

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (FN) HENRIQUE CESAR DE CASTRO SILVA

O CONJUGADO ANFÍBIO BRITÂNICO NA GUERRA DAS MALVINAS:

uma relação com a teoria do *seapower* de Geoffrey Till.

Rio de Janeiro

2022

CC (FN) HENRIQUE CESAR DE CASTRO SILVA

O CONJUGADO ANFÍBIO BRITÂNICO NA GUERRA DAS MALVINAS:

uma relação com a teoria do *seapower* de Geoffrey Till.

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

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus, pela dádiva da vida e por iluminar meus pensamentos, possibilitando, assim, a confecção deste trabalho.

À minha esposa Renata, e meus filhos, Pedro Henrique e Anna Júlia, pelo amor, pelos incansáveis incentivos, pelo incondicional apoio prestado, e, principalmente, por compreenderem o momento da minha carreira que exigiu uma dedicação, quase que integral, aos estudos. Vocês foram o alicerce que me manteve firme diante de todas as dificuldades encontradas.

Ao meu orientador, Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN) Antônio Carlos Rodrigues Martins, por toda a atenção que me foi dada, pelos enriquecedores conselhos e orientações durante todas as etapas da elaboração desta dissertação.

Ao Capitão de Fragata (RM1) Nagashima, pelas aulas de metodologia científica ministrada e pelos esclarecimentos prestados que foram fundamentais para a escolha do tema e para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos meus amigos e companheiros de turma, Capitão de Corveta (FN) Ribeiro e Capitão de Corveta Abel, pela importante contribuição na escolha do tema a ser desenvolvido.

RESUMO

No ano de 1982, o Atlântico Sul foi palco de uma de suas maiores batalhas de caráter naval, a guerra das Malvinas. Na tentativa de minimizar sua crise política à época, a Argentina invadiu o arquipélago britânico. O Reino Unido, para resgate da sua soberania sobre o território, decidiu pela realização da Operação, que chamou de *Corporate*, para a reconquista de suas ilhas. Para tal, os britânicos, resgatando sua histórica condição de potência marítima, foram capazes de reunir todos os esforços necessários para possibilitar ao seu poder naval a formação de um extraordinário conjugado anfíbio, com todos os meios previstos. Esse esforço resultou no cumprimento da missão de reconquista de suas ilhas. Nesse contexto, o propósito deste trabalho será estudar a mobilização e o emprego do conjugado anfíbio britânico no conflito, bem como a teoria do *seapower* do professor britânico Geoffrey Till. Essa teoria apresenta o *seapower* como à capacidade marítima de determinar eventos tanto no mar como em terra. A metodologia de estudo será por meio do confronto entre a teoria e a realidade, e analisará se o conjugado anfíbio britânico empregado na Guerra das Malvinas corroborou a teoria do professor Till. Como resultado, chegou-se ao entendimento de que, no conflito em questão, o Reino Unido mostrou possuir todas as concepções do poder marítimo exigidas pela teoria, e corroborou sim o *seapower* de Geoffrey Till.

Palavras-chave: Guerra das Malvinas. Operação Corporate. Conjugado Anfíbio. Seapower. Geoffrey Till. Poder Marítimo.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa das ilhas <i>Falklands</i>	49
Figura 2 – Operação Rosário.....	50
Figura 3 – Operação <i>Corporate</i>	51
Figura 4 – Distâncias envolvidas.....	52
Figura 5 – Presença europeia no Atlântico Sul.....	53
Figura 6 – <i>Seapower</i> : sua configuração.....	54

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CEE –	Comunidade Econômica Européia
CFN –	Corpo de Fuzileiros Navais
EUA –	Estados Unidos da América
FT –	Força-tarefa
GptOpFuzNav –	Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais
LCM –	Linhas de Comunicação Marítima
ONU –	Organização das Nações Unidas
OpAnf –	Operações Anfíbias
OTAN –	Organização do Tratado do Atlântico Norte
RAF –	<i>Royal Air Force</i> (Força Aérea Real - britânica)
URSS –	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
2	O CONJUGADO ANFÍBIO	9
3	A GUERRA DAS MALVINAS: CONTEXTO HISTÓRICO E PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS	12
4	A PREPARAÇÃO E O EMPREGO DO CONJUGADO ANFÍBIO BRITÂNICO	18
4.1	A Força Naval Britânica	23
4.2	A Força Aeronaval Britânica	25
4.3	A Força Terrestre Britânica	27
5	GEOFFREY TILL E A TEORIA DO <i>SEAPOWER</i>	29
6	CONFRONTO ENTRE TEORIA E REALIDADE	36
7	CONCLUSÃO	42
	REFERÊNCIAS	47
	ANEXO	49

1 INTRODUÇÃO

Em 1982 ocorreu uma das maiores batalhas de caráter naval do Atlântico Sul, a guerra pelas Ilhas Malvinas. De um lado, a Argentina querendo unir seu povo por meio da reconquista do arquipélago que era um anseio nacional. Do outro, o Reino Unido¹ querendo, além de defender sua soberania, resgatar a sua condição de potência marítima como sempre foi conhecida. Foi uma batalha que revelou os contrastes entre uma Marinha argentina forte e determinada, porém, ainda em evolução e com muitas limitações, e uma Marinha britânica extremamente forte, experiente e consolidada, com grande poder de mobilização e capacidade de se sobrepôr a dificuldade das grandes distâncias envolvidas no conflito.

O foco deste trabalho é a Marinha britânica, o seu grande poderio naval. Tal poderio este que permitiu ao Reino Unido formar, em tão pouco tempo, talvez o maior Conjugado Anfíbio empregado em um conflito após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Tal conjugado, desde sua chegada na área de operações até o fim do conflito, garantiu o amplo domínio do mar para o lado britânico, sendo tal condição reconhecida em todo o tempo pelo seu adversário.

Neste trabalho busca-se estudar as capacidades dessa poderosa potência europeia empregadas no conflito em questão, bem como apresentar a teoria do *seapower* na visão do historiador militar britânico Geoffrey Till (1945-). Sendo assim, o propósito deste trabalho é fazer uma relação entre o emprego do conjugado anfíbio britânico na Guerra das Malvinas e a teoria apresentada.

¹ Reino Unido – como a forma abreviada de *United Kingdom of Great Britais and Northern Ireland* (Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte), é um Estado soberano formado pelos países que compõem a Grã-Bretanha (Inglaterra, País de Gales e Escócia) incluindo a Irlanda do Norte. Neste trabalho será usada a nomenclatura abreviada de Reino Unido (CARVALHO, 2014).

Para atingir o referido propósito, o trabalho está organizado em sete capítulos, sendo cinco de desenvolvimento, além desta introdução e da conclusão.

No segundo capítulo, é apresentado, de acordo com a doutrina da Marinha do Brasil, o conceito de Conjugado Anfíbio e as condições para que ele proporcione a máxima capacidade necessária ao Poder Naval.

O terceiro capítulo aborda uma descrição sucinta do contexto histórico que resultou na Guerra das Malvinas e dos principais acontecimentos, bem como a importância Geopolítica do arquipélago para o Reino Unido.

No quarto capítulo, é apresentada a dimensão do Conjugado Anfíbio britânico, a sua mobilização para o conflito, bem como o emprego pelo Reino Unido das suas forças naval, aeronaval e terrestre de maneira particular.

No quinto capítulo, é apresentado o professor Geoffrey Till e a teoria do *seapower* segundo a sua visão e as suas particularidades.

Já no sexto capítulo, é feita uma análise da capacidade empregada pelo Reino Unido no conflito em questão, bem como da teoria exposta no capítulo anterior, confrontando, assim, a teoria com a realidade.

Por fim, no sétimo capítulo, o trabalho é concluído respondendo a seguinte pergunta: o Conjugado Anfíbio britânico empregado na Guerra das Malvinas corroborou a teoria do *seapower* de Geoffrey Till?

2 O CONJUGADO ANFÍBIO

De acordo com o Manual de Fundamentos de Fuzileiros Navais, entende-se por Conjugado Anfíbio,

O Conjugado Anfíbio se traduz em uma Força Naval, com um GptOpFuzNav embarcado juntamente com os meios aeronavais adjudicados, em condições de cumprir missões relacionadas às tarefas básicas do Poder Naval. Em virtude de suas capacidades intrínsecas, o Conjugado Anfíbio proporciona ao Poder Naval as condições apropriadas para a condução de ações em um amplo espectro de operações, atuando em cenários estratégicos de interesse, como vetor de pronta-resposta a crises ou outras contingências (BRASIL, 2020, p. 2-2).

Conforme definição, o Conjugado Anfíbio nada mais é do que uma Força Naval formada por navios; fuzileiros navais embarcados, com meios que possibilitem o desembarque para o cumprimento de missões em terra; e meios aeronavais vinculados e embarcados, capazes de proteger a Força como um todo e, também, realizar missões em terra. Toda essa estrutura é reunida para o cumprimento de missões que estejam inseridas dentre as tarefas básicas do Poder Naval², proporcionando ao mesmo as condições para a realização de ações em um amplo espectro de operações, atuando como vetor de pronta-resposta em situações de crises.

Ao explorar a liberdade de navegação combinado com todo o espaço de manobra que o mar oferece, o Conjugado Anfíbio permite o posicionamento de Forças Navais próximo a áreas críticas, em águas internacionais, para intervir quando e da maneira que for necessário, sem comprometer a soberania do Estado-alvo (BRASIL, 2020).

O espaço, quase que imensurável oferecido pelo mar, permite a utilização de uma força naval na dimensão necessária para qualquer missão, sem restrição para a quantidade de meios e para a manobra dos mesmos. A Convenção das Nações Unidas sobre

² As tarefas básicas do Poder Naval são: negar o uso do mar ao inimigo; controlar áreas marítimas; projetar poder sobre terra; e, contribuir para dissuasão (BRASIL, 2017).

o Direito do Mar³ permite o posicionamento do Conjugado Anfíbio em qualquer região do planeta, desde que tal região corresponda a águas internacionais. Tal direito possibilita uma resposta rápida e nas proporções necessárias a possíveis crises ou outras contingências sem o risco de violação da soberania de qualquer Estado.

A prontidão operativa do Conjugado Anfíbio confere credibilidade à mobilidade estratégica do Poder Naval, proporcionando assim, a alternância entre concentração e dispersão de forças, além da permanência e gradualismo no emprego da tropa e dos meios anfíbios. Já a mobilidade tática é possível por meio da combinação do emprego de vetores como aeronaves, embarcações de desembarque e viaturas anfíbias. Tal combinação anfíbia, juntamente com a prontidão operativa, alcance, permanência estratégica e mobilidade tática, proporcionam capacidade expedicionária ao Poder Naval (MONTEIRO, 2010).

Para que o Conjugado Anfíbio possua um caráter expedicionário por excelência, terá que ser capaz de realizar OpAnf, pois é esta a capacidade que contribuirá decisivamente para que uma força expedicionária garanta o acesso a seus objetivos em terra. Porém, seu emprego poderá extrapolar o conceito das OpAnf clássicas e se estender à realização de outras operações como a de Evacuação de Não Combatentes, as Humanitárias e as de paz de caráter naval. Portanto, um conjugado bem preparado permite um melhor enfrentamento dos desafios modernos, que englobam um vasto espectro de operações, desde ações de caráter dissuasório até operações militares de grande envergadura.

Os navios componentes de um Conjugado Anfíbio devem, de forma a garantir a sua mobilidade estratégica, além de transportarem pessoal e material para a área de operações, ser capazes de servir de plataforma para lançamento de vetores de projeção de poder sobre terra, desembarcar pessoal e material em um porto, proporcionar condições

³ O Decreto Nº 99.165, de 12 de março de 1990, do Presidente da República, promulgou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

para que sejam realizadas atividades de comando e controle, transportar e operar como plataforma de lançamento de helicópteros, aeronaves e outros meios de transporte ou emprego tático, lançar mísseis, ser utilizado como base marítima para atividades logísticas (*seabase*) e ser utilizado como hospital (GUADAGNINO e LAGE, 2013).

O conceito de Conjugado Anfíbio permite, aliado às características do Poder Naval de mobilidade, versatilidade e flexibilidade, que uma Força Naval moderna e bem adestrada faça frente aos novos desafios. Entretanto, tal conjugado deve estar pronto não somente para a projeção de poder, como também para ser empregado em enorme gama de outras missões com menor ou nenhum uso da força (ARAUJO e CÔDO, 2021).

Enfim, o desenvolvimento do Conjugado Anfíbio de qualquer Estado soberano representa a busca pela plena capacidade de projeção de poder sobre terra, por meio da prontidão operativa de uma força de rápido emprego composta por vetores navais, aeronavais e anfíbios, capazes de se deslocarem rapidamente, se concentrarem em determinada região estratégica no mar e se dispersarem para cumprirem qualquer missão em terra. Essa força será capaz de desempenhar missões necessárias à consecução das tarefas básicas do Poder Naval daquele Estado, garantindo o peso necessário para o aumento de sua influência e credibilidade.

3 A GUERRA DAS MALVINAS: CONTEXTO HISTÓRICO E PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS

O conflito ocorreu em 1982, no período da Guerra Fria⁴ (1947-1991), mas não estava associado a esta última, tendo em vista que os atores principais, Argentina e Reino Unido, estavam alinhados aos EUA.

O arquipélago das Malvinas, também conhecido como *Falklands* (denominação britânica), observado na FIG. 1 do Anexo, era reivindicado pelos argentinos desde a sua ocupação, em 1833, pelos britânicos. Na ocasião, o governo argentino foi expulso e as ilhas passaram a ser colônia britânica por quase 150 anos (VIDIGAL, 2008).

Após todos esses anos de domínio britânico sobre o arquipélago, chegou-se ao ano de 1982. De acordo com Middlebrook (2020), a Argentina vivia uma crise política e social sem precedentes, com produção industrial e salários em queda, desemprego em alta, uma inflação massiva bem acima de 100 por cento e ainda subindo. Manifestações populares externavam a oposição à junta militar que governava o país. Com isso, deslumbrou-se que era preciso uma diversão, que neste caso seria uma guerra externa, e que somente a questão das Malvinas uniria todos os argentinos. Então, em 2 de abril, as *Falklands* foram invadidas pelos argentinos, criando uma situação que levou a guerra em questão. Segundo Bandeira (2012), a Argentina tomou a atitude de invasão pois deslumbrava a possibilidade de apoio dos EUA, tendo em vista a relação entre os dois países no combate as milícias esquerdistas na América Central, porém não se concretizou.

Conforme exposto, a combinação da crise interna, que poderia ser convertida em ação militar contra inimigo externo, e a ilusória esperança de apoio dos EUA tornaram a

⁴ Guerra Fria – período histórico, após o fim da Segunda Guerra Mundial, em que os Estados Unidos da América e a ex União das Repúblicas Socialistas Soviéticas eram as duas superpotências do globo. Neste período, essas duas potências se envolviam indiretamente nos conflitos nas regiões onde exerciam influência. Tal guerra foi chamada de “fria” pelo fato de não ter havido confronto direto envolvendo os dois países (McMAHON, 2012).

possibilidade de vitória tentadora para os argentinos. Essa vitória poderia render uma paz interna e um destaque no âmbito externo, aumentando sua influência no continente sul-americano, sem contar que os recursos das ilhas Malvinas poderiam fazer sua economia renascer. Porém não foi o que aconteceu.

O Reino Unido, por sua vez, vivia um momento de falência industrial e econômica. O seu Livro Branco de Defesa de 1966 afirmava que a Grã-Bretanha só se envolveria em guerras da OTAN e somente em ações anti-submarino. Mais tarde, no Livro Branco de Defesa de 1981, cortes significativos foram realizados em sua força de superfície, levando ao sucateamento de aeródromos e a venda e doação de navios (VIDIGAL, 2008).

Conforme citado, o conflito representava, para o presidente da Argentina, o General Leopoldo Galtieri (1926-2003), e para a Primeira-Ministra britânica, Margareth Thatcher (1925-2013), a chance de resgate do prestígio popular, principalmente no âmbito interno, tendo em vista que os dois governantes estavam enfrentando duras críticas em suas respectivas gestões.

De acordo com Vidigal (2008), a situação em que vivia o Reino Unido, adicionada a uma nova Lei de Nacionalidade Britânica que tirava a nacionalidade britânica de dois terços dos habitantes das *Falklands*, sem contar as imensas dificuldades logísticas, levou os argentinos a acreditarem que os britânicos não teriam disposição para lutar pelo arquipélago. Porém, estavam equivocados, pois não contavam com o caráter, a determinação e a capacidade de liderança de Margaret Thatcher.

O arquipélago é formado por, aproximadamente, 200 ilhas, possuindo uma área total de 8.700 Km², sendo duas ilhas principais, a *Falkland Leste*, onde fica a capital *Port*

*Stanley*⁵, e a *Falkland Oeste*, as duas últimas separadas pelo estreito das *Falklands*, com 4,4 km na sua menor largura, conforme FIG. 1 do Anexo. Trata-se de uma região com condições atmosféricas extremas, sendo as temperaturas muito baixas e ventos fortes.

A invasão às ilhas ocorreu exatamente em 19 de março de 1982, com a chegada de cerca de 40 trabalhadores argentinos para uma antiga estação baleeira na baía de *Leith*, na Geórgia do Sul. Hastearam a bandeira argentina ao som do seu hino nacional e realizaram disparos para o alto com suas armas portáteis. Tais atos foram considerados pelos britânicos como violação de sua soberania; salientando que estes últimos possuíam de 67 fuzileiros navais nas ilhas (VIDIGAL, 2008).

Vidigal (2008) narra, ainda, que os britânicos tomaram conhecimento de que, em 28 de março, duas FT navais argentinas deixaram o porto de Belgrano, no continente. Diante dessas evidências de invasão, em 1º de abril, os britânicos recorreram ao Conselho de Segurança da ONU e já iniciaram algumas medidas de caráter militar. Mas, na noite do mesmo dia, os argentinos iniciaram a invasão ao arquipélago por meio da Operação Rosário, conforme FIG. 2 do Anexo, com o desembarque de 80 fuzileiros navais que tomaram os quartelamentos ocupados pelos militares britânicos e a Casa de Governo. No dia 02 de abril, 19 carros anfíbios argentinos foram lançados na Praia de *York* e se juntaram aos 80 fuzileiros. Simultaneamente, foi desimpedida a pista do aeroporto de *Puerto Argentino* que estava bloqueada com viaturas britânicas, ocorrendo o pouso do primeiro avião da força aérea argentina, trazendo soldados do Exército para a ocupação das ilhas. Ainda neste dia, os fuzileiros navais britânicos se renderam. Os argentinos estabeleceram três bases aéreas nas ilhas: em *Puerto Argentino*, em *Goose Green* e na ilha de *Pebble*.

⁵ *Port Stanley* e *Puerto Argentino* correspondem ao mesmo lugar. O primeiro foi uma denominação dada pelos britânicos e o segundo foi uma denominação dada pelos argentinos (Port Stanley. Lugares, 2021. Disponível em: <<https://lugaresquefazer.com/wiki/port-tanley?spmchkbj=spmprvbj2egu5xGWYZEhaOWZd8Moezu9N3>> Acesso em: 30 jul. 2022.).

Diante das notícias de invasão, Margaret Thatcher anunciou a formação de uma FT, isto é, de um conjugado anfíbio para a realização da Operação *Corporate*, de retomada do arquipélago, conforme FIG. 3 do Anexo. Enquanto isso, em 03 de abril, os argentinos tomaram a Geórgia do Sul, rendendo 22 fuzileiros britânicos. Contudo, nesse mesmo dia, foi aprovada pelo Conselho de Segurança da ONU, sem o veto da ex-URSS, a resolução 502 que determinava o fim das hostilidades, a retirada dos argentinos e início das negociações (VIDIGAL, 2008).

Pode-se compreender a importância do Reino Unido nas questões globais, de forma que, quando seus interesses são afetados, como na Guerra das Malvinas, seu peso político sobre os demais membros do Conselho de Segurança da ONU se torna uma vantagem evidente. No conflito analisado neste estudo, observa-se que o peso do veto esteve com os britânicos, restando aos argentinos somente a tentativa de se unir com outros atores que possuíam o mesmo poder para satisfação de seus anseios.

Em 5 de abril, os argentinos rejeitaram a Resolução 502 e começaram a reforçar seus contingentes nas *Falklands*. Nesse mesmo dia, navios, aeronaves e tropas britânicas iniciaram seus movimentos para a Ilha de Ascensão, cedida pelos norte-americanos. Navios mercantes foram fretados. Os países da então CEE suspenderam a entrega de armas para a Argentina e lhe impuseram embargo total de exportações. Diversos navios britânicos que realizavam exercícios ao largo de Gibraltar também foram movimentados para a Ilha norte-americana (VIDIGAL, 2008).

As ilhas ficavam a cerca de 400 milhas náuticas do território argentino. Porém, para o Reino Unido, as distâncias eram exorbitantes, aproximadamente 8.000 milhas náuticas, sendo necessário aos britânicos utilizarem a Ilha de Ascensão, que fica em torno de

3.800 milhas náuticas das *Falklands*, como base de apoio, conforme FIG. 4 do Anexo. Tal ilha foi fundamental para a reação britânica (ANDERSON, 2002).

Segundo Vidigal (2008), em 7 de abril, foi anunciado pelo governo britânico o estabelecimento de uma Zona de Exclusão Total, de 200 milhas de raio ao redor das Ilhas Malvinas, que foi efetivada em 12 de abril. No dia seguinte, a OTAN explicitou seu apoio ao Reino Unido, ficando este último autorizado a utilizar suas unidades alocadas àquela organização no conflito.

Acrescentou que, no dia 12, a maior parte do conjugado anfíbio britânico chegava à Ilha de Ascensão, onde foi realizada uma série de exercícios, inclusive de assalto anfíbio. Em 26 de abril, na intenção de utilizá-la como base de apoio, os britânicos retomaram a Geórgia, episódio em que o submarino argentino *Santa Fé* foi afundado.

A partir de 1º de maio, grande parte do conjugado anfíbio britânico desencadeou uma série de operações contra os argentinos e, no dia 02, afundou o cruzador argentino *Belgrano* com seu submarino nuclear, ocasião em que os argentinos decidiram não empregar mais a sua força naval no conflito, reconhecendo sua vulnerabilidade e que seu emprego não seria decisivo diante do quase absoluto domínio do mar exercido pelos britânicos. Apesar disso, no dia seguinte, aviões argentinos conseguiram atingir o *HMS Sheffield*, levando-o a afundar posteriormente (VIDIGAL, 2008).

Continuando, Vidigal (2008) relata que, com o fracasso das tentativas de resolução do conflito por meios diplomáticos que ainda estava ocorrendo, em 20 de maio, os britânicos desembarcaram em *Port Darwin* e *Goose Green* e, posteriormente, na praia da baía de *San Carlos*, na *Falkland Leste*, onde foi estabelecida uma cabeça-de-praia e colocados cinco mil militares em terra. A partir daí, os britânicos iniciaram a campanha terrestre para o ataque final contra *Port Stanley*. No dia 29 de maio, os argentinos se

renderam em *Goose Green* e, em 14 de junho, os britânicos reocuparam *Stanley*, encerrando o conflito.

O documento *Securing Britain in an age of uncertainty: The Strategic Defence and Security Review* (2010) apresenta a estratégia britânica voltada para o Atlântico Sul, na qual o Reino Unido deve manter no arquipélago das Malvinas uma rede de bases militares com presença permanente de suas forças e forças aliadas, e realizar ações de presença regulares nas Ilhas Geórgia do Sul e *Sandwich* do Sul.

Atualmente, além do arquipélago das Malvinas, o Reino Unido possui soberania sobre outras ilhas e arquipélagos na região do Atlântico Sul, conforme FIG. 5 do Anexo, lhe permitindo uma vantagem estratégica neste oceano, principalmente por sua proximidade com as LCM que passam pelo Cabo *Horn* e Estreito de Magalhães, que fazem a ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Sem contar o potencial econômico em virtude das grandes reservas de petróleo existente nas *Falklands*. Por este motivo, os britânicos ainda ignoram os pleitos dos argentinos pelo arquipélago e se negam discutir a questão.

No âmbito militar, a presença na região permite aos britânicos uma capacidade de resposta a circunstanciais mudanças, bem como um maior alcance geográfico e um apoio logístico em distâncias mais curtas. Tal condição serve de benefício não somente para o Reino Unido, mas também para os EUA e demais aliados da OTAN.

4 A PREPARAÇÃO E O EMPREGO DO CONJUGADO ANFÍBIO BRITÂNICO

A notícia da invasão às *Falklands* pelos argentinos chegou a Londres por volta do meio-dia de 2 de abril de 1982, horário local, sendo recebida pelo público, imprensa e parlamento com grande choque e sensação de afronta nacional. Contudo, tal notícia não encontrou a Marinha Real e ministros totalmente despreparados. As medidas de precaução já estavam sendo tomadas pelo Estado-Maior do Comandante-em-Chefe na sede da frota, em *Northwood*, desde 29 de março, quando ficou claro que não se encontraria na diplomacia a solução para a crise.

Em 1º de abril seguiu o aviso para uma grande mobilização de meios, tendo em vista que alguns deles estavam espalhados em várias regiões numa série de missões e exercícios e outros posicionados em portos ou estaleiros. Iniciou-se uma preparação dos meios navais não apenas para o mar, mas também para um grande desdobramento, com alimentos, roupas, peças de reposição, versões de equipamentos, munições e combustíveis em quantidades maiores do que as conhecidas desde o final da Segunda Guerra Mundial. Eram elaboradas listas complexas de compras e as provisões chegavam de vários depósitos, por via férrea, pela própria frota de transporte do Ministério da Defesa e por vários veículos comerciais. Itens, particularmente urgentes, eram levados para aeródromos próximos e depois entregues de helicóptero para os estaleiros ou diretamente aos navios.

O degradado estaleiro de Gibraltar não tinha condições de fornecer a quantidade necessária de material para abastecer os sete navios que formariam a primeira onda, do Almirante Woodward (1932-2013), sendo necessário que tais navios emparelhassem com navios alocados à força que levavam provisões, munições e peças sobressalentes, e que as

transferências ocorressem entre diferentes navios, facilitadas pelo número de helicópteros disponíveis, pois cada navio tinha um embarcado (BROWN, 1987).

De acordo com Brown (1987), a mobilização foi grande. Alguns navios eram incorporados à missão e outros foram substituídos nas missões que se encontravam para serem incorporados à Operação *Corporate*. A fragata *Plymouth* recebeu ordem para se juntar ao grupo do Almirante Woodward e partiu em 2 de abril. As fragatas *Broadsword* e *Yarmouth* foram substituir a patrulha na entrada do Golfo Pérsico. O *HMS Sheffield* voltou da patrulha e foi despachado para o Atlântico Sul. O navio-tanque *Brambleleaf* foi destacado do Oceano Índico para se juntar à operação das Malvinas por meio do Cabo da Boa Esperança. O submarino da frota de propulsão nuclear *Spartan* embarcou provisões e torpedos em Gibraltar e partiu em 1º de abril, partindo também o *Slendid* de Faslane no mesmo dia. Em 4 de abril, o *HMS Conqueror* também deixou Faslane com destino ao Atlântico Sul.

Desde as primeiras ações realizadas pelos argentinos até a efetiva invasão às ilhas, a Marinha britânica já começou a vislumbrar uma possível necessidade de reação e, para isso, sabia que seria necessária uma grande mobilização de seus meios, e foi isso que aconteceu. Em três dias, de forma extraordinária, o Reino Unido foi capaz de suprir, mobilizar e desdobrar todos os seus meios disponíveis para a formação do conjugado anfíbio para o emprego na Operação *Corporate*.

Enfim foi anunciada a formação da FT, ou seja, do conjugado anfíbio que seria enviado para recuperar as *Falklands*. Tal força incluía, entre outros, uma Brigada de Comando de Fuzileiros Navais, o Regimento de Comando Logístico de Fuzileiros Navais e um Regimento da Artilharia Real. Sendo incorporados a estes um Batalhão do Regimento de Paraquedistas e lançadores de mísseis terra-ar da Bateria de um Regimento de Defesa Aérea. Entretanto, mesmo que todos os navios de assalto disponíveis fossem empregados, eles seriam

incapazes de transportar os 3000 fuzileiros navais, soldados e armas pessoais, nem as dezenas de milhares de toneladas de veículos, armas pesadas, equipamentos sobressalentes, incluindo rações e munições. Com isso, em 3 de abril foi autorizado à Marinha britânica a utilização de navios comerciais e, desta forma, o navio de passageiro *Camberra* pôde ser convertido para navio de transporte de tropa e o navio *Ro-Ro*⁶ (*roll-on/roll-off*) *Elk* pôde ser utilizado para o transporte de equipamentos pesados, munições e tanques. Foram ainda necessárias, para apoio logístico adicional, a contratação de nove navios petroleiros da classe *British River*, tendo como principal tarefa suprir a RAF. Os helicópteros começaram a embarcar nos grandes navios em 3 de abril (BROWN, 1987).

A Marinha Real confirmou, apesar do momento difícil que estava passando, sua histórica e tradicional grandeza, sendo capaz de contornar as adversidades e mobilizar um gigantesco conjugado anfíbio que, por suas características e capacidade, proporcionou ao seu Poder Naval as condições apropriadas para pronta resposta a uma crise numa região longínqua e de grande interesse estratégico como o arquipélago das *Falklands*, no Atlântico Sul.

Segundo Brown (1987), a Ilha de Ascensão, sendo aproximadamente o meio do caminho entre o Reino Unido e as Malvinas, conforme FIG. 4 do Anexo, teve um papel muito importante. Ela foi capaz de fornecer um ancoradouro avançado e, graças à pista de 10.000 pés construída pelos EUA, tornou-se importante base logística para a chegada de pessoal e material, seja pelo mar ou pelo ar. Os primeiros movimentos para a ilha ocorreram em 2 de abril.

⁶ Os navios “*Roll-on, Roll-off*” popularmente chamados de “*Ro-Ro*”, se destacam pela alta capacidade de carga. Sua estrutura abarca o objeto transportado que entra e sai da embarcação pelos próprios meios, sobre rodas – seja por automóveis, caminhões, ônibus, trailers e estrados volantes. Embarcações desse tipo podem armazenar entre 2 mil e 4 mil veículos, medindo até 600 metros de comprimento, 100 metros de altura e 100 metros de largura (O QUE É UM EMBARQUE “RORO”? TSL-Log, 2021. Disponível em: <<https://tsl-log.com.br/o-que-e-um-embarque-ro-ro/>>. Acesso em: 16 jun. 2022.).

O primeiro navio de superfície a seguir do Reino Unido para o Atlântico Sul partiu de Portland, em 4 de abril. Os porta-aviões partiram em 5 de abril. Os *HMS Broadsword* e *Yarmouth*, que iriam em direção ao Canal de Suez para realizar patrulha, acabaram por serem solicitados com urgência, retornando para Gibraltar de forma a se prepararem para deslocarem também para o Atlântico Sul. Assim, as últimas travessias da primeira onda ocorreram nos dias 6 e 7 de abril. É importante destacar que, em tão pouco tempo, dezenas de meios como navios-tanque, cargueiros, rebocadores e balsas foram modificados, equipamentos novos ou modificados foram incorporados e estruturas foram fabricadas (BROWN, 1987).

Diante de toda a mobilização observada, entende-se que a retomada das ilhas Malvinas era uma prioridade para o Reino Unido. Todos os seus meios foram retirados de suas atividades e direcionados para o conflito. Sem contar que sua indústria de defesa ficou totalmente voltada ao reparo e adequação dos meios, militares ou civis, de forma a fortalecer ainda mais a frota da Marinha Real. Após a partida da primeira onda, os trabalhos de sua indústria de defesa continuaram intensos para que mais meios fossem enviados de forma a reforçar o conjugado anfíbio britânico no Atlântico Sul.

O trabalho dos estaleiros foi complementado por empreiteiros da indústria naval, trabalhando com projetos de construtores navais e com supervisão do estaleiro. As primeiras conversões foram as do *Camberra* e do *Elk*, realizadas em Southampton. Também foram convertidos o navio de passageiros *Queen Elizabeth 2*, o navio-tanque *Fort Toronto*, o *Europic Ferry*, a balsa *Ro-RoNorland* e, no final da campanha, o grande *ferry* de passageiros *Rangatira*. A balsa *Ro-Ro Norland* modificada teve seu heliporto adicionado em Portsmouth.

O navio designado para levar os caças para o Atlântico Sul era o *Atlantic Conveyoy*, um navio portas-contêiner com uma rampa de popa que dava acesso a dois

grandes conveses de veículos, sem contar sua capacidade para carregar provisões, munições, peças de reposição, rações e um acampamento inteiro para 4.500 homens.

O transatlântico *Uganda* foi convertido, em Gibraltar, para uso como navio-hospital, com instalações cirúrgicas completas, acomodações de enfermaria para 300 pacientes e com um convés de helicóptero na popa capaz de operar um *Sea King*, para receber vítimas. O *Uganda* foi ainda declarado à Cruz Vermelha⁷ como um navio-hospital e foi marcado com as marcações apropriadas em seu casco branco repintado. Para apoiá-lo na evacuação das vítimas da área de combate para a sua área de operações, três navios de pesquisa foram equipados como navios ambulância, os *HMS Hydra*, *Hecla* e *Herald*, que também carregavam cruces vermelhas como o *Uganda*. Seus helicópteros também foram pintados com cruces vermelhas e suas luzes foram trocadas para as cores azuis de ambulância (BROWN, 1987).

A incansável atuação da indústria naval britânica foi fundamental para o esforço de guerra, proporcionando a adaptação de meios que, por suas especificidades, foram fundamentais para apoiar as forças em combate, principalmente na evacuação das vítimas, seja por superfície ou pelo ar.

O conjugado anfíbio britânico começou a chegar à Ascensão em 17 de abril, quando se iniciaram as transferências de helicópteros. Na ocasião, uma estação de radar portátil de vigilância aérea já operava no ponto mais alto da ilha e já havia sido anunciada, internacionalmente, a existência de uma área de controle de 200 milhas de raio. Todas as

⁷ Fundado em 1863, o Comitê Internacional da Cruz Vermelha (CICV) trabalha no mundo todo para levar assistência humanitária às pessoas afetadas por conflitos e pela violência armada e para promover as leis que protegem as vítimas da guerra. É uma organização independente e neutra e o seu mandato se origina essencialmente das Convenções de Genebra, de 1949. Com sede em Genebra, Suíça, a organização tem cerca de 20 mil colaboradores em mais de 100 países e é financiada principalmente por doações voluntárias dos governos e das Sociedades Nacionais da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho (CICV - Comitê Internacional da Cruz Vermelha. Disponível em: <<https://www.icrc.org/pt/o-cicv>>. Acesso em: 17 jun. 2022).

aeronaves que desejassem passar nesse espaço aéreo deveriam solicitar autorização. Foi realizado uma série de exercícios na Ilha, entre eles, exercícios de comunicações, transbordo, desembarque anfíbio, operações aéreas, treinamentos específicos para pilotos, etc. O plano decidido pelos vários Estados-Maiores era de que, após um período de bloqueio e operações precursoras de reconhecimento das ilhas e desgaste das forças argentinas, um assalto anfíbio seria montado pela 3ª Brigada de Comandos na costa oeste da *Falkland Leste*, na baía de *San Carlos*, antes de 24 de maio. O ataque seria realizado quando a superioridade aérea fosse estabelecida pelos *Sea Harries*. Enfim, em 7 de maio, o corpo principal do conjugado anfíbio britânico, a chamada força “*Corporate*”, partiu de Ascensão (BROWN, 1987).

Como exposto no capítulo 2, o conjugado anfíbio, por se tratar de uma reunião de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, é uma forma bastante complexa de emprego do poder naval. Por isso, esses vetores devem estar bem adestrados e suas ações devem estar bem coordenadas. Nesse diapasão, percebe-se a preocupação dos britânicos em aproveitarem o período de permanência de suas forças na Ilha de Ascensão para a realização de testes, ajustes e adestramento com seus meios e pessoal. Assim, com uma força bem preparada e na dimensão apropriada à grandeza da poderosa e tradicional Marinha Real britânica, era chegado o momento certo de seguir para o cumprimento da missão.

4.1 A Força Naval Britânica

Os planos para a montagem de um conjugado anfíbio já estavam em mãos quando da chegada das notícias da invasão pelos argentinos. Nesta ocasião, as forças britânicas mais próximas eram um esquadrão de 16 destróieres e fragatas que tinham

acabado de completar um exercício da OTAN próximo a Gibraltar. Os porta-aviões *Hermes* e *Invincible* e o navio de assalto *Fearless* foram preparados em incríveis três dias. O navio de desembarque logístico *Sir Geraint* deixou Plymouth em 2 de abril, poucas horas após a notícia da invasão, seguido por navios petroleiros e navios de reabastecimento. Um desses últimos foi reequipado para o transporte de tropa. O *Hermes* era o navio capitânia, onde estava embarcado o Almirante Woodward, designado para ser o comandante da FT. O navio de assalto *HMS Intrepid* foi recolocado em serviço, juntamente com mais cinco navios de desembarque logístico. A partir de 4 de abril, como contingência, os navios mercantes *Camberra* e *Elk*, bem como as balsas *Europic* e *Norland* foram convertidos para o transporte de tropa. O navio porta-contêineres *Atlantic Conveyor* foi convertido em porta-aviões. O transatlântico *Uganda* e mais três navios de pesquisa foram rapidamente equipados como navio-hospital. Enfim, em meados de abril, 31 navios mercantes já haviam sido convertidos em navios de guerra para apoiarem a operação (ENGLISH e WATTS, 1982).

De acordo com English e Watts (1982), de uma forma geral, acredita-se que o conjugado anfíbio britânico enviado para o Atlântico Sul, disponível para a Operação *Corporate*, era composto por 2 porta-aviões, 8 destróieres, 15 fragatas, 4 submarinos, 8 embarcações anfíbias, 2 navios de guerra de minas, 3 navios de guerra diversos, 1 navio de apoio a helicóptero, 3 navios-hospitais, e outros, além dos navios mercantes que foram adaptados.

Conforme apresentado neste trabalho, a Marinha Real adentrou o ano de 1982 como aquela que atravessava o seu pior momento. Entretanto, diante da primeira necessidade, o Reino Unido colocou em jogo todo o seu poder e tradição como potência dos mares, sendo capaz de mobilizar um gigantesco conjugado anfíbio para a missão de retomada das *Falklands*. O tempo recorde de prontificação e adaptação de meios mostra o

comprometimento de sua indústria de defesa, bem como a sua capacidade tecnológica. Dessa forma, tal mobilização foi o primeiro e dolorido golpe do Reino Unido no governo argentino, que não acreditava em tão grande disposição por parte dos britânicos para entrarem em uma guerra.

4.2 A Força Aeronaval Britânica

A participação da força aeronaval britânica iniciou-se em 1º de abril, quando 7 aeronaves de transporte Hercules da RAF entregaram a Gibraltar suprimentos essenciais exigidos pela Marinha *Reale*, e também, a equipe de controle de tráfego aéreo e seus suprimentos que, mais tarde, seriam transferidos para a Ilha de Ascensão. Os porta-aviões *Hermes* e *Invincible* partiram de Portsmouth e Devonport. O primeiro transportava aeronaves de asa fixa e rotativa, os aviões de guerra *Sea Harrier FRS*, helicópteros anti-submarino e helicópteros de transporte *King HC*. O navio de assalto *Fearless* carregou alguns helicópteros *Sea King HC*. Foi em 6 de abril que a RAF começou a chegar à Ilha de Ascensão, onde se juntou ao partido naval já entregue por via aérea, para criar o estabelecimento inicial da Unidade de Apoio às Forças Ilhas de Ascensão. Este primeiro elemento da RAF compreendia duas das baterias aéreas *Nimrod MR* do esquadrão de patrulha marítima de longo alcance e aeronaves anti-submarino, destinadas a fornecer cobertura de reconhecimento para o conjugado anfíbio (CHANT, 2001).

Como exposto no capítulo 2, os meios aeronavais de um conjugado anfíbio devem possuir a capacidade não só de realizar a segurança do mesmo, mas garantir a superioridade aérea necessária à projeção do poder sobre terra, para que ocorra, com segurança, o desembarque das unidades anfíbias. Tal capacidade foi de fundamental

importância para que o conjugado anfíbio britânico obtivesse o sucesso na Operação *Corporate*.

Segundo Chant (2001), durante a execução da Operação, o mau tempo era um contínuo empecilho para o uso efetivo do poder aéreo, entretanto, vários tipos de helicópteros operavam sobre a *Falkland Leste*, transportando equipamentos, suprimentos e vítimas, enquanto os fuzileiros navais e paraquedistas britânicos avançavam em direção a *Port Stanley*. A duração prolongada e o ritmo continuado das operações no interior e nas proximidades das Ilhas Malvinas exigiam um fluxo contínuo de suprimentos. Aeronaves de transporte Hercules, em voos de longa duração entre Ascensão e as *Falklands*, lançavam suprimentos vitais para os navios do conjugado anfíbio, sem contar que ocorreram múltiplos reabastecimentos aéreos. Tais aeronaves acumularam cerca de 13.000 horas de voo durante todo o conflito.

O apoio do poder aéreo, principalmente operando em conjunto com o poder de fogo naval, foi fundamental para o sucesso da guerra em favor dos britânicos. Tal apoio permitiu ao conjugado anfíbio um desembarque seguro na *Falkland Leste*, bem como a execução das ações realizadas pelas forças em terra, conforme planejado, até o término da campanha.

O poder aéreo projetado pelos porta-aviões *Hermes* e *Invencible* foi fundamental para o desdobramento das operações no mar e em terra, pois permitiu o desembarque em *San Carlos* e o avanço das forças até *Port Stanley*. A defesa aérea foi fornecida de forma vital pelos caças *Sea Harrier*, tendo em vista a ausência de um sistema de alerta aéreo antecipado. Tais aeronaves, entre 1º de maio e 14 de junho, realizaram mais de mil patrulhas aéreas de combate resultando na destruição de 25 aeronaves argentinas. Em contrapartida, poucas aeronaves foram perdidas para o ataque direto argentino. A guerra

confirmou a importância do helicóptero para uma grande variedade de funções, conseguindo operar em condições adversas. A força de helicópteros *Sea King* acumulou mais de 4.600 horas no ar durante a campanha, operando em um grande número de tarefas, entre elas a de evacuação de vítimas (CHANT, 2001).

O resultado do emprego do vetor aeronaval pelos britânicos traz a baila o grande poderio aéreo e a capacidade da indústria de defesa do Reino Unido. Enquanto os argentinos entraram na guerra com aeronaves obsoletas e com escassez de peças sobressalentes, os britânicos se preocuparam em não somente reunir todo o seu poderio aéreo, mas em adaptá-lo aos detalhes de forma a enfrentar as intempéries previstas para o conflito.

De acordo com Chant (2001), o conjugado anfíbio britânico empregou, num todo, cerca de 20 aeronaves da RAF, 23 aeronaves do Exército Britânico, sem contar as aeronaves da Marinha Real embarcadas nos seus dois porta-aviões.

4.3 A Força Terrestre Britânica

Quando partiram os dois porta-aviões e o *Camberra*, em 5 e 9 de abril, respectivamente, transportavam os militares de duas brigadas de *Royal Marines* e um batalhão de paraquedistas. O *Royal Fleet Auxiliary (RFA) Stromness*, o *RFA Resource* e os dois navios de assalto anfíbio acomodaram juntos mais uma brigada de *Royal Marines*. Os *ferry Europic* e *Norland* alojaram mais um batalhão de paraquedistas. Militares de armas como artilharia, engenharia de combate e cavalaria foram embarcados em outros navios da *RFA* e da Marinha Mercante, passando por períodos intensivos de treinamento a bordo. A cavalaria também foi embarcada no *Elk*. O transatlântico *Queen Elizabeth 2* transportou uma brigada

de infantaria, além de militares galeses e escoceses. Os veículos e equipamentos de artilharia foram transportados pelos *ferry Baltic* e *Nordic* e pela *Atlantic Causeway* (CHAPPELL e FOWLER, 1982).

Os meios navais de um conjugado anfíbio devem ser suficientes para o transporte e desembarque da tropa que realizará as ações em terra. Quando se fala da tropa, é levado em consideração todo o armamento, equipamento, material e meios orgânicos a ela. Essa foi exatamente a preocupação dos britânicos quando incorporaram meios de sua frota mercante à sua Marinha. Tais meios foram fundamentais para complementar seu conjugado anfíbio garantindo o transporte da tropa e dos meios suficientes para a projeção do poder sobre as ilhas Malvinas e o cumprimento da missão na Operação *Corporate*.

5 GEOFFREY TILL E A TEORIA DO *SEAPOWER*

Ex-Capitão Honorário da Marinha Real, o professor britânico Geoffrey Till (1945-) lecionou em mais de 40 faculdades nacionais e em um grande número de outros estabelecimentos de defesa e instituições acadêmicas em todo o mundo. Seus principais interesses são a segurança marítima e o desenvolvimento naval. Atualmente, está liderando um projeto que analisa a maneira como os países hoje aumentam seu poder marítimo e os problemas e desafios que enfrentam ao tentar fazê-lo. Escreveu várias centenas de artigos de revistas e capítulos de livros sobre inúmeros aspectos da estratégia marítima e defesa política e produziu 29 livros. Ele contribuiu para uma série de projetos de pesquisa marítima para a Marinha Real do Reino Unido, o Departamento de Defesa e da Marinha dos EUA e para a Marinha da República de Cingapura (PROFESSOR, 2021).

Para Till (2009), o poder marítimo⁸ está diretamente relacionado com a globalização, já que este sistema é essencialmente baseado no transporte marítimo. A atividade naval acaba por exercer uma função protetora, pois muitas das ameaças ao sistema globalizado podem assumir uma forma marítima ou ter importantes consequências marítimas que exijam respostas marítimas. As marinhas protegem o sistema defendendo diretamente o comércio ou defendendo as condições em terra que tornam esse comércio possível. Com isso, para a defesa desse sistema é necessário um alcance estratégico e uma gama de capacidades navais para cobrir todo o espectro de risco, ameaça e possíveis conflitos. Desta forma, a principal tarefa dos planejadores navais de hoje é identificar as

⁸ De acordo com o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), de 2020, p. 14, Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais. Acrescenta que os elementos do Poder Marítimo são: Poder Naval, Marinha Mercante, infraestrutura marítima e hidroviária, indústria naval, indústria bélica, indústria de pesca, pesquisa e tecnologia, recursos do mar e pessoal.

regiões de possível conflito e preparar os meios, armamentos e capacidades necessárias para a realização de uma resposta, caso seja necessário.

Para cobrir todo esse espectro em questão, as marinhas pós-modernas estão desenvolvendo forças e estratégias com o objetivo de se chegar aos seguintes resultados: controle do mar, operações expedicionárias, boa ordem no mar e manutenção de um consenso marítimo.

O controle do mar continua sendo aquilo que permite que o mar seja usado para qualquer finalidade que sirva aos interesses do poder que o controla. Permanece, então, no centro da estratégia marítima moderna e pós-moderna. Para tal, é importante que sejam mantidos os altos níveis de segurança para aqueles encarregados de manter a paz, logo, as forças que operam em águas litorâneas precisam ser protegidas dos recursos de negação do mar, como submarinos costeiros, artilharia em terra, mísseis, minas, embarcações de ataque rápido e terroristas. Num segundo plano, considerando um mundo globalizado, o principal para controle do mar não é mais dominá-lo no sentido de apropriar-se para uso próprio, e sim torná-lo seguro para todos, menos para os inimigos do sistema, tendo em vista que a liberdade de navegação é um direito universal.

As operações expedicionárias não se tratam, necessariamente, de OpAnf convencionais envolvendo assalto à praia, são mais politizadas, não são vistos como precursores de uma guerra convencional e atividades militares tradicionais, mas necessárias à defesa das ameaças em terra contra o comércio marítimo. Entretanto, exigem uma capacidade de manobra desde o mar e incluem o transporte de forças, o seu abastecimento e sustentação, o seu apoio com diferentes tipos de poder aéreo ofensivo e a sua proteção contra todas as formas de ataque aéreo.

Com relação à boa ordem no mar, para que tal condição seja alcançada é necessária uma boa ordem em terra. Essa boa ordem é fundamental para a paz e segurança globais.

A manutenção de um consenso marítimo está relacionada à conquista da opinião pública e de parceiros, isto é, de uma cooperação marítima para a defesa do sistema de seu comércio. Atualmente, a diplomacia naval é de fundamental importância para tal consenso marítimo, pois requer a coordenação mais próxima entre as marinhas e seus ministérios das Relações Exteriores. A cooperação marítima, atualmente, é vista como uma possibilidade de redução da perspectiva de conflitos e de contribuição para crescimento econômico regional (TILL, 2009).

Till (2009) faz uma comparação entre as marinhas pós-modernas e as marinhas modernas. Na sua concepção, as marinhas pós-modernas, por restrição de recursos, não esperam que todas as suas necessidades sejam cobertas no âmbito interno, mas permanecem confiantes de que outra pessoa, igualmente confiável, o fará. Há sempre a esperança de um esforço coletivo na resolução de um problema, e que, dessa forma, outras marinhas possam cobrir possíveis lacunas existentes na sua. Isso ocorre até mesmo na base industrial. As marinhas pós-modernas podem conseguir o que precisam mais rapidamente e mais barato de fornecedores estrangeiros do que poderia contando com a indústria nacional. Não obstante, os Estados modernos, em contraste com os pós-modernos descritos, são mais cautelosos quanto a sua segurança e soberania, e mais protecionistas em sua política econômica. Outro paradigma da marinha moderna é sobre o seu papel e sua capacidade necessária. A diferença está na tendência modernista de se concentrar na defesa do país e de seus interesses imediatos, e não no sistema. Os estados modernos tendem também a ser menos afetados pelo impulso do intervencionismo liberal do que os estados

pós-modernos, e a conseqüente propensão para operações expedicionárias a que ele conduz. A boa ordem no mar para o estado moderno é muito mais focada na defesa exclusiva dos interesses nacionais, da soberania das águas domésticas e defender suas fronteiras marítimas contra todos os tipos de intrusos malignos.

O professor Geoffrey Till busca, então, uma definição para poder marítimo, pois, segundo ele, nem o próprio Mahan (1840-1914) o definiu explicitamente. Para Till, a palavra “poder” pode estar concentrada nas características que tornam os países ou pessoas poderosos (ter força militar ou econômica, por exemplo). Pode também estar concentrada nos resultados, isto é, um país é poderoso por conseguir que os outros façam o que ele quer. Pode, ainda, algumas vezes ser aplicado a países específicos, como as “grandes potências”. Já a palavra “marítimo” está relacionada à atividade marítima. Tal atividade é por vezes considerada apenas como sendo das marinhas, ou marinhas que operam em conjunto com forças terrestres e aéreas, ou marinhas no contexto mais amplo de todas as atividades relacionadas com o uso comercial e não militar do mar. Por vezes, ainda, de forma inevitável, a palavra “marítimo” pode ser uma junção de todas essas possibilidades. Daí surge o conceito de *seapower*, que seria a junção de todas as concepções dadas às palavras “poder” e “marítimo”. Seria algo que determinados países, ou potências marítimas, têm (TILL, 2009).

De acordo com Till (2009), o *seapower* deve ser visto como um sistema de entradas e saídas, conforme Figura 6 do Anexo. Suas entradas são as marinhas, a guarda costeira e as indústrias marítimas ou civis-marítimas bem definidas e, quando necessário, o apoio das forças terrestres e aéreas. Tal definição não se trata apenas do que é preciso para usar o mar, mas também da capacidade de influenciar o comportamento de outras pessoas ou coisas pelo que se faz no mar ou a partir do mar. Essas são as saídas, que definem o

poder marítimo em termo de suas consequências. Sendo assim, as saídas seriam os fins e as entradas seriam os meios. Portanto, o *seapower* é a capacidade marítima de determinar eventos tanto no mar como em terra. Já dizia Julian Corbett (1854-1922):

Como os homens vivem na terra e não no mar, as grandes questões entre nações em guerra sempre foram decididas – exceto nos casos mais raros – ou pelo que seu exército pode fazer contra o território e a vida nacional do seu inimigo, ou então pelo medo do que a frota torna possível para o seu exército fazer (CORBETT, 1911/1988 apud TILL, 2009, p. 58, tradução nossa)⁹.

O poder marítimo é muito mais do que navios de guerra. O *seapower* também abrange as contribuições de outros serviços aos eventos no mar e a contribuição que as marinhas podem dar aos eventos em terra ou no ar. Tal poder também inclui os aspectos não militares do uso do mar – marinha mercante, pesca, segurança marítima, construção naval, reparo, etc. – pois contribuem para o poder naval e podem influenciar o comportamento de outras pessoas. Portanto, tal conceito é relativo, pois alguns países têm mais poder marítimo do que os outros. Cada país tem o seu grau desse poder, que varia de acordo com o aspecto e o quesito que ele tem de mais forte. Mas o fato de um país ter mais ou menos poder marítimo que outros é estrategicamente significativo na paz e na guerra (TILL, 2009).

Till (2009) vai mais a fundo na importância em explorar o controle do mar. Segundo ele, tal controle trata-se da capacidade de usar o mar para seus propósitos estratégicos e negar seu uso a qualquer adversário. Ele entende que existem dois conjuntos de uso estratégico do mar: a capacidade de projetar poder militar sobre a terra e usá-lo como meio de transporte. Este trabalho foca-se no primeiro conjunto.

⁹ No original: “Since men live upon the land and not upon the sea, great issues between nations at war have always been decided – except in the rarest cases – either by what your army can do against your enemy’s territory and national life or else by the fear of what the fleet makes it possible for your army to do.”

A projeção do poder marítimo está relacionada ao uso de forças militares marítimas diretamente para influenciar eventos em terra, variando desde invasões para conquistar territórios até pequenos ataques e bombardeios navais. Portanto, a capacidade de influenciar as campanhas em terra é a maneira mais produtiva de se usar o poder naval. A projeção do poder marítimo funciona como um facilitador estratégico, fornecendo as condições nas quais as forças terrestres e aéreas podem vencer a guerra. Tal projeção pode servir a vários propósitos, dentre eles: para o deslocamento da força, por meio do desembarque ou ameaça de desembarque anfíbio e seu efeito estratégico; para determinar o resultado de um conflito, por meio do impacto direto do apoio marítimo, mesmo após a conclusão da fase anfíbia da operação; e para forçar um adversário inferior a lutar (TILL, 2009).

Para Till (2009), o principal subconjunto da projeção de poder marítimo são as OpAnf, que podem variar nessas quatro formas: assalto anfíbio, ataque anfíbio, retirada anfíbia e fintas e demonstrações anfíbias. O assalto anfíbio tem como objetivo a chegada a uma costa hostil, onde deverá permanecer, aumentar o poder de combate e formar uma nova frente, de forma a alterar o curso da guerra. No ataque anfíbio¹⁰, a intenção é estabelecer uma permanência temporária de forma a atingir um objetivo tático ou operacional antes de uma retirada planejada. A retirada anfíbia trata-se da capacidade de realizar uma extração de combate. As fintas e demonstrações anfíbias têm como objetivo principal ludibriar o inimigo e atrair suas forças para se melhorar a correlação de forças em outro lugar. Todavia, para uma operação anfíbia ser bem sucedida é necessário que se tenha

¹⁰ A definição de Ataque Anfíbio dada por Geoffrey Till pode ser comparada à definição de Incursão Anfíbia constante no Manual de Operações da Força de Desembarque do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil, que é uma operação lançada do mar que compreende uma rápida penetração ou a ocupação temporária de um objetivo em terra, seguida de uma retirada planejada (BRASIL, 2020, p. 5-1).

garantido, no mínimo, a superioridade marítima. Logo, a cobertura completa da força e seus meios de desembarque contra a interceptação das forças inimigas é fundamental.

Por último, destaca-se o conceito de operações expedicionárias apresentado por Till (2009, p. 221, tradução nossa): “Operações militares que podem ser iniciadas em curto prazo, consistindo em forças auto-sustentáveis implantadas ou rapidamente implantáveis, adaptadas para alcançar um objetivo declarado em um país estrangeiro”¹¹. Segundo Till (2009), embora tais operações muitas das vezes sejam conduzidas em estados vistos como ameaçados ou falidos e desorganizados, elas podem ser conduzidas contra estados bastante distantes que apresentam propósitos considerados hostis.

¹¹ No original: “Military operations which can be initiated at short notice, consisting of forward deployed or rapidly deployable self-sustaining forces tailored to achieve a clearly stated objective in a foreign country.”

6 CONFRONTO ENTRE TEORIA E REALIDADE

O estudo da realidade da guerra das Malvinas, em particular o conjugado anfíbio britânico empregado, e a teoria do *seapower* do professor Geoffrey Till, permite que seja feito uma análise confrontando a teoria com a realidade do conflito.

O professor, em sua teoria, fala que um dos principais papéis da marinha pós-moderna é proteger o comércio, tendo em vista que o mar é o seu principal caminho por meio de suas LCM. Mas, é evidente que o controle facilita uma boa proteção, sendo esse um dos principais interesses do Reino Unido na manutenção da posse do arquipélago das Malvinas. A posse das ilhas pelo Reino Unido lhe permite o controle das LCM que passam pelo Cabo *Horn* e Estreito de Magalhães, fazendo a ligação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, e até mesmo das LCM que dão acesso ao continente antártico. As *Falklands*, juntamente com uma coluna de outras ilhas no Oceano Atlântico, que também pertencem aos britânicos, tornam-se estratégicas nesse sentido. Sendo assim, a posse das ilhas Malvinas pelo Reino Unido reflete a visão de Till, de uma marinha com alcance estratégico e capacidade de cobrir um amplo espectro de risco, ameaça e possíveis conflitos. A teoria destaca que forças e estratégias devem ser desenvolvidas pelas marinhas para que seja possível a cobertura do espectro em questão. Tais forças e estratégias permitirão se chegar a quatro resultados.

O primeiro resultado é o controle do mar, que foi um fator fundamental para a retomada das *Falklands* pelos britânicos. O gigantesco, completo e bem equipado conjugado anfíbio constituído pelos britânicos lhes permitiu a superioridade sobre os argentinos e o controle do mar necessário para o sucesso das ações para a retomada das ilhas.

As operações expedicionárias correspondem ao segundo resultado. Embora Till tenha destacado que tais operações no mundo pós-moderno não estejam, necessariamente, associadas a um conflito armado convencional, e sim a uma forma mais politizada de garantir a liberdade do comércio marítimo, ele relaciona tal força com a necessidade de uma capacidade expedicionária. Esta capacidade ficou clara na composição do conjugado anfíbio britânico para a reconquista das *Falklands*. Os britânicos formaram, com os meios já existentes na Marinha Real e com os meios recuperados e os adaptados advindos de sua marinha mercante, uma capacidade extraordinária para o transporte de sua força aeronaval e de fuzileiros navais. Tendo ainda a capacidade de sustentação no distante Atlântico Sul, usando como base logística a Ilha de Ascensão, exercendo a capacidade de fornecimento de suprimento às suas forças e até mesmo o reabastecimento em vôo de suas aeronaves.

O terceiro resultado é a boa ordem no mar. Porém, no entendimento de Till, para que se chegue a tal condição é necessário que haja ordem em terra, sendo justamente o problema das Malvinas com a invasão pelos argentinos. Era necessário que a ordem na região fosse restaurada. Os britânicos tentaram restaurá-la de forma diplomática, contudo, não percebendo o interesse argentino de resolução desta forma, se viram na necessidade do uso da força.

Como quarto e último resultado vêm à manutenção de um consenso marítimo. O Reino Unido, tendo como trunfo as circunstâncias e a forma como os argentinos invadiram as ilhas Malvinas, soube muito bem usar a diplomacia para que ocorresse uma cooperação a seu favor no âmbito internacional. Tal situação ficou bem clara por ocasião da aprovação, pelo Conselho de Segurança da ONU, da resolução 502 que determinava o fim das hostilidades, a retirada dos argentinos e início das negociações, bem como por ocasião do

apoio dos EUA ao cederem a Ilha de Ascensão, mesmo sendo este último um parceiro também dos argentinos.

Tendo como base a diferença apresentada pelo professor entre uma marinha pós-moderna e uma marinha moderna, entende-se que, no contexto do conflito das Malvinas, a marinha britânica se enquadrava muito mais na concepção de uma marinha moderna, que precisou, rapidamente, passar por uma transição para se tornar uma marinha pós-moderna. A situação em que a Marinha Real se encontrava antes do conflito, de redução de frota e poucos investimentos, demonstrava que ela estava mais voltada para o âmbito interno, para a defesa do seu entorno marítimo, e não de uma expressão a nível internacional. Entretanto, diante da invasão de suas ilhas no Atlântico Sul pelos argentinos, da ameaça da sua soberania, os britânicos viram a necessidade da retomada de uma projeção a nível internacional e, em pouco tempo, utilizando sua indústria de defesa e apoio externo, montaram um conjugado anfíbio do tamanho da grandeza histórica da Marinha Real, adaptando-se rapidamente e se projetando como uma marinha pós-moderna.

Da análise da definição de *seapower* dada por Geoffrey Till, no contexto da guerra das Malvinas, pode-se observar que o Reino Unido possuía todas as concepções de “poder” necessárias à definição. Apesar do momento ruim em que vivia sua marinha à época, na verdade estava vivendo uma condição de “gigante adormecido”. Bastou um “incentivo”, uma ameaça a sua soberania e ao seu status de poder, para que sua condição de potência militar e econômica ressurgisse. Uma vez restaurada tal condição, os resultados aconteceram. Primeiro o apoio interno para investimento e uso da indústria de defesa e de sua marinha mercante, depois os externos, como dos EUA e da ONU e, por fim, a reconquista das *Falklands*. Tal reconquista deveu-se à grande capacidade de sua atividade marítima, tanto no espectro militar quando da formação de um conjugado anfíbio, reunindo

uma imensa força naval, com uma força aeronaval e de fuzileiros navais embarcada, quanto no espectro comercial quando do uso de sua marinha mercante adaptada às necessidades desse conjugado anfíbio.

O sistema de entradas e saídas retratado pelo *seapower* de Till fica bem claro por ocasião da estruturação do conjugado anfíbio britânico para o conflito das Malvinas. A entrada foi a sua própria Marinha Real, porém, com todos os esforços e incrementos advindos da área civil-marítima, como sua indústria naval e marinha mercante, bem como as adaptações dadas pela indústria de defesa aos seus meios, armamentos e munições. A força terrestre, ou de fuzileiros navais, e a aérea também fizeram parte dos componentes de entrada desse sistema. No caso, os resultados do conflito representaram as saídas do sistema. Para a Argentina, foi a sua retirada das Malvinas e a frustração dos planos de sua junta de governos em usar o conflito para ofuscar seus problemas internos. Para o Reino Unido, foi o resgate da histórica força e visibilidade de sua Marinha Real, bem como a firmação de sua primeira-ministra Margaret Thatcher no poder.

A relatividade do poder marítimo, dita pelo professor, ficou evidente no conflito em questão. A superioridade de tal poder dos britânicos sobre os argentinos foi bastante nítida. Apesar de não ser suficiente, a Argentina demonstrou força em alguns vetores do seu poderio militar, como na aviação, por exemplo. Porém, o país sul-americano não demonstrou força no seu aspecto não militar do uso do mar. Não tinha a capacidade de receber, nesse aspecto, o apoio necessário para o fortalecimento e aprimoramento do seu poderio militar. Já o Reino Unido demonstrou que seu poder marítimo, como prevê a teoria do *seapower* em questão, ia muito além da força naval que possuía. Em um curto espaço de tempo, colocou em prática toda sua capacidade não militar de uso do mar em prol da formação de um conjugado anfíbio totalmente adaptado e voltado para operação *Corporate*.

Ocorreu uma grande mobilização política e econômica, resultando em um total envolvimento dos setores como marinha mercante, construção naval, ciência e tecnologia e etc.

Quando da chegada do conjugado anfíbio britânico na região do conflito, buscou-se como primeiro objetivo uma das condições mais importantes segundo Till: o controle do mar. O afundamento do cruzador argentino *Belgrano* pelo submarino nuclear britânico foi fundamental para que os sul-americanos reconhecessem sua vulnerabilidade e incapacidade de emprego decisivo de sua força naval, optando pelo recuo da mesma. A partir daí, o controle absoluto do mar passou a ser exercido pelos britânicos.

O conjugado anfíbio mobiliado pelo Reino Unido cumpriu, efetivamente, com as tarefas básicas do poder naval. Uma das tarefas cumpridas foi o já citado controle do mar por ocasião do conflito. Outra foi a projeção de poder sobre terra. Tal tarefa está relacionada à idéia da projeção do poder marítimo presente na teoria do professor Till. Para ele, trata-se das forças militares marítimas influenciarem os eventos em terra até a conquista do objetivo. Foi justamente o que aconteceu no conflito. O conjugado anfíbio britânico, após garantia da superioridade marítima e relativa superioridade aérea, realizou uma OpAnf, mais especificamente um assalto anfíbio (um dos tipos de operação anfíbia, definidos por Till), desembarcando seus fuzileiros navais na baía de *San Carlos*, nas *Falklands* Leste, e, a partir daí, passou a apoiar as ações dessas tropas em terra, principalmente, usando seus meios aeronavais. A última tarefa do poder naval é a de contribuir para dissuasão, ocorrida por ocasião da utilização dos submarinos nucleares pelos britânicos e, principalmente, por ocasião do afundamento do *Belgrano*.

O *seapower* do conjugado anfíbio britânico, na campanha das Malvinas de 1982, efetivamente isolou as ilhas em disputa do continente e projetou o poder anfíbio em terra,

produzindo, assim, uma correlação de forças que tornou a derrota inevitável por parte dos argentinos.

Enfim, podemos observar o caráter expedicionário presente no conjugado anfíbio britânico no conflito, tanto do ponto de vista da doutrina do CFN da Marinha do Brasil, quando da realização de uma OpAnf que contribuiu decisivamente para o acesso aos objetivos em terra, quanto do ponto de vista do professor Till, pelo fato de ter sido conduzida contra um estado distante que apresentava propósitos hostis.

7 CONCLUSÃO

O presente trabalho teve como propósito analisar a mobilização e o emprego do conjugado anfíbio pelo Reino Unido para a reconquista do arquipélago das Malvinas, ou as *Falklands*, a fim de verificar a sua relação com a teoria do *seapower* desenvolvida pelo professor britânico Geoffrey Till. Para tal, foi realizado um confronto entre as principais capacidades necessárias ao poder marítimo de um estado, segundo o professor, e a preparação e atuação dos britânicos na Operação *Corporate*.

A escolha da guerra das Malvinas para a análise de tal teoria deveu-se ao fato de ter sido um conflito de certa forma recente, embora ainda tenha ocorrido durante a Guerra Fria, no interior do entorno estratégico brasileiro, e predominantemente marítimo. Mas que destacou, entretanto, um contraste entre as capacidades marítimas de estados soberanos, tornando evidente que o poder marítimo é algo que vai muito mais além do que o poder naval. Foi isso que desbalanceou o conflito a favor dos britânicos e os permitiu saírem como vencedores, mesmo diante das grandes distâncias envolvidas e do conseqüente esforço logístico.

No segundo capítulo, buscou-se, inicialmente, de acordo com a doutrina do CFN da Marinha do Brasil, o entendimento do que é um conjugado anfíbio e os vetores que o compõem. Foram apresentadas as características que tal conjugado deve possuir de forma a contribuir para o poder naval, como: a capacidade expedicionária, que permitirá prontidão operativa, alcance, permanência e a realização de OpAnf; a mobilidade tática por meio dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; e, principalmente, possibilitar o cumprimento das tarefas básicas do poder naval, sejam elas: negar o uso do mar ao inimigo; controlar áreas marítimas; projetar poder sobre terra; e contribuir para dissuasão. Assim, foi possível

se estabelecer um parâmetro que permitiu definir a FT britânica como um conjugado anfíbio, dentro dos padrões estabelecidos pela doutrina brasileira.

O terceiro capítulo foi uma apresentação de como ocorreu a guerra das Malvinas. Iniciou apresentando o porquê do interesse de ambos os lados pela posse do arquipélago, bem como o contexto histórico, enfatizando a crise política na Argentina e o mau momento da Marinha Real britânica no ano de 1982. Foram levantadas as principais características físicas e geográficas das ilhas, sendo dada ênfase à proximidade delas com o território argentino e a grande distância para o Reino Unido. Destacou-se o comportamento das duas principais potências à época, os EUA e a ex-URSS, bem como a participação da ONU. Então, foram narrados os principais acontecimentos ocorridos na batalha desde a invasão pelos argentinos, em 19 de março, até a reconquista das *Falklands* pelos britânicos, em 14 de junho de 1982.

Nesse escopo, foi possível entender o que estava em jogo para cada um dos beligerantes e as principais dificuldades enfrentadas como, por exemplo, o grande esforço logístico realizado pelo Reino Unido para sustentar um conflito numa área do Atlântico Sul a grande distância do seu território. Ficou claro, também, que o interesse britânico no arquipélago ia bem mais além do que somente a soberania, existindo ainda um claro interesse militar e comercial na região.

Após entender a definição de conjugado anfíbio e estudar os principais acontecimentos no conflito, o trabalho direcionou-se, no capítulo 4, para os principais aspectos da mobilização do Reino Unido para a formação do conjugado anfíbio a ser empregado na operação *Corporate*. Tal capítulo trouxe à baila a capacidade dos britânicos de, rapidamente, contornarem as dificuldades e fazerem com que toda a sua indústria, civil e militar, se voltasse para as necessidades do conflito. Adicionalmente, foram apresentados os

meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, componentes do conjugado anfíbio britânico empregado na operação. Com isso, ficou claro que uma potência marítima não é medida apenas pelo que ela possui em sua Marinha, mas por tudo e todos que ela pode envolver, tanto no âmbito militar como no civil, em prol do aprimoramento de suas capacidades voltadas para qualquer atividade no mar, seja na paz ou na guerra.

No quinto capítulo, foi apresentado, inicialmente, quem é o professor Geoffrey Till e, posteriormente, os aspectos da sua teoria sobre o *seapower* considerados mais relevantes para o trabalho. Foi apresentada a relação feita pelo professor da sua teoria com a globalização, considerando que o transporte marítimo é o seu principal instrumento e, como tal, necessita de um longo alcance e capacidade com a garantia de proteção. A partir daí, foram destacadas algumas forças e estratégias que devem ser desenvolvidas pelas marinhas de forma a garantir tal proteção. A primeira delas é o controle do mar, de forma a garantir que tal meio seja seguro para todos, menos para o inimigo. Esse controle também é fundamental para que se possa projetar poder sobre terra. A capacidade de realizar operações expedicionárias também deve ser desenvolvida, tendo em vista que o caráter expedicionário possibilita o transporte, a sustentação em ação e, principalmente, a capacidade de realização de OpAnf. Essas operações permitirão o alcance dos objetivos em terra. Deve-se desenvolver, também, a boa ordem no mar, pois, dessa forma, possibilitará, também, a boa ordem em terra. Por último, deve-se desenvolver a manutenção de um consenso marítimo, pois possibilitará o apoio da opinião pública, sendo, para isso, a diplomacia naval um dos principais caminhos.

Foi destacada a diferença, no ponto de vista de Till, entre as marinhas pós-modernas e as marinhas modernas. Sendo estas mais protecionistas, mais voltadas para o âmbito interno, para a soberania das águas domésticas e proteção de suas fronteiras

marítimas; e aquelas mais voltadas para o esforço coletivo, contando com apoios desde sua base industrial até os externos, isto é, uma marinha globalizada.

Encerrando o quinto capítulo, foi destacada a definição de *seapower* dada pelo professor – um sistema de entradas e saídas, cujas entradas correspondem a todas as concepções do poder marítimo (aspectos militares e não militares do uso do mar) e as saídas são as consequências, isto é, o comportamento de outras pessoas ou coisas pelo que se faz no mar ou a partir dele.

Finalmente, no sexto capítulo, foi realizado o propósito principal deste trabalho: o confronto entre a teoria de Geoffrey Till com a realidade. Sendo a preparação e o emprego do conjugado anfíbio britânico na guerra das Malvinas a realidade em questão. Ao longo do confronto, ficou nítido que o Reino Unido mostrou possuir todas as concepções do poder marítimo necessárias para o sistema, definido por Till, como *seapower*. A saída desse sistema, para este estudo, foi a formação de um grande conjugado anfíbio, capaz de reconquistar as *Falklands* e a soberania para os britânicos.

Em face do exposto, considerando o que foi apresentado, chegamos, finalmente, ao propósito deste trabalho e entende que o conjugado anfíbio britânico empregado na guerra das Malvinas corroborou sim a teoria do *seapower* de Geoffrey Till.

Traçando um paralelo do emprego do conjugado anfíbio britânico no conflito em questão com a doutrina do CFN da Marinha do Brasil, percebe-se a semelhança quanto ao emprego do poder naval. Porém, deve-se considerar a seguinte questão: o Brasil é capaz de mobiliar e empregar um conjugado anfíbio da mesma forma que o Reino Unido em 1982?

Na opinião do autor desta pesquisa, a Marinha do Brasil possui militares muito bem preparados e adestrados, porém, temos uma carência de meios, principalmente os de desembarque. Além disso, é questionável a nossa capacidade de sustentação em conflito,

tendo em vista a necessidade de um esforço de guerra para reparos, reposição de meios e materiais, adaptações, inovações e outras necessidades durante um conflito. Tais necessidades que o Reino Unido foi capaz de suprir com louvor para a reconquista das Malvinas. Portanto, é importante o desenvolvimento da consciência situacional marítima¹² no país, de forma a gerar uma compreensão de que o aumento de investimentos em todos os elementos do Poder Marítimo é de suma importância para a defesa do Brasil e de suas riquezas. Dessa forma, torna-se possível, quando da necessidade de emprego, prover o esforço de guerra necessário para sustentação de um bem preparado e equipado conjugado anfíbio.

¹²Consciência Situacional Marítima é a efetiva compreensão de tudo o que está relacionado ao meio marinho e que possa causar impacto na defesa, na segurança, na economia e no meio ambiente do entorno estratégico (BRASIL, 2020, p. 40).

REFERÊNCIAS

ANDERSON, Duncan. *Essential Histories. The Falklands War 1982*. Botley: Ed. OspreyPublishing, 2002. 96 p.

ARAUJO, Ricardo. **As operações descentralizadas no USMC e aproximações à realidade do CFN**. Âncoras e Fuzis, Rio de Janeiro, Nº 52, Ano XXIII, p. 47-51, 2021.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Guerra das Malvinas: petróleo e geopolítica**. Revista Espaço Acadêmico, v. 11, n. 132, p. 157-165, 2012. Disponível em: <<https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/17120/9113> > Acesso em: 26 de Mai. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **Manual Básico do Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (CGCFN 0-1)**. Rio de Janeiro, RJ, 2020.

_____. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **Manual de Operações da Força de Desembarque (CGCFN 1-1 Rev. 1)**. Rio de Janeiro, RJ, 2021.

_____. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Doutrina Militar Naval (EMA-305)**. 1. ed. Brasília, DF, 2017b.

_____. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)**. Brasília, DF, 2020.

BROWN, David. *The Royal Navy and the Falklands War*. Londres: Ed. Leo Cooper, 13 jun. 1987. 650 p.

CARVALHO, R. do Nascimento. **Ilhas Malvinas: uma reflexão sobre a soberania argentina**. 2014. 53 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia – CEAPE) – Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2014.

CHANT, Christopher. *Air War in the Falklands 1982*. Botley: Ed. OspreyPublishing, 2001. 99 p.

CHAPPELL, Michael; FOWLER, Willian. *Battle for the Falklands: Land Forces*. Londres: Ed. Osprey Ltda, 1982. 49 p.

CÔDO, Dirlei. **Operações em amplo espectro para o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais**. Âncoras e Fuzis, Rio de Janeiro, Nº 52, Ano XXIII, p. 42-46, 2021.

EGGINTON, Heidi. **Stephen Roskill: erudito-arquivista**. *Churchill College Cambridge*, 2018. Disponível em: <<https://www.chu.cam.ac.uk/news/archives-centre/stephen-roskill-scholar-archivist/>>. Acesso em: 09 jul. 2022.

ENGLISH, Adrian; WATTS, Anthony. *Battle for the Falklands: Naval Forces*. Londres: Ed. Osprey Ltda, 1982. 51 p.

GUADAGNINO, Luiz; LAGE, Rogério. **O Conjugado Anfíbio como ferramenta da capacidade expedicionária do Poder Naval**. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, Nº 31, Ano XXXI, p. 8-15, 2013.

McMAHON, Robert. **Guerra Fria**. Porto Alegre: Ed. L&PM, 2012. 208 p.

MIDDLEBROOK, Martin. **The Falklands War**. Barnsley: Ed. *Pen & Sword Books Ltd.*, 2020. 430 p.

MONTEIRO, Álvaro. **A Próxima Singradura**. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, Nº 28, Ano XXIX, Edição Extra, p.9-60, 2010.

PROFESSOR Geoff Till. *King's College London*, 2021. Disponível em: <<https://www.kcl.ac.uk/people/till-professor-geoff>>. Acesso em 30 jun. 2022.

SECURING Britain in an age of uncertainty: The Strategic Defence and Security Review. *GlobalSecurity.ORG*, 2010. London, October 2010. Disponível em: < https://www.globalsecurity.org/jhtml/jframe.html#https://www.globalsecurity.org/military/library/report/2010/uk-mod_strategic-defense-review_101019.pdf |>. Acesso em: 25 de Mai. 2022.

TILL, Geoffrey. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century**. 2. ed. Nova Iorque: Ed. Routledge, 2009. 432 p.

VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco. **Guerra no Mar: Batalhas e campanhas navais que mudaram a história**. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2009. 546p.

ANEXO



FIGURA 1 - Mapa das ilhas Falklands.

Fonte: <<https://www-geografia.blogspot.com/2013/04/mapas-das-ilhas-falkland-malvinas-reino.html>>. Acesso em: 24 abr. 2022.

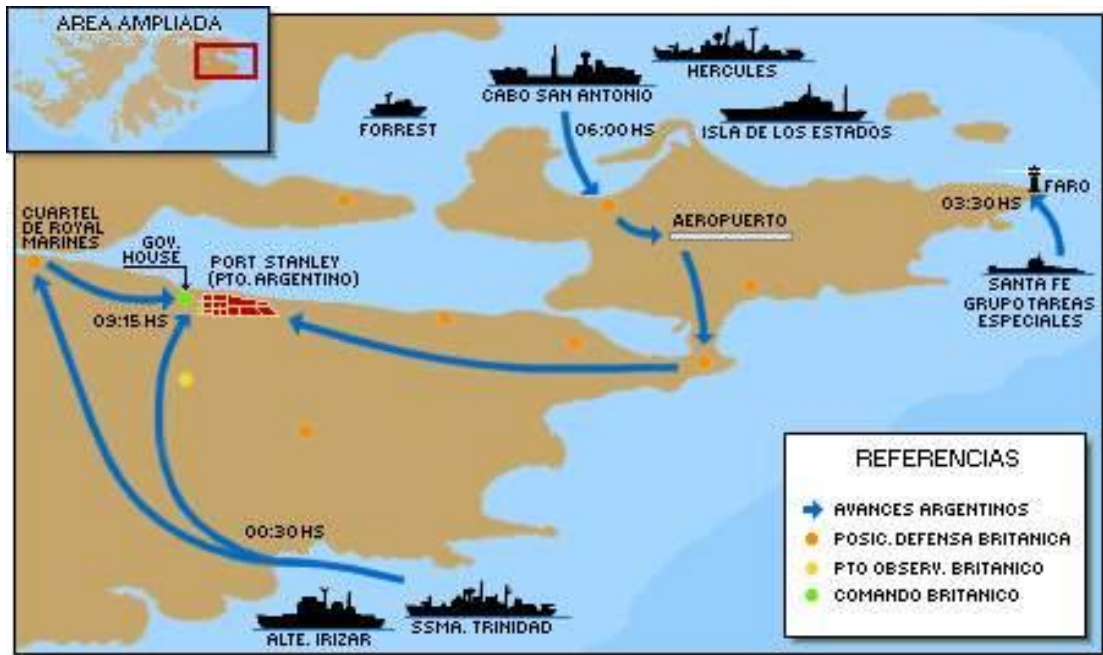


FIGURA 2 - Operação Rosário.

Fonte: <https://www.taringa.net/+militares_en_t/34-aniversario-de-la-recuperacion-de-malvinas_1fbuba>. Acesso em: 17 jun. 2022.



FIGURA 3 - Operação Corporate.

Fonte: <<https://www.britannica.com/event/Falkland-Islands-War>>. Acesso em: 23 jul. 2022.

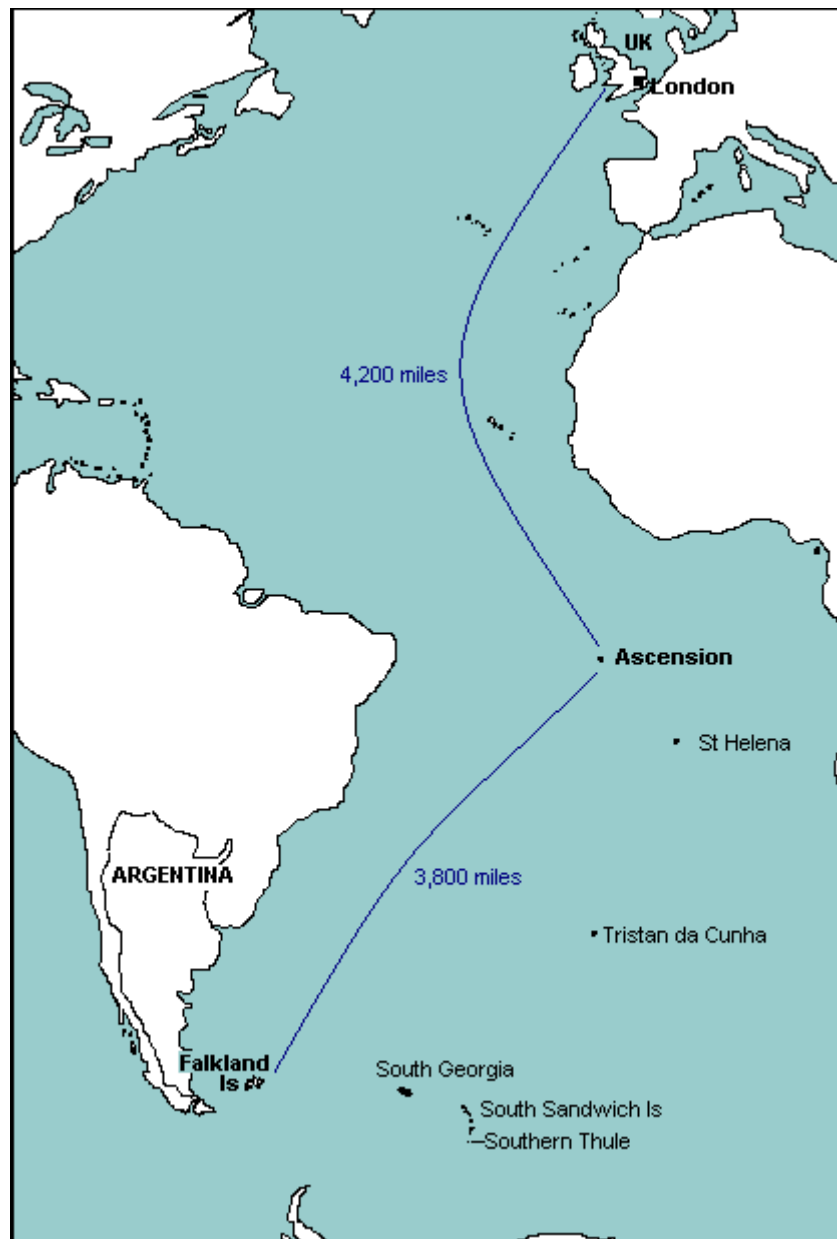


FIGURA 4 - Distâncias envolvidas.

Fonte: <<https://www.quora.com/Falkland-War-How-many-hours-or-days-it-take-for-British-military-plane-or-ships-depart-from-UK-mainland-and-reach-to-Falkland-island>>. Acesso em: 11 out. 2022.



FIGURA 5 – Presença europeia no Atlântico Sul.

Fonte: < <https://marsemfim.com.br/ilhas-do-atlantico-sul-historico/>>. Acesso em: 11 out. 2022.

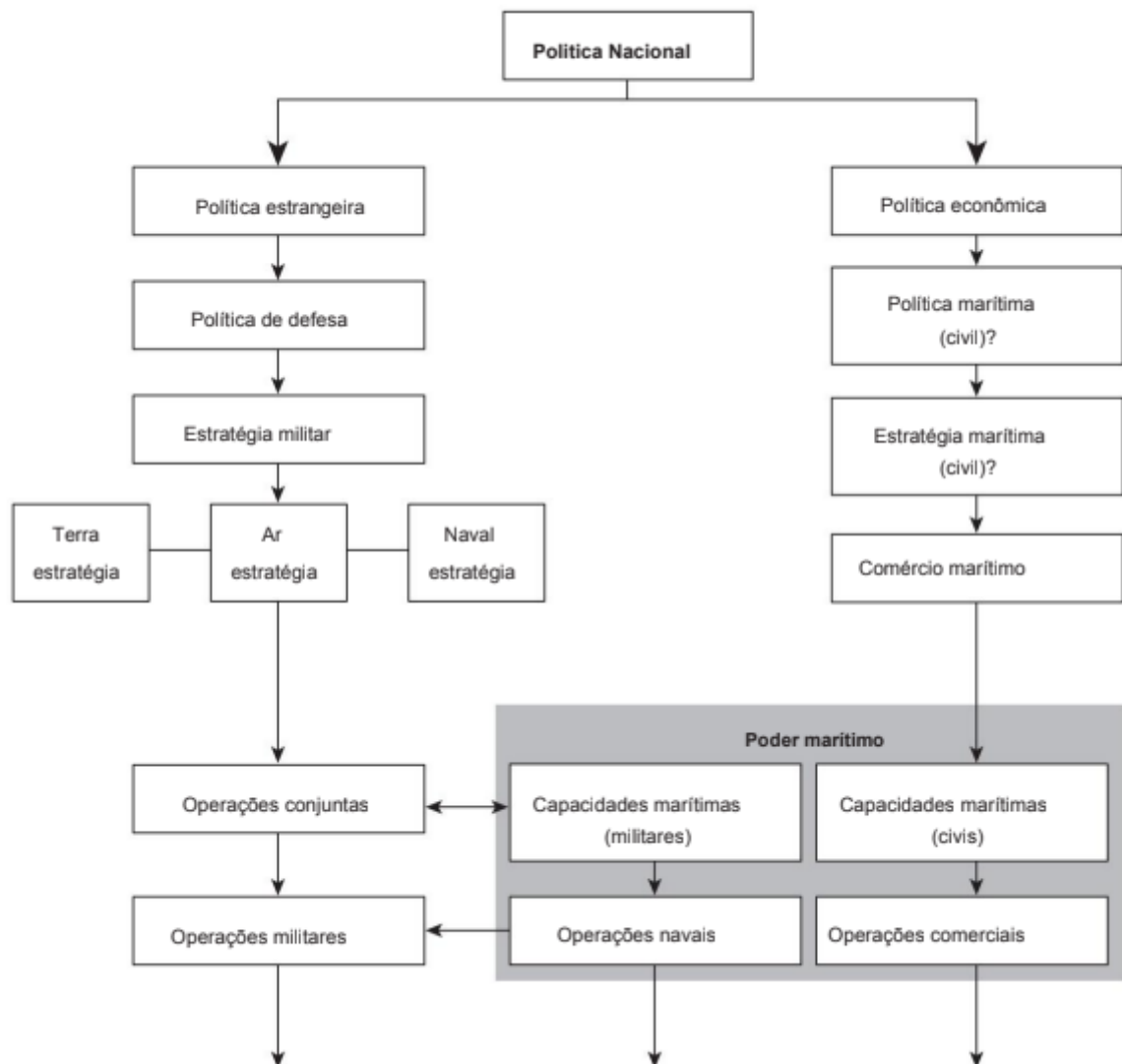


FIGURA 6 -Seapower: sua configuração.

Fonte: TILL, 2009. p. 44.