbq e a falta de interoperabilidade entre as forças no apoio logístico executado na Ilha de Ascensão, a qual

demonstrou ser um exemplo de que uma Base Logística Conjunta Avançada é praticamente obrigatória o seu estabelecimento em conflitos que ocorram a grandes distâncias.

Seguindo nossa confrontação entre teoria e realidade, no quarto capítulo, comparamos os pontos pesquisados nos capítulos anteriores em oito temas, que puderam estruturar nosso pensamento para a formação da resposta do nosso trabalho. No decorrer da análise, verificamos que a pesquisa teórica deveria ser expandida até o nível tático, para nos permitir a verificação de pontos específicos do apoio logístico na OpAnf, uma vez que não foi encontrado detalhamento nas publicações do MD. Dos oito temas analisados, observamos que todos aqueles relacionados aos fatos ocorridos no nível estratégico de decisão, nossa doutrina, igualmente, estabelece as coordenações logísticas necessárias para nossas Forças planejarem e executarem uma operação em uma situação similar, como registramos que nossa Mobilização Nacional, também amparada legalmente, aciona as demais expressões do Poder Nacional para apoiar a Expressão Militar. Já nos temas relacionados ao nível tático, foram observadas mais divergências do que similaridades, como a previsão de um Comando Operacional no Teatro de Operações, fato que não ocorreu no conflito, pelo menos no exercício das suas responsabilidades, o que facilitaria a coordenação entre as FT.

Em suma, podemos afirmar que as divergências encontradas, foram as que os britânicos mais enfrentaram problemas, como as atividades logísticas na Ilha de Ascensão, coordenadas por uma pequena equipe, sem entrosamento e sem preparo para absorver demandas tão complexas. Por outro lado, nossa doutrina prevê o estabelecimento de um Comando Logístico Componente tendo em sua organização uma Base Logística Conjunta Avançada, o que, no mínimo, reduziria esses problemas e as necessidades da OpAnf seriam atendidas de forma mais organizada.

Por conseguinte, podemos responder nossa questão, com convicção, que nossa

doutrina de logística militar está de acordo com a estrutura logística praticada pelo Grã-Bretanha, a ponto das nossas FA serem capazes de planejar e executar um apoio logístico condizente com uma operação anfíbia de envergadura semelhante.

Na opinião deste autor, o sucesso do esforço logístico britânico empregado na campanha, foi resultado de uma mobilização baseada em muita iniciativa de todos os setores, do desejo de que a campanha desse certo, tanto dos civis quanto dos militares, e da constante adaptação às circunstâncias em mudança, muito mais do que um excelente preparo e emprego logístico.

Temos condições suficientes de planejar e executar uma operação como a Operação *Corporate*, baseados em nossa doutrina, porém, muitos outros pontos são necessários, como um aumento da participação da MB nos projetos de construção naval dos navios mercantes nacionais a fim de serem convertidos e aparelhados mais facilmente, caso ocorra uma Mobilização; um incremento também da fomentação e fortalecimento da mentalidade marítima na nossa sociedade e, conseqüentemente, da sua cooperação para o esforço de guerra, caso necessário; a extensão das relações diplomáticas com Estados que poderão nos assistir, logisticamente, em caso de um conflito; e o aumento de exercícios conjuntos, visando uma maior interoperabilidade logística entre as Forças.

Finalmente, sugerimos a ampla divulgação dos Manuais de Base Logística Conjunta Avançada e de Logística Combinada, quando estes forem aprovados, por meio de palestras, workshops e principalmente nos bancos escolares. E sugerimos ainda, uma pesquisa para verificar se na nossa frota atual de navios mercantes, existe a quantidade suficiente de navios que possam ser convertidos a fim de atenderem um possível emprego em uma Operação Anfíbia, em um Teatro de Operações bem afastado do nosso litoral.



## REFERÊNCIAS

- ANDERSSON, Jonas. **Center of gravity analysis: an actual or perceived problem?** 2009. 55 f. Thesis – (Doctoral in Military Theory) – Swedish National Defence College, Stockholm, 2009.
- BADSEY, Stephen. The logistics of the British recovery of the Falkland Islands, 1982. *In: NATIONAL INSTITUTE FOR DEFENSE STUDIES INTERNATIONAL FORUM ON WAR HISTORY*, 13., 2014, Tokyo. **Proceedings** [...]. Tokyo: NDIS, 2014. p. 107-114.
- BASTOS JUNIOR, Paulo Roberto. Operação DRAGÃO 2021, o mais importante exercício de desembarque da Marinha. **Tecnologia & Defesa**, São Paulo, 11 dez. 2021. Disponível em: <https://tecnodefesa.com.br/operacao-dragao-2021-o-mais-importante-exercicio-de-desembarque-da-marinha/>. Acesso em: 28 jul. 2022.
- BRASIL. **Decreto nº 89.331, de 25 de janeiro de 1984**. Aprova a Política Marítima Nacional de 1984. Brasília, DF: Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos, 1984.
- \_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**: Doutrina Militar Naval. 1. ed. Brasília, DF: EMA, 2017.
- \_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. **EMA-320B**: glossário de vocábulos e expressões básicas de uso na Marinha. Brasília, DF: EMA, 1981.
- \_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. **EMA-400**: Manual de Logística da Marinha. 2 ed. Brasília, DF: EMA, 2003.
- \_\_\_\_\_. Marinha. Comando da 2ª Divisão da Esquadra. **Operação UNITAS LX – 2019**: press release. Rio de Janeiro: ComDiv-2, 2019.
- \_\_\_\_\_. Marinha. Comando do 4ª Distrito Naval. **Navio-Patrolha “Bracuí” realiza exercício PASSEX com navio da Marinha Nacional da França**. Belém, 14 set. 2021. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com4dn/navio-patrolha-%E2%80%9Cbracu%C3%AD%E2%80%9D-realiza-exerc%C3%ADcio-passex-com-navio-da-marinha-nacional-da-fran%C3%A7a>. Acesso em: 26 jul. 2022.
- \_\_\_\_\_. Marinha. Corpo de Fuzileiros Navais. Comando-Geral. **CGCFN-1301**: Manual para instrução de operações de Força de Desembarque. 1. ed. Rio de Janeiro: CGCFN, 1994.
- \_\_\_\_\_. Marinha. Corpo de Fuzileiros Navais. Comando-Geral. **CGCFN-33**: Manual de Operações do Componente de Apoio de Serviços ao Combate dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais. 1. ed. Rio de Janeiro: CGCFN, 2008.
- \_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Competências**. Brasília, DF, 12 dez. 2013. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/acesso-a-informacao/institucional-2/iv-competencias/iii->

competencias. Acesso em: 12 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD30-M-01**: Doutrina de Operações Conjuntas. 2 ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2020a.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD33-M-14**: Manual de Operações Anfíbias. 1 ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2020b.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD35-G-01**: Glossário das Forças Armadas. 5 ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2015a.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD41-M-02**: Manual de Mobilização Militar. 1 ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2015b.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD42-M-02**: Doutrina de Logística Militar. 3. ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2016

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD51-M-01**: Sistemática de Planejamento Estratégico Militar. 2 ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2018.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Operação Amazônia**. Brasília, DF, 21 mar. 2014. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/exercicios-e-operacoes/copy\\_of\\_exercicios-militares/operacao-amazonia](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/exercicios-e-operacoes/copy_of_exercicios-militares/operacao-amazonia). Acesso em: 28 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional. **Doutrina básica de mobilização nacional**. Brasília, DF: Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional, 1987.

CERQUEIRA, Thaís. Guinex-II: operação no Golfo da Guiné visa aumentar a segurança marítima no Atlântico Sul. **Agência Marinha de Notícias**, Brasília, DF, 18 jun. 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/guinex-ii-operacao-no-golfo-da-guine-visa-aumentar-seguranca-maritima-no-atlantico>. Acesso em: 26 jul. 2022.

COMMANDER Amphibious Task Group. *In*: MILITARY WIKI. [S. l.: s. n.], 2022. Disponível em: [https://military-history.fandom.com/wiki/Commander\\_Amphibious\\_Task\\_Group](https://military-history.fandom.com/wiki/Commander_Amphibious_Task_Group). Acesso em: 18 jul. 2022.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de estratégia**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

FRANÇA, Júnia Lessa *et al.* **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**. 8. ed. rev. ampl. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 255 p.

GROUARD, Antoine. **Stratégie**: objet, enseignement, éléments. Paris: Librairie Militaire de L. Baudoin, 1895 *apud* COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de estratégia**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

HUSTON, James A. **The sinews of war**: Army logistics, 1775-1953. Washington: Office of the

Chief of Military History, U.S. Army, 1966 *apud* COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de estratégia**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

JOMINI, Antoine Henri. **Précis de l'art de la guerre** [...]. Paris: Anselin, 1838. Ann Arbor: University of Michigan Library, 1838.

LEPOTIER, Adolphe-Auguste. Rôle stratégique des bases. **Revue Défense Nationale**, Paris, n. 87, p. 495-505, déc. 1951.

LEWAL, Jules-Louis. **Études de guerre**: tactique de mobilisation, tactique de combat, Paris: Librairie militaire, 1875 *apud* COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de estratégia**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

MAGNOLI, Demétrio (org.). **História das guerras**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2006. 480 p.

MARINHA do Brasil e exército da França fazem treinamento conjunto na Grande Fortaleza. **G1**, Ceará, 30 maio 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2022/05/30/marinha-do-brasil-e-exercito-da-franca-fazem-treinamento-conjunto-na-grande-fortaleza.ghtml>. Acesso em: 26 jul. 2022.

OPERAÇÃO Meridiano: integrando o Poder Militar brasileiro. **DefesaNet**, Rio Grande do Sul, 05 jan. 2022. Disponível em: <https://www.defesanet.com.br/doutrina/noticia/43205/Operacao-Meridiano--integrando-o-Poder-Militar-brasileiro/#:~:text=A%20%C3%BAltima%20etapa%20da%20opera%C3%A7%C3%A3o,foram%20realizadas%20simula%C3%A7%C3%B5es%20de%20combate>. Acesso em: 28 jul. 2022.

PIVATTO JR., Dilceu Roberto; SVARTMAN, Eduardo Munhoz. O impacto da Guerra das Malvinas/Falklands no pensamento da Marinha do Brasil. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS DE DEFESA, 10., 2018, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo: ABED, 2018. Disponível em: [https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1534787660\\_ARQUIVO\\_Oimpacto daGuerradasMalvinasnaMarinhadoBrasil.pdf](https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1534787660_ARQUIVO_Oimpacto daGuerradasMalvinasnaMarinhadoBrasil.pdf). Acessado em: 31 jul. 2022.

PRIVRATSKY, Kenneth L. **Logistics in the Falklands War**: a case study in expeditionary warfare. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword, 2014. 759 p.

ROHAN, Henri de. **Le parfait capitaine**. Paris: ISC, 2002 *apud* COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Tratado de estratégia**. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

ROYAL Maritime Auxiliary Service. *In*: MILITARY WIKI. [S. l.: s. n.], 2022. Disponível em: [https://military-history.fandom.com/wiki/Main\\_Page](https://military-history.fandom.com/wiki/Main_Page). Acesso em: 18 jul. 2022.

THOMPSON, Julian. Foreword. *In*: PRIVRATSKY, Kenneth L. **Logistics in the Falklands War**: behind the British victory. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Military, 2014. p. ix-x.

TITO, Milton Ferreira. **Um estudo da evolução da Marinha Mercante Brasileira com ênfase**

**na navegação de longo curso:** seu desenvolvimento e reflexos no comércio exterior. Rio de Janeiro, 2016. 114 f. Dissertação (Mestrado) - Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), Rio de Janeiro, 2016 Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br:8080/pergamumweb/vinculos/000015/0000155f.pdf> f. Acesso em: 31 jul. 2022.

UNITED KINGDOM. Royal Navy. **Royal Fleet Auxiliary**. United Kingdom, 2022. Disponível em: <https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/royal-fleet-auxiliary>. Acesso em: 18 jul. 2022.

UNITED NATIONS. Conference on Trade and Development (UNCTAD). **Maritime profile:** Brazil. Geneve: UNCTAD 2022. Disponível em: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/076/index.html>. Acesso em: 26 jul 2022.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **Conflito no Atlântico Sul**. 3. ed. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 1985. 174 p.

\_\_\_\_\_; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (org.). **Guerra no mar:** batalhas e campanhas navais que mudaram a história. Rio de Janeiro: Record, 2009. 546 p.

## ANEXOS

## ANEXO A



FIGURA 1 - O desafio logístico enfrentado pela Grã-Bretanha na Guerra das Malvinas  
Fonte: PRIVRATSKY, 2014, p. 46.

**ANEXO B**

FIGURA 2 – Vista do aeródromo de Wideawake na Ilha de Ascensão  
Fonte: PRIVRATSKY, 2014, p. 300.

## ANEXO C

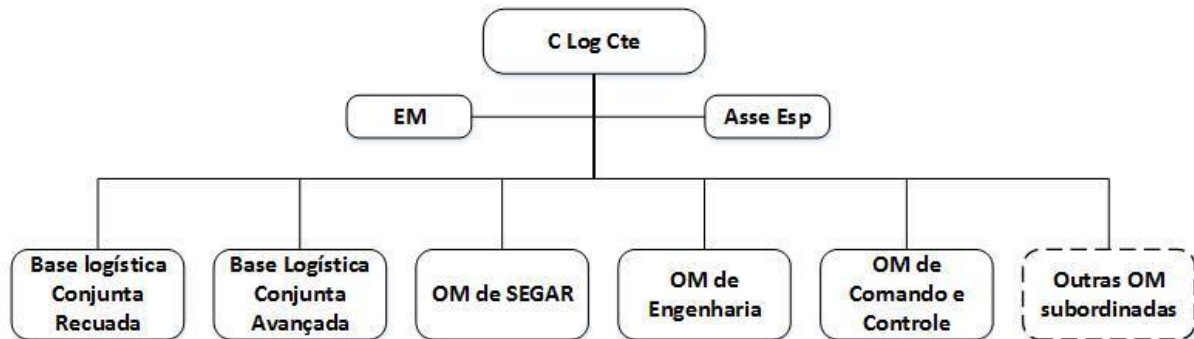


FIGURA 3 – Estrutura do C Log Cte  
Fonte: BRASIL, 2020a, p. 127.

## ANEXO D

ELEMENTOS DE APOIO DA FORÇA TAREFA		
1. NAVIOS DO "ROYAL MARITIME AUXILIARY SERVICE"		
Tipo/Classe	Navio	
Navio de Salvamento	Grosander	
Rebocador	Typhoon	
2. NAVIOS DA "ROYAL FLEET AUXILIARY"		
Tipo/Classe	Número	Navio
Navios Tanques de Esquadra (Grandes)	4	Olmeda, Olna, Tidepool, Tidespring.
Navios Tanques de Esquadra (Pequenos)	1	Blue Rover.
Navios Tanques de Apoio	5	Appleleaf, Bayleaf, Brambleleaf, Pearlleaf, Plumleaf.
Navios de Reabastecimento de Esquadra	4	Fort Austin, Fort Grant, Resource, Regent.
Navio de Suprimentos	1	Stromness.
Navio de Apoio de He	1	Engaine.
Navios de Desembarque de Apoio Logístico	6	Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Grailant, Sir Lancelot, Sir Percivale, Sir Tristan.
3. NAVIOS RETIRADOS DO TRÁFEGO (STUFF)		
TRANSATLANTICOS	NAVIOS TANQUES	ROLL-ON/ROLL-OFF CARGA GERAL
SS Canberra RMS Queen Elizabeth 2 SS Uganda	MV Alvega MV Anco Charger MV Balder London MV British Avon MV British Dart MV British Esk MV British Tamar MV British Tay MV British Teal MV British Trent MV British Wye MV Fort Toronto MV G. A. Walker MV Scottish Eagle MV Shell Eburna	SS Atlantic Causeway SS Atlantic Conveyor MV Baltic Ferry MV Contender Bezan MV Elk MV Europic Ferry MV Nordic Ferry MV Tor Caledonia
NAVIO PORTA-CONTAINER	NAVIOS MISTO	NAVIOS DE CARGA GERAL
MV Astronomer	MV Norland TEV Rangatira MV Saint Edmund RMS Saint Helena	MV Avelona Star MV Geesport MV Laertes MV Lycaon MV Saxonica MV Stathewe
NAVIOS DE APOIO OFFSHORE	REBOCADORES	NAVIO LANÇADOR DE CASO SUBMARINO
MV British Enterprise III MV Stena Inspector MV Stena Seaspread MV Wimpy Seahorse	MV Irishman MT Salvageman MT Vorkshiemman	CS Isis
NOTA: Os seguintes navios foram retirados do tráfego e comissionados navios de contramedidas de minas: MVs Cordella, Fanello, Junella, Northella e Pict.		

FIGURA 4 – Navios de apoio da FT britânica  
 Fonte: VIDIGAL, 1985, p. 91.A, 91.B