

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) MÁRCIO CARDOSO DE ARAÚJO

OPERAÇÃO ANFÍBIAS:

A INFLUÊNCIA DA LOGÍSTICA NA GUERRA DAS FALKLANDS.

Rio de Janeiro

2023

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) MÁRCIO CARDOSO DE ARAÚJO

OPERAÇÃO ANFÍBIAS:

A INFLUÊNCIA DA LOGÍSTICA NA GUERRA DAS FALKLANDS.

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

Orientador: CF(FN) Rodrigo Pinto MAFRA de Oliveira.

Rio de Janeiro

2023

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por me sustentar em toda essa jornada que é a maravilhosa vida. Sou grato por tudo que tem me proporcionado e por cada graça alcançada, principalmente por ter me concedido a oportunidade de realizar o Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores.

À toda a minha família, sinônimo de amor e carinho, mesmo eu não estando sempre por perto. Sou grato por cada um deles e por tudo que compartilhamos. Só eu sei o quão eles torcem por mim.

Ao meu orientador, Capitão de Fragata (FN) Rodrigo Pinto MAFRA de Oliveira, pela maneira cordial no tratamento e pelas oportunas orientações. Certamente, sua dedicação em me direcionar no caminho certo, contribuiram para o sucesso deste trabalho.

À Escola de Guerra Naval, pela excelência do Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores, à Marinha do Brasil, por sempre manter a qualidade de seus militares, dando oportunidades de aperfeiçoamento pessoal e profissional.

Por fim, porém não menos importante, agradeço aos amigos da Turma C-EMOS 2023, que, direta ou indiretamente, colaboraram para o desenvolvimento deste trabalho. E pelos momentos dos quais tornaram nossos dias mais leves.

RESUMO

As Operações Anfíbias (OpAnf), no decorrer da história, foram se moldando de acordo com as problemáticas enfrentadas em cada período específico dentro do cenário mundial, provocando assim, sua evolução para o enfrentamento dos novos desafios encontrados. O século XXI está se caracterizando por crises de menor envergadura, mas em contrapartida os desafios são cada vez dinâmicos para os Estados. Apesar de toda evolução das Operações Anfíbias, elas continuam dependentes de uma forma ou de outra da logística. Sendo assim, é fundamental que as atividades logísticas se desenvolvam integradas e coordenadas com diversas ações, possibilitando amplitude e duração às operações. O apoio logístico nas Operações Anfíbias deverá contar com uma estrutura flexível para apoiar as diversas tarefas a serem realizadas por tais operações. Assim, para discutirmos mais sobre essa relação entre a logística e as Operações Anfíbias, iremos abordar neste trabalho os conceitos e definições de logística, as nuances das OpAnf, suas modalidades e fases. O propósito deste trabalho é verificar o papel da logística na realização das Operações Anfíbias. Para tal faremos uso da teoria do estrategista Julian Stafford Corbett dentro do conflito Guerra das *Malvinas*, também conhecido como Guerra das *Falklands*. A Guerra das *Malvinas* foi um conflito militar entre a Argentina e o Reino Unido pela posse e soberania das Ilhas *Malvinas/Falklands*. A causa da guerra foi o anseio da ditadura argentina em unificar as ilhas ao seu território, alegando que a presença britânica ameaçava a sua soberania. Em 2 de abril de 1982, as forças armadas da Argentina invadiram as ilhas, iniciando o confronto que durou até 14 de junho do mesmo ano, quando os britânicos retomaram o controle das ilhas. A logística foi um fator crucial na Operação *Corporate*, que foi o nome dado à operação militar britânica para retomar as Ilhas *Malvinas/Falklands*. A cadeia logística de 8.000 milhas incluía apenas uma base, na Ilha de Ascensão, no Atlântico central. A ilha foi fundamental para a retomada britânica das Malvinas, fornecendo a base onde a Força-Tarefa se reuniu e se organizou após sua saída apressada do Reino Unido. A atuação britânica no conflito trouxe uma série de ensinamentos do ponto de vista logístico. Entre eles, destaca-se a importância da mobilização dos recursos civis para a logística militar. A Grã-Bretanha empregou diversos navios civis mobilizados durante o conflito. Fazendo melhor o recorte deste trabalho, focaremos mais minuciosamente na Operação *Corporate*, planejada e executada pelo Reino Unido. Corbett, estrategista altamente renomado no assunto e vigorosamente reconhecido por seu pensamento naval, que é ainda muito usado nessa época contemporânea, afirma principalmente que para se obter vantagem em um conflito naval, o foco deveria ser sobre o domínio das linhas de comunicações marítimas, como forma de obter vantagens numa guerra naval.

Palavras-chave: Operações Anfíbias. Logística. Julian Corbett. *Malvinas. Falklands.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Anexo A — Imagens no TOM. Segurança e faina de logística.....	52
Anexo B — Imagens retratando aeronaves transportando suprimentos e munições da flotilha de apoio logístico. Aeronave avariada, sendo mantida à tona por <i>airbags</i>	53
Anexo C — Imagens retratando a perda de meios. Afundamento de uma fragata e de um contratorpedeiro.....	54
Anexo D — Um navio porta-contêineres convertido no <i>Atlantic Conveyor</i>	55
Anexo E — Mapa das distâncias no TOM.....	56

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADbq -	Área de Desembarque
AssAnf -	Assalto Anfíbio
BtlInfFuzNav -	Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais
CEE -	Comunidade Econômica Europeia
CF -	Capitão de Fragata
CGCFN -	Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais
CL -	Cruzador Ligeiro
CMG -	Capitão de Mar e Guerra
ComTOM -	Comandante do Teatro de Operações Marítimo
CP -	Cabeça-de-Praia
CPI -	Carga Prescrita Inicial
DemAnf -	Demonstração Anfíbia
DI -	Diretiva Inicial
DLM -	Doutrina Logística Militar
EGN -	Escola de Guerra Naval
UE -	União Europeia
EUA -	Estados Unidos da América
FA -	Forças Armadas
FN -	Fuzileiro Naval
ForDbq -	Força de Desembarque

ForTarAnf -	Força Tarefa Anfíbia
FT -	Força Tarefa
GT -	Grupo Tarefa
HMS -	<i>Her/His Majesty's Ship</i> (Navio de Sua Majestade)
IncAnf -	Incursão Anfíbia
LCM -	Linhas de Comunicação Marítima
MB -	Marinha do Brasil
MD -	Ministério da Defesa
MNT -	Movimento Navio-para-Terra
NAe -	Navio Aeródromo
OM -	Organização Militar
ONU -	Organização das Nações Unidas
OpAnf -	Operações Anfíbias
OTAN -	Organização do Tratado do Atlântico Norte
ReAnf -	Retirada Anfíbia
RFA -	<i>Royal Fleet Auxiliary</i> (Frota Real Auxiliar)
TOM -	Teatro de Operações Marítimo

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
2	LOGÍSTICA MILITAR.....	12
2.1	DEFINIÇÕES DA LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA.....	17
2.2	PLANEJAMENTO LOGÍSTICO.....	20
3	OPERAÇÕES ANFÍBIAS	22
3.1	OPERAÇÕES ANFÍBIAS E SUAS MODALIDADES.....	22
4	O QUE DIZEM OS TEÓRICOS?.....	28
5	CONTEXTO HISTÓRICO DO CONFLITO DAS <i>FALKLANDS (MALVINAS)</i>.....	34
5.1	O PASSO A PASSO DA INVASÃO.....	38
5.2	A VIRADA DO JOGO.....	41
6	CONCLUSÃO	45
	REFERÊNCIAS.....	49
	ANEXOS.....	52

1. INTRODUÇÃO

O conflito ocorrido entre os meses de abril a junho de 1982, conhecido como Guerra das Malvinas ou Guerra das *Falklands*, teve uma grande participação da logística, principalmente da função suprimento e da função transporte. Tais funções desempenharam um papel crucial para as operações militares das forças britânicas e argentinas. A relação com a guerra é tamanha, que assim a logística é definida pelo Manual do Combatente Anfíbio:

A logística é a componente da arte da guerra que tem como propósito obter e distribuir às Forças Armadas (FA) os recursos de pessoal, material e serviços em quantidade, qualidade, momento e lugar por elas determinados, satisfazendo as necessidades na preparação e na execução de suas operações exigidas pela guerra (BRASIL, 2020, p. 16-1).

Na guerra, especialmente no conflito que iremos tratar neste trabalho, a logística foi responsável pela provisão de suprimentos, armamentos e equipamentos, além de gerenciar a movimentação das tropas em terra, mar e ar.

A logística foi particularmente importante na Guerra das Malvinas devido às distâncias envolvidas, a falta de infraestrutura e as condições climáticas adversas. As ilhas Malvinas estão localizadas no sul do Oceano Atlântico, a cerca de 12.000 km de Londres e a 500 km da costa argentina. A logística foi essencial para as forças britânicas e argentinas conseguirem manter o fornecimento de alimentos, água, combustível e munição para suas tropas, bem como transportar soldados e equipamentos em meio às tempestades e ventos fortes da região. Neste contexto, a função logística desempenhou um papel decisivo na Guerra das Malvinas, contribuindo para o desenvolvimento das operações militares de ambos os lados. Sem a logística adequada, as forças britânicas e argentinas teriam dificuldades para se conservarem operacionais e poderiam ter enfrentado consequências gravíssimas durante o conflito. Vários autores sob diferentes ângulos e aspectos, escreveram sobre a logística nas batalhas navais. Mesmo sem usar o termo logística, utilizavam-se a ideia do conceito concreto, pois muito antes do termo ser usado pela primeira vez, tal prática permeava as guerras navais.

No desenvolvimento deste trabalho, iremos citar alguns dos mais célebres teóricos que doutrinarão sobre pensamento estratégico naval, onde os mesmos davam a importância devida à logística nos conflitos e guerras navais e, particularmente, nas Operações

Anfíbias. Mas para analisarmos a teoria em relação à realidade, focaremos nos ensinamentos teóricos do estrategista naval, o inglês Julian Stafford Corbett¹.

Neste trabalho estudaremos a específica relação da logística com as Operações Anfíbias², neste caso concreto, as operações anfíbias planejadas e executadas na Guerra das Malvinas, com foco principal na Operação *Corporate*. A escolha da guerra das *Falklands* para o desenvolvimento do nosso trabalho tem relação por ter ocorrido em uma área tão próxima do Brasil, ou seja, por fazer parte do nosso entorno estratégico, e por ter sido um conflito predominantemente marítimo e além do mais por ter envolvido grandes distâncias a serem percorridas até o local do conflito. Não é de hoje que as OpAnf fazem parte dos conflitos armados, na história mundial, há vários exemplos de conflitos armados onde os beligerantes fizeram uso desse tipo de operação. Umas atingiram seus objetivos, enquanto outras não.

As operações anfíbias realizadas em *Galípoli* durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) foram um exemplo de fracasso. O fracasso foi tamanho, que levou muitos a creem que as Operações Anfíbias não seriam mais realizadas. No entanto, com o advento da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) tais operações foram realizadas e tiveram vários exemplos de sucessos, podemos citar algumas delas como a retirada de Dunquerque³, os assaltos anfíbios realizados no Pacífico em *Guadalcanal*, *Tarawa*, Marianas, Filipinas, *Iwo Jima* e *Okinawa*, e não podemos esquecer de uma das operações anfíbias mais conhecidas de todos os tempos, que foram as operações anfíbias ocorridas dentro da grande Operação *Overlord*, realizada na Normandia. Essas e outras mais foram primordiais para a vitória dos Aliados (BRASIL, 2020).

Após a Segunda Guerra Mundial, várias outras Operações Anfíbias foram realizadas, provando, assim, que as mesmas continuam sendo muito relevantes nos conflitos. Dentre

¹ Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922) foi um historiador naval britânico e estrategista naval. Ele teve um papel na Inglaterra semelhante ao de Alfred Thayer Mahan nos EUA e, como ele, classificou a estratégia marítima em considerações mais abrangentes de natureza política e econômica (JESUS, 2022).

² A Operação Anfíbia (OpAnf) é uma operação naval lançada do mar, por uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf), sobre região litorânea hostil, potencialmente hostil ou mesmo permissiva, com o propósito principal de introduzir uma Força de Desembarque (ForDbq) em terra para cumprir missões designadas (BRASIL, 2017).

³ Operação Dínamo refere-se à evacuação de Dunquerque ou retirada de Dunquerque, também conhecida como milagre de Dunquerque, uma notável operação militar realizada durante a Segunda Guerra Mundial e considerada uma das maiores retiradas estratégicas da história militar. Quase trezentos e quarenta mil soldados aliados foram evacuados sob intenso bombardeio, entre 26 de maio e 4 de junho de 1940, da cidade francesa de Dunquerque até a cidade inglesa de Dover. A operação Dínamo se deu no contexto da invasão da França pelas forças alemãs, em 10 de maio de 1940, sem uma efetiva resistência aliada (CHURCHILL, 2000).

essas, estão as Operações Anfíbias realizadas no conflito Guerra das Malvinas, que, como mencionado anteriormente, foi o conflito escolhido para o nosso trabalho. Porém, o nosso foco não será sobre a importância das OpAnf, e sim da relação entre elas e a logística.

Em suma, o nosso propósito será verificar a importância da logística na Operação *Corporate*, dentro do contexto das operações anfíbias. Veremos qual é nível de importância da logística e até onde ela é responsável por garantir que todas as forças envolvidas em uma operação anfíbia recebam suprimentos, equipamentos e munições necessárias para executar suas tarefas de forma eficiente. Notaremos que uma operação anfíbia pode ser altamente complexa e envolver várias fases, como o desembarque de tropas e suprimentos, a proteção de áreas de desembarque, o avanço para o interior e o estabelecimento de bases de operações. Veremos também como a logística desempenha seu papel atrelado a diversas necessidades das operações anfíbias realizadas na Operação *Corporate*. Focaremos na fase de desembarque, onde a logística é responsável por garantir que as tropas e os equipamentos sejam transportados com segurança e eficiência. Isso envolve o planejamento cuidadoso dos recursos de transporte, a coordenação com as forças navais para garantir a segurança dos transportes e a alocação adequada de recursos de suporte, como abastecimento de combustível e manutenção.

Muitos consideram a Logística como o elemento primordial em uma guerra, onde o mesmo seria responsável pelo provimento de todos os recursos necessários às forças combatentes. Dessa forma, é sensato concordamos que é de responsabilidade da Logística a conciliação de meios no tempo e no espaço para qualquer força que pretenda vencer uma guerra.

Assim, nosso trabalho será dividido em seis capítulos, sendo esta introdução o primeiro, o segundo capítulo discorrerá sobre os conceitos e definições da logística, o terceiro capítulo tratará das Operações Anfíbias, suas nuances, características e modalidades. O quarto capítulo ficará por conta da teoria, focada nos pensamentos do teórico Corbett, deixando a quinta parte para textualizar a parte histórica do Conflito das *Falklands* e assim fecharemos o trabalho com o sexto capítulo, dedicado à conclusão.

2. LOGÍSTICA MILITAR

Como bem sabemos, Forças Armadas engloba o conceito das três forças do nosso país, ou seja, Marinha do Brasil, Exército Brasileiro e Força Aérea Brasileira. Apesar da logística nas três forças ser semelhante, cada força possui suas particularidades, assim, neste trabalho iremos abordar a maioria dos conceitos relacionados à logística, por meio de documentos e publicações da Marinha do Brasil.

A Marinha do Brasil tem uma grande preocupação com a logística em todos os sentidos, seja material, munição, gêneros alimentícios, manutenção de meios etc. Essa preocupação com a logística não é de hoje, muito se estuda nos meios acadêmicos da nossa Marinha desde os primórdios de sua criação. A Marinha do Brasil trata a logística em algumas publicações internas, dentre elas o Manual de Logística da Marinha (EMA-400)⁴, e de acordo com tal manual, foi na prática da guerra que a logística encontrou seus ensinamentos. Das lições retiradas das vitórias, derrotas, erros e acertos decorreram as normas e princípios que a constituem (BRASIL, 2003, p. 1-1).

O mesmo EMA-400 (2003) ainda relata que na antiguidade os combatentes eram praticamente autossuficientes, sendo que o apoio logístico às tropas não era executado em na sua totalidade, ficando alocado apenas à retaguarda próxima aos exércitos. Igualmente acontecia no campo naval, onde os ativos de guerra serviam apenas para o transporte de tropas, não dispondo de armas nem combustíveis, pois eram movidos a remo e, posteriormente, a vela. O fato de eles navegarem muito próximos ao litoral, os fundeios e encalhes para o reabastecimento de água e de gêneros eram rotineiros, dispensando maiores preocupações de natureza logística.

Você conseguiria imaginar um grande exército passando dias e dias em uma trincheira sem algum apoio logístico, necessitando de armas, munição, roupas de abrigo, transportes e principalmente alimentação? A resposta é simples e direta: É óbvio que não. Mas, infelizmente, há pouco tempo atrás esse apoio era difícil, principalmente com os conceitos da época, desenvolver atividades de apoio para milhares de homens longe de suas bases de origem, era um desafio extraordinário.

⁴ Manual de Logística da Marinha – 2ª Revisão, 2003.

Para citar como exemplo, o Manual de Logística da Marinha, nem precisa ir muito longe, é necessário apenas voltar no tempo em pouco mais que um século, pois foi no final do século XIX que o navio a vapor, o transporte ferroviário, o armamento mais sofisticado e os novos explosivos se tornaram importantes contribuições da Revolução Industrial para o desenvolvimento da guerra e, conseqüentemente, aumentaram os problemas de apoio às Forças Armadas, decorrentes da ordem de grandeza da quantidade e da variedade das provisões necessárias para o combate (BRASIL, 2003).

As necessidades, em termos de material, pessoal e serviços, foram muito maiores do que as previsões. O aumento de massas humanas mobilizadas na 1ª Guerra Mundial, que alcançaram números superiores a 12 milhões de combatentes, elevou-se muito mais durante a 2ª Guerra Mundial; além do emprego maciço da aviação, dos motores, da eletrônica e de ampla variedade de armas. Mas, em contrapartida, as técnicas de apoio logístico também foram evoluindo com o tempo, o que ajudou a equilibrar todo o arcabouço envolvido nos conflitos, desde o mais simples ao mais complexo. A logística, passou a fazer parte de todo e qualquer planejamento militar, desde o nível estratégico, passando pelo operacional e, principalmente, no nível tático. A logística passou a ser encarada como uma arma, ou seja, aos poucos entendia-se que sua importância crescia aceleradamente (BRASIL, 2003).

Uma figura importante do exército americano que se destacou muito durante a 2ª Guerra Mundial e que também ajudou a elevar a importância da logística, foi o General Patton⁵. Em suas memórias, nas quais ele conta suas diversas experiências vividas na Guerra, e que foram publicadas em um livro por sua família, ele deixa inúmeros exemplos de sua preocupação com a logística. Em um deles ele declara:

Esclarecida toda esta situação, como diria Cesar, a situação logística começaria a ser discutida assim que chegasse o General Walter B. Smith, chefe do estado-maior do General Eisenhower. Ao chegar, Smith declarou que entrara em vigor a minha sugestão de nomeação de um oficial-general antigo para julgar as decisões da Zona de Administração a respeito de suprimentos (PATTON, 1978, p. 144).

Ele ainda continua:

Nesta reunião chamei atenção para o fato de que estava dando muita importância à tonelagem fornecida e não aos artigos pedidos. Por exemplo, é inútil receber mil toneladas de gasolina quando se precisa de quinhentas toneladas de gasolina,

⁵ George Smith Patton Jr. (São Gabriel, 11 de novembro de 1885 – Heidelberg, 21 de dezembro de 1945) foi um oficial militar do Exército dos Estados Unidos que liderou forças norte-americanas no Mediterrâneo e Europa durante a Segunda Guerra Mundial, sendo mais conhecido por suas campanhas na Frente Ocidental após a invasão da Normandia em 1944.

duzentas toneladas de munição e trezentas toneladas de material de pontes. E não adianta a ZA informar que enviou as mil toneladas pedidas. Também consegui explicar que a munição deveria ser expedida por tipo, e que nos dissessem quais os tipos que poderiam ser fornecidos, ao invés de qual munição deveríamos gastar, permitindo que ficasse a nosso critério a forma de economizar munição (PATTON, 1978, p. 144).

Está explícito nas duas citações acima a preocupação do General Patton com a logística nas realizações das missões. Além de sugerir o comando da logística à um oficial-general antigo, ele cobra que todo o fornecimento de material tem que estar sincronizado com o planejamento estratégico e tático.

É mister afirmar que, mesmo fazendo parte dos planejamentos dos conflitos mais remotos, a logística nem sempre teve esse nome, o termo se tornou conhecido ao ser utilizado nos estudos do teórico francês Antoine Henri Jomini⁶, militar que estudou a guerra, dividindo-a em cinco grandes partes: estratégia, grandes táticas, logística, engenharia e táticas menores (BRASIL, 2018).

Outro autor, que fez referências à logística, no seu sentido moderno, foi o prussiano Carl Von Clausewitz⁷, também militar, dessa vez do Reino da Prússia, que é considerado um grande estrategista militar e teórico da guerra por sua obra *Da Guerra (Vom Kriege)*⁸. Diferentemente de Jomini, Clausewitz, dividiu a Arte da Guerra em dois ramos, a tática e a estratégia. Ele não falava especificamente da logística, porém reconheceu que, nas dificuldades encontradas durante o desenrolar de uma guerra, todo apoio é necessário para a sustentar, sendo assim, ele escreveu: “É tudo muito simples na guerra, mas a coisa mais simples é difícil”. Vale ressaltar que, inicialmente, ele não pregava o uso da logística durante as guerras, mas sim se utilizava dela como uma preparação para a guerra (BRASIL, 2003).

Como foi dito acima, de acordo com a história, devemos a Jomini, o uso pela primeira vez, da palavra logística, ele a definiu como “a ação que conduz à preparação e sustentação das campanhas”, enquadrando-a como “a ciência dos detalhes dentro dos Estados Maiores” (BRASIL, 2003, p. 1-2).

⁶ Antoine Henri Jomini (06 de março de 1779 – 24 de março de 1869). Foi o principal teórico militar da primeira metade do século XIX, tendo participado das campanhas napoleônicas. Escreveu “Sumário da Arte da Guerra” em 1836.

⁷ Carl Von Clausewitz (1780 – 1831) – foi um militar prussiano, muito conhecido por ser sido exemplo de grande estrategista e teórico da guerra.

⁸ *Vom Krieg* – em alemão Da Guerra – é um livro sobre a guerra e estratégia militar do general Clausewitz, escrito principalmente após as guerras napoleônicas, entre 1816 e 1830, e publicado postumamente por sua esposa.

E como é citado no Manual de Logística da Marinha, estes conceitos se desenvolveram muito pouco na literatura militar. Em 1888, a Logística foi introduzida na Escola de Guerra Naval dos EUA como parte da grade curricular. A realidade é que, até a 1ª Guerra Mundial, não aparecia a palavra logística, empregando-se normalmente termos como “Administração”, “Organização” e “Economia de Guerra” (BRASIL, 2003, p. 1-2).

No início do Século XX, os militares norte-americanos compreenderam que um sistema logístico bem executado representava um elemento estratégico considerável. As atividades de apoio começaram a receber uma atenção maior devido à importância do abastecimento eficiente, disponibilidade de víveres, deslocamentos rápidos, munição, serviço médico, entre outras mais. Apesar do uso da palavra logística ter sido introduzido na Escola de Guerra Naval dos EUA nos últimos anos do século XIX, foi no século XX, mais precisamente no ano de 1917, que realmente ela foi amplamente divulgada e utilizada nos EUA. Ela cresceu e se fortificou com a publicação do livro “Logística Pura: a ciência da preparação para a guerra” do Tenente Coronel George Cyrus Thorpe⁹. São dele as palavras:

“[...] Napoleão nunca usou a palavra Logística. Certamente que no seu tempo empregou todos os elementos da Logística necessários para conduzir a guerra, como o fez igualmente com a Estratégia. Porém, enquanto concebia essas duas últimas funções citadas como distintas divisões de trabalho, ele nunca se deu conta (exceto, talvez quando era muito tarde) que as funções logísticas constituem uma terceira entidade nas funções da guerra. A Estratégia está para a guerra assim como o enredo está para a peça de teatro; a Tática é representada pela atuação dos participantes; a Logística proporciona o gerenciamento, os acessórios e a manutenção da cena” (THORPE, 1986, p. 1).

Thorpe reconhece a logística pelo seu grande valor e assim ele inicia uma doutrinação da “matéria”, colocando a logística no mesmo nível da estratégia e da tática dentro da Arte da Guerra. Sobre a falta de interesse na obra de Thorpe, o Almirante Henry Eccles¹⁰, declarou em 1945, que se os EUA tivessem seguido os ensinamentos do Coronel Thorpe durante a condução da 2ª Guerra Mundial, eles teriam economizado milhões de dólares. Eccles, chefe da Divisão de Logística do Almirante Nimitz¹¹, na campanha do Pacífico, foi um dos primeiros estudiosos da logística, sendo considerado como o “pai da logística moderna”. Em seu livro

⁹ George Cyrus Thorpe (7 de janeiro de 1875 – 28 de julho de 1936) foi um oficial do Corpo de fuzileiros Navais dos Estados Unidos da América durante a Guerra Hispano-Americana e a Guerra Filipino-Americana.

¹⁰ Henry E. Eccles (1898-1986): Foi almirante dos EUA e figura respeitável no NWC (*Naval War College*) do fim da década de 1940 até 1970 como escritor de logística naval e de teoria militar.

¹¹ Chester William Nimitz (24 de fevereiro de 1885 – 20 de fevereiro de 1966) foi o Comandante Supremo das Forças do Pacífico dos EUA e das forças Aliadas durante a Segunda Guerra Mundial.

“*Logistics in the Nacional Defense*” ele destaca a importância da logística nas operações anfíbias, onde afirma:

As bases foram capturadas pelos assaltos de forças anfíbias cuja potência e velocidade foram possibilitadas por **novas técnicas de logística**. As operações anfíbias foram possibilitadas por proteção de forças navais de ataque e cobertura que foram mantidas na zona de combate por um **apoio logístico versátil e móvel** (ECCLES, 1997, pp. 2 e 3 – Tradução nossa – grifo nosso)¹².

Assim como Corbett ensina, o Almirante Eccles também é um grande incentivador da importância da logística, ele sabe que sem a logística o planejamento estratégico e muito menos o tático não irão funcionar de acordo com o planejado. Ele destaca os desafios logísticos nas operações anfíbias, pregando a necessidade de uma estreita integração entre o comandante da força de desembarque e o comandante da força naval, bem como entre os componentes aéreo, terrestre e naval. E reclama que uma atenção especial deve ser dada às forças em terra, pois as mesmas dependem de bases avançadas e pontos de apoio logísticos eficazes. Quanto a isso, ele cita:

O reconhecimento por parte dos comandantes táticos da conveniência de uma mudança precoce e profunda da linha de corte, vem somente quando eles entendem a natureza e o escopo do problema logístico que deve ser resolvido para proporcionar a exploração de um sucesso tático (ECCLES, 1997, p. 174 – Tradução nossa)¹³.

Quando o mundo acadêmico, avaliando as campanhas de Napoleão, concluiu que o fracasso desse último foi por motivos de falta de alimentos e transporte, o General Thorpe discordou totalmente. Deixando transparecer em seu livro “Logística Pura”, que o problema estava na falta de planejamento logístico, ou seja, Napoleão e seu Estado-Maior não colocaram a Logística em seu devido lugar. Ele resgata relatos nos quais as falhas jaziam na falta de cooperação, na desorganização da distribuição e também no papel deficiente dos engenheiros militares em construir ou desobstruir estradas. Resumindo, Thorpe afirma que havia abundância de suprimentos e praticamente meios de transporte suficientes. Ele afirmou que “a tese é de que a Logística é um ramo distinto da conduta da guerra. Ela abrange um grande

¹² No original em inglês: *The bases were captured by the assaults of amphibious forces whose power and speed were made possible by novel logistic techniques. The amphibious operations were made possible by protection of naval striking and covering forces which were maintained in the combat zone by versatile and mobile logistic support.*

¹³ No original em inglês: *The recognition on the part of tactical commanders of the desirability of an early and deep shift of the cutoff line comes only when they understand the nature and scope of the logistical problem that must be solved to provide for the exploitation of a tactical success.*

número de atividades que devem ser coordenadas, mas de modo algum confundidas com as atividades da tática ou estratégia” (THORPE, 2009, p. 44).

Assim sendo, ele conclui que ao planejar o emprego de qualquer força militar, não é somente necessário decidir o que é desejável, mas sim o que é exequível. Portanto, cada problema, seja ele estratégico ou tático, ambos devem ser resolvidos logisticamente, a fim de determinar em que medida os recursos logísticos serão necessários.

Nesse mesmo pensamento, mais adiante no capítulo 5 deste trabalho, quando tratarmos do conflito das Malvinas em si, notaremos que o Almirante Garriga, de forma brilhante conclui parcialmente que a partir do momento em que os argentinos resolveram aumentar o efetivo de suas tropas no arquipélago, eles deveriam ter aumentado o seu esforço logístico; o que não aconteceu (PIRES, 2009).

Assim como na Operação Rosário, também houve falhas no planejamento logístico da Operação *Corporate*. Devido a necessidade de uma rápida prontificação dos materiais e meios necessários, os suprimentos foram armazenados de forma inapropriada, em grandes volumes, sem espaço que permitisse movimentação da carga, com isso, diversas categorias de materiais haviam sido misturadas nos paióis e não havia perfeita identificação dos itens. Enfim, nesse cenário, a localização dos itens suprimentos era praticamente impossível (PRIVRATSKY, 2014).

Para atenuar esse problema, durante a travessia de dez dias até a Ilha de Ascensão, os militares embarcadas em cada um dos Navios começaram a localizar, identificar e organizar as toneladas de suprimentos armazenados (THOMPSON, 1991).

O Vice Almirante (FN) Renato Rangel, em uma palestra ministrada na Escola de Guerra Naval, foi categórico ao dizer que no mar não existe “retaguarda”, ou seja, tudo que temos e que precisamos para o cumprimento da missão, deve estar à disposição quando for solicitado. Assim, de nada nos adianta a posse dos suprimentos necessários, se não podemos usufruí-los no momento da necessidade.

2.1 DEFINIÇÕES DA LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA

A Marinha do Brasil compreende que não existe uma definição de logística categoricamente estabelecida e aceita universalmente, pois, sendo uma atividade de reconhecimento relativamente recente, está sujeita a constante evolução. Por exemplo, o Ministério da Defesa

(MD) conceitua Logística Militar como “o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas”. Já a MB baseada no Manual EMA-400 adota a seguinte definição:

Logística é a componente da arte da guerra que tem como propósito obter e distribuir às Forças Armadas os recursos de pessoal, material e serviços em quantidade, qualidade, momento e lugar por elas determinados, satisfazendo as necessidades na preparação e na execução de suas operações exigidas pela guerra (BRASIL, 2003, p. 1-3)¹⁴.

É notável a interoperabilidade entre a Logística, a estratégia e a tática; há momentos em que as três se misturam a ponto de formar um único processo. Mas o que salta aos olhos, é que a logística é a parte que trata da previsão de necessidades e da provisão dos recursos para emprego das forças militares na consecução dos seus objetivos, sendo seu propósito, o de manter a máxima eficiência de combate dessas forças. Verificamos assim, que a estratégia determina os objetivos e os métodos amplos para atingi-los; a tática determina o emprego específico das forças para alcançar os objetivos da estratégia; e a logística provê os recursos para apoio às forças combatentes (BRASIL, 2003).

Para resolver os problemas logísticos, a Marinha do Brasil dividiu a logística de acordo com suas funções. Hoje, tanto a MB quanto o MD elencam sete funções logísticas¹⁵. Sendo: recursos humanos, saúde, suprimento, manutenção, engenharia, transporte e salvamento. Apesar de a Marinha falar em abastecimento, essa não é considerada uma função logística, a mesma foi inserida na função logística suprimento, essa inserção foi feita para que a Marinha do Brasil se adequasse à Doutrina Logística Militar (DLM), pois o Ministério da Defesa não utiliza o termo abastecimento, e sim o termo suprimento (BRASIL, 2003).

Para que o apoio logístico aconteça de forma adequada e efetiva, existe um ciclo logístico a ser seguido, esse ciclo é dividido em três fases: Determinação das necessidades, obtenção e distribuição. Essas três fases seguem princípios básicos em todo o seu desenvolvimento, que são: objetivo, continuidade, controle, coordenação, economia de meios, flexibilidade, interdependência, objetividade, oportunidade, prioridade, segurança, simplicidade e, finalmente, o princípio da unidade de comando (BRASIL, 2003).

¹⁴ Tanto o Manual do Combatente Anfíbio (CGCFN-31.10) quanto o Manual de Logística da Marinha (EMA-400), se utilizam da mesma definição de logística.

¹⁵ Manual de Logística da Marinha do Brasil (EMA-400) e Manual de Doutrina Logística Militar (MD42-M-02).

Além dos princípios citados acima, os autores Paulo Lafayette Pinto e Miguel Magaldi¹⁶ afirmam no livro “Logística: Atualizando Conceitos”, que “O importante é ampliar o debate sobre a logística para que ela não seja coadjuvante de outros setores, mas a líder nas áreas de sua responsabilidade, sobe pena de se comprometer o seu desempenho” (PINTO; MAGALDI, 2013, p. 16).

Assim, eles concluem que a logística ocupa um lugar de destaque, e que, acima de tudo, liga a mesma aos conflitos; ela tem como uma de suas obrigações, as transformações de uma nação. Desse modo, o poder naval futuro será preparado pela logística, que deverá assegurar a sua concretização.

Os autores Pinto e Magaldi, enfatizam o conceito de poder futuro e poder real, ambos relatam que cabe à logística manter o poder real existente e preparar o poder futuro para viabilizar a estratégia ideal. Da mesma forma, eles trazem conceitos contemporâneos relacionados com a logística. Hoje se fala fortemente em logística da transformação, onde a mesma, por meio do sistema de transformação, representa a possibilidade de viabilizar as necessidades definidas em meios concretos (PINTO; MAGALDI, 2013).

Os dois autores defendem que, dentro da logística, existe uma parte a qual eles dão o nome de logística da transformação, onde essa possui tarefas específicas, sendo assim definida: “Essa parte da logística é a parte que trata da formação de recursos em potencial em meios utilizáveis, formando o poder desejado e satisfazendo às necessidades determinadas” (PINTO; MAGALDI, 2013, p. 28).

O Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis,¹⁷ prefaciando o livro dos autores acima, concorda plenamente que a logística foi e continua sendo um dos maiores campos de grande relevância no campo militar, acrescentando que ela não se restringe aos estudos da Arte da Guerra, uma vez que ocupa amplo espaço nas atividades de qualquer país ou empresa. Mas é mister afirmar que a logística sempre foi vista como elo entre o operacional e o econômico, e isso, pode ser transporte para a estrutura nacional de um país, seja na esfera pública ou privada (PINTO; MAGALDI, 2013).

Não há verdadeiramente um limite para as atividades de logística de serviços, que deve estar preparada para prestar seu apoio. Em tempos de normalidade o apoio é bastante

¹⁶ Autores do livro: Logística: Atualizando Conceitos. Ambos oficiais da Marinha do Brasil.

¹⁷ Doutor em Política e Estratégias Marítimas pela Escola de Guerra Naval (EGN).

atenuado, mas em crise ou conflito a sua ação é essencial ao êxito do setor operativo, que passa a depender de vários tipos de serviços e materiais (PINTO; MAGALDI, 2013).

Ressalta-se assim, o protagonismo da logística, pois, ela se preocupa com tudo no teatro de operações. Além de fornecer os suprimentos, equipamentos e meios necessários, a logística deve se preocupar com a conservação do que é necessário. É certo que nenhum meio pode sobreviver sem a manutenção, seja ele material ou pessoal, pois todos requerem cuidados frequentes e permanentes, para que o desempenho não seja prejudicado ou depreciado.

2.2 PLANEJAMENTO LOGÍSTICO

No âmbito da logística naval, o planejamento logístico é a parte do planejamento militar referente à previsão e ao provimento do apoio logístico às forças e às OM da MB, seja no atendimento de necessidades decorrentes de um programa de adestramento de atividades em tempo de paz, ou no atendimento de necessidades referentes a uma operação real. O planejamento logístico é desenvolvido sequencialmente de acordo com as fases básicas da logística, em função dos escalões e níveis de planejamento em que é realizado e segundo as atribuições das organizações e dos Comandos envolvidos. A Marinha do Brasil considera dois escalões diferentes, sendo o escalão operativo e o escalão administrativo. Sendo que o primeiro é subdividido em dois níveis de planejamento, o nível força naval e o nível Teatro de Operações Marítimo (BRASIL, 2003).

No escalão operativo, o planejamento logístico contemplará não somente as operações a realizar, como também a vida normal dos meios operativos, significando que, na eventualidade de uma operação, determinadas necessidades básicas já estarão atendidas. No nível força naval é elaborada uma estimativa de logística que abrange as necessidades globais dos meios da força naval, a ser empregada, considerando as diversas linhas de ação estabelecidas pelo planejamento (BRASIL, 2003).

Já no nível TOM, são estabelecidas diretrizes para o planejamento logístico das forças adjudicadas ao Teatro, tendo em vista as tarefas atribuídas a essas forças. Conforme vão se desenrolando os eventos, o Comandante do Teatro de Operações Marítimo (ComTOM) coordenará, no mais alto nível, o apoio logístico às diversas forças subordinadas, de acordo com o planejamento logístico de cada uma, elaborado em função das operações a realizar (BRASIL, 2003).

Já o escalão administrativo, compreenderá a obtenção e a distribuição dos recursos logísticos requeridos, isto é, pessoal, material e serviços. O planejamento contemplará, em detalhe, a ação coordenada dos componentes do Sistema de Apoio Logístico. Excluir-se-á deste contexto o apoio logístico móvel, cujo planejamento caberá ao escalão operacional e que será realizado com os meios logísticos para este fim designados (BRASIL, 2003).

De antemão, então, podemos inferir que a logística é primordial para o bom andamento da guerra naval. Vimos que a logística é conhecida igualmente por todas as suas sete funções, e que todas elas são necessárias para toda e qualquer força naval que busque êxito em suas missões. E para darmos continuidade em nosso caso particular, trataremos agora das operações anfíbias, focaremos nos conceitos e na doutrina das mesmas, e assim teremos propriedade para argumentarmos se realmente a logística é primordial para todas as fases de uma operação anfíbia.

3. OPERAÇÕES ANFÍBIAS

O manual básico do combatente anfíbio (CGCFN- 31.10) afirma em seu corpo que o desenvolvimento da doutrina, das táticas, das técnicas e dos meios empregados nas operações anfíbias (OpAnf) iniciou-se há quase três mil anos, quando os gregos desembarcaram em praias próximas à cidade de Troia, para conquistá-la. Desde então, a História registrou muitas outras operações similares. As mais conhecidas ocorreram durante a Segunda Guerra Mundial, como o desembarque na Normandia, que levou os aliados à abertura de uma segunda frente na Europa, esta operação ficou conhecida mundialmente e é até hoje a maior e mais complexa operação anfíbia, outro exemplo foi o assalto a *Iwo Jima*, esta operação teve como propósito negar o seu uso pelo inimigo e prover uma base aérea avançada para os ataques ao Japão (BRASIL, 2020).

As OpAnf exigem para o seu planejamento e execução, um alto nível de preparo técnico-profissional do pessoal envolvido com a mais complexa das operações militares, eis aí onde se encaixa a logística, como um dos principais atores dentro do conflito, sendo necessária antes, durante e depois do conflito. Da mesma forma encontrada no manual do combatente anfíbio, referiremos às OpAnf como um ataque lançado do mar por uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf), sobre litoral hostil ou potencialmente hostil. Esse ataque irá projetar poder sobre terra, sendo esta atividade, uma das tarefas básicas do Poder Naval. No desenvolvimento de uma OpAnf, quando a ForTarAnf incorpora ou é apoiada por navios aeródromos (NAe), passa-se a dispor dos elementos ofensivos e defensivos que permitem a obtenção da superioridade aérea local, e aqui, mais uma vez, todo esse emaranhado, dependerá da logística (BRASIL, 2020).

3.1. OPERAÇÕES ANFÍBIAS E SUAS MODALIDADES

A Operação Anfíbia, de acordo com o Manual do Combatente Anfíbio, é dividida em quatro modalidades: Assalto Anfíbio (AssAnf), Incursão Anfíbia (IncAnf), Demonstração Anfíbia (DemAnf) e Retirada Anfíbia (RdaAnf), cada uma com suas respectivas características e nuances. Assalto Anfíbio é o ataque lançado do mar por uma ForTarAnf, para, mediante um desembarque, estabelecer firmemente uma Força de Desembarque (ForDbq) em terra. Incursão Anfíbia, operação envolvendo uma rápida penetração ou a ocupação temporária de um

objetivo em terra, seguida de uma retirada planejada. Demonstração Anfíbia, ação diversoriária compreendendo a aproximação do território inimigo por forças navais, inclusive com meios que caracterizam um AssAnf, sem o efetivo desembarque de tropas. Finalmente, a modalidade Retirada Anfíbia Consiste na evacuação ordenada e coordenada de forças de um litoral hostil (BRASIL, 2020).

Além dessas quatro modalidades, o manual de Doutrina Militar Naval (DMN) - EMA-305, o Manual de Operações da ForDbq - CGCFN-1-1 e o Manual de Operações Anfíbias - MD33-M-14 (2020), falam de uma quinta modalidade, a Projeção Anfíbia (PrjçAnf). Esta, “normalmente caracteriza-se por atividades de menor nível de violência, realizadas por força vinda do mar e apoiada pelos navios”. Adianto que as forças inglesas se utilizaram, ao menos, três dessas modalidades de Operações Anfíbias na Operação *Corporate* (BRASIL, 2020, p. 17).

Cada uma dessas modalidades possui seus próprios propósitos, sendo eles os seguintes: O Assalto Anfíbio tem como propósitos conquistar área para o posterior lançamento de ofensiva terrestre; conquistar área para o estabelecimento de base avançada; e negar ao inimigo o uso de áreas ou instalações. Já a Incursão Anfíbia tem como propósitos destruir ou danificar certos objetivos; criar uma diversão; obter informações; e capturar, evacuar, ou resgatar pessoal e/ou material. A Demonstração Anfíbia é responsável por confundir o inimigo quanto ao local da operação principal ou induzi-lo a empreender ações que lhes sejam desfavoráveis. Temos também a Retirada Anfíbia, que tem como propósitos permitir que uma força desengaje de inimigo de poder de combate superior; e permitir o emprego de uma força em outra região (BRASIL, 2020, p. 4-2).

Por último e não menos importante, temos a Projeção Anfíbia, que tem como propósitos apoiar a solução de conflito ou crise, seja essa de natureza político-estratégica ou humanitária; promoção da paz; evacuação de não combatentes; apoio a política externa; cooperação para segurança internacional; e apoio a segurança de representações diplomáticas (BRASIL, 2020 p. 17).

Para que todas as modalidades de operações anfíbias sejam executadas da melhor forma possível, doutrinariamente, a Marinha do Brasil divide-as em fases. A primeira fase é a do planejamento, esta corresponde ao período decorrido desde a expedição da Diretiva Inicial

(DI)¹⁸ para uma OpAnf até o embarque dos meios. Embora o planejamento da operação não cesse efetivamente ao término dessa fase, é conveniente distingui-la, devido às diferenças que ocorrerão nas relações de comando. Outra fase é o Embarque, este compreende o período durante o qual as forças com seus meios são embarcadas nos navios previamente designados. Esta fase estará terminada com a partida dos navios (BRASIL, 2020).

Já o Ensaio é o período durante o qual a operação em perspectiva é ensaiada. O Ensaio, normalmente, ocorre durante a Travessia. O Ensaio é realizado para testar a adequação do plano, proporcionando a familiarização com o mesmo. Nele é feita a tomada de tempo dos eventos de forma a confirmar o quadro-horário elaborado para a operação. Serão testadas, ainda, a prontificação do pessoal e as comunicações. Antes do Ensaio, assim como antes do desembarque, deverão ser ministrados “briefings”¹⁹ sobre a operação e disseminadas as medidas de segurança destinadas a preservar o sigilo da operação. A fase da Travessia envolve o movimento de uma ForTarAnf desde os pontos de embarque até os postos ou áreas previstas no interior da Área de Desembarque (ADbq)²⁰. O tempo disponível nessa fase deverá ser utilizado para disseminar as alterações no planejamento, divulgação de informações e instruções, bem como a realização dos adestramentos possíveis, conforme necessário (BRASIL, 2020).

É importante a realização de treinamento físico militar, exercícios de tiro e de embarque em viaturas anfíbias e aeronaves, oportunidade na qual poderão ser prontificados os manifestos de embarque. A execução da verificação diária de pessoal faz-se necessária, para constatar a presença física e o estado de saúde física e mental de todos os elementos. Aqui a logística se faz bastante necessária, pois se trata do nosso maior bem, nosso pessoal. Os mesmos deverão estar bem fisicamente e mentalmente, para isso deverão estar bem alimentados e disponíveis. A última fase se trata do Assalto, este corresponde ao período entre a chegada do Corpo Principal da ForTarAnf à ADbq e o término da OpAnf, compreendendo o Movimento Navio-para-Terra (MNT) e as ações em terra. É nela que a ForDbq é projetada em terra para cumprir suas tarefas, de acordo com um Conceito de Operação (BRASIL, 2020, p. 4-3).

¹⁸ DI - É uma ordem dirigida ao Comandante da Força Tarefa Anfíbia para conduzir uma OpAnf. Ela é expedida pelo comandante a quem foi delegada a responsabilidade geral pela operação.

¹⁹ BRIEFING (OU BRIFIM) – Ato ou efeito de prestar informações resumidas, relativas a um assunto específico, a alguém que vai participar ou executar uma determinada tarefa ou ação, para fim de coordenação. C20-1 Manual de Campanha – Glossário de Termos e Expressões para Uso no Exército.

²⁰ Áreas previstas no interior da Área de Objetivo Anfíbio (AOA).

As tarefas que facilitam o desembarque dos elementos que compõem o assalto anfíbio são muito bem organizadas e planejadas. As operações posteriores ao desembarque são conduzidas para a conquista da Cabeça-de-Praia (CP) com suficientes espaço e segurança para garantir o desembarque contínuo de tropas e prover espaço para a manobra dos elementos que conduzirão as operações subsequentes ao assalto anfíbio, caso sejam previstas. O inimigo encontrado nas praias ou zonas de desembarque deve ser destruído para permitir o prosseguimento do assalto até os objetivos iniciais e possibilitar a conquista de terreno, e assim, proporcionar condições favoráveis ao desembarque dos elementos de apoio e das reservas (BRASIL, 2020).

A capacidade anfíbia será necessária para estabelecer a ligação entre o mar, a terra e o espaço aéreo sobrejacente, não somente para realizar desembarques em terra, mas também como espaço de manobra para a condução de operações litorâneas de forma continuada. Combater adversários dispersos no terreno, que empregam táticas típicas das “novas ameaças”²¹, requererá múltiplas e simultâneas ações por forças anfíbias ao longo do litoral (BRASIL, 2010, p.159).

Sendo o assalto anfíbio o tipo de operação anfíbia mais comum a ser desencadeado por forças anfíbias, o mesmo é muito complexo e sendo alguns de grande envergadura, demandarão plenas capacidades das forças navais, principalmente no quesito logístico, só assim as forças conseguirão manter uma superioridade naval e poderão assim projetarem poder sobre terra. Durante os momentos iniciais do assalto, os meios navais da ForTarAnf são a principal fonte de suprimentos para a ForDbq. Antes do estabelecimento em terra de tropas de apoio ao desembarque, os itens críticos de combate são fornecidos direto dos navios para as unidades solicitantes em terra, por meio do controle e coordenação exercidos pelo Grupo Tático Logístico²² (BRASIL, 2020).

Mas porque o apoio logístico em uma Operação Anfíbia é complexo e difícil? Há inúmeras respostas para essa pergunta. Começa que uma OpAnf é bastante diferente de uma

²¹ Ameaças contemporâneas são cada vez mais difusas quanto a sua natureza, estas novas ameaças, são em sua maioria transnacionais e infraestatais, ou seja, incluem desde eventos ambientais, migratórios, ecológicos, como também pobreza, narcotráfico, terrorismo, entre outros. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/> Acesso em: 29 de maio de 2023.

²² Grupo Tático Logístico (TAT-LOG) é uma agência da ForDbq organizada para facilitar o apoio logístico durante o Movimento Navio para Terra (MNT). CMG Marcelo Vidal (Âncoras e Fuzis – CFN – Ano XXII – N° 51 – 2020).

operação terrestre, sendo assim, já começa aí as dificuldades e complexidade do apoio logístico em uma OpAnf. O CGCFN 31.10 destaca algumas dessas dificuldades:

[...] partida de um poder de combate inicial zero; utilização de equipamentos e suprimentos diversificados, embarcados em diversos navios, os quais devem ser desembarcados de acordo com uma sequência preestabelecida a fim de atender à ideia de manobra em terra; e necessidade de manutenção de um fluxo logístico ininterrupto, a partir dos estágios iniciais do assalto (BRASIL, 2020, pp. 16-3 e 16-4).

Para amenizar tais dificuldades, a Marinha se utiliza do Apoio de Serviço ao Combate, ou seja, se utiliza do apoio proporcionado por parcela de uma Força de Desembarque, por meio da aplicação das funções logísticas essenciais à sua manutenção em combate. É, pois, um caso especial da logística militar, cabendo a ele prover o apoio sob as condições de combate, influenciando, assim, diretamente o cumprimento da missão dessas forças ou grupoamento (BRASIL, 2020, p. 16-1).

O apoio logístico é considerado para cada uma das fases da Operação Anfíbia, e tem características únicas em cada uma delas. Na fase de planejamento, o planejamento logístico se inicia simultaneamente com o planejamento tático. Ele é elaborado com o propósito de prover apoio à manobra tática em terra. Envolve, dentre outros aspectos, a determinação de necessidades, a obtenção dos recursos logísticos necessários à realização da operação, bem como a prescrição dos procedimentos a serem observados na sua execução. Já na fase do embarque, os suprimentos e equipamentos especiais devem ser embarcados procurando-se garantir o máximo de flexibilidade no atendimento ao planejamento do desembarque. Da mesma maneira, na fase do ensaio, antes do embarque são realizados ensaios específicos para se comprovar a exequibilidade do plano logístico, familiarizar as unidades com as instruções nele contidas e aferir o seu grau de prontificação para o combate (BRASIL, 2020, p. 16-7).

Uma vez embarcada a ForDbq, o tempo disponível e grau de surpresa que se deseja alcançar limitarão as possibilidades de realização de ensaios suficientemente completos, que permitam o desenvolvimento do apoio logístico na profundidade adequada. Seguindo a mesma lógica, durante a fase travessia, são reduzidas as responsabilidades logísticas da ForDbq. A execução das atividades de apoio se descentraliza pelos navios e as necessidades porventura existentes são atendidas pelos Pelotões dos Navios. Ainda nesta fase, é feita a preparação final para o assalto, quando ocorre a distribuição dos itens de suprimentos da Carga Prescrita Individual (CPI) à tropa, o embarque de itens críticos de suprimentos nas viaturas anfíbias que se constituirão em depósitos flutuantes e a ativação das agências de

controle do movimento navio-para-terra, para verificação das condições de prontificação (BRASIL, 2020, pp. 16-7 e 16-8).

Assim, para fins do apoio logístico, o assalto é dividido em duas etapas: durante o movimento navio-para-terra e após o movimento navio-para-terra. Durante o movimento navio-para-terra ocorrem as descargas inicial e geral. Na descarga inicial, o apoio logístico tem caráter eminentemente tático, devendo atender prontamente as necessidades do escalão de assalto da ForDbq. O apoio logístico durante a Descarga Geral caracteriza-se por ser principalmente quantitativo e por atender a ForDbq como um todo (BRASIL, 2020, p. 16-8).

Em resumo, o apoio logístico irá abastecer toda a Operação Anfíbia com suprimentos²³ necessários para o bom andamento da operação e conclusão exitosa da missão. Isso nos leva a concluirmos que todo esse esforço é primordial e realmente necessário para que o planejamento das operações ocorra na medida certa e no tempo certo, ou seja, com total integração. Se a vitória não for alcançada ou o cumprimento da missão não for concluído, não será por falta de apoio logístico.

²³ São todos os itens necessários para equipar, manter e fazer operar uma unidade militar, incluindo comestíveis, água potável, fardamentos, equipamentos, armamentos, munições, combustíveis, sobressalentes e máquinas de todas as espécies (BRASIL, 2020, p. 16-8).

4. O QUE DIZEM OS TEÓRICOS?

Quando pensamos em Operação Anfíbia, logo vem à mente, a guerra naval, a estratégia marítima, a guerra anfíbia, entre outras. E quando se fala em guerra naval, temos na história inúmeros autores que se dedicaram a escrever sobre o assunto, criando doutrinas e alimentando escolas com o seu saber. Um dos autores que se destacou no assunto, foi um autor inglês chamado Julian Corbett. Apesar de Corbett não possuir formação militar, o teórico tinha grande interesse na história marítima britânica e sua dedicação aos estudos dessa área deu-lhe um vasto conhecimento sobre o desenvolvimento da Estratégia Marítima. Ele, de certa forma, traçou uma visão do pensamento de Clausewitz, prolongando a visão clausewitziana da guerra, estendendo-a à guerra naval.

Em 1917, Corbett foi distinguido com o grau de Sir, título de nobreza em reconhecimento por notáveis feitos, vindo a falecer cinco anos depois, em 1922. O auge das teorias de Corbett, encontra-se predominantemente, em seu livro "Alguns Princípios da Estratégia Marítima", o qual foi publicado no ano de 1911, neste trabalho ele foca em três áreas do pensamento naval, sendo elas as seguintes: Teoria da Guerra, Teoria da Guerra Naval e Condução da Guerra Naval (MONTEIRO, 2011).

A obra de Corbett fez tanto sucesso, que foi traduzida em várias línguas, sendo utilizada para este trabalho, entre alguns artigos e livros, a edição "*Algunos Principios de Estrategia Maritima*" (tradução em espanhol)²⁴. Sir Julian Stafford Corbett nasceu em 1854, em Londres, graduando-se em direito em 1877 (MONTEIRO, 2011). Este teórico contribuiu e muito para história das estratégias marítimas, e seguindo ensinamentos deste e de outros teóricos de relevância, a Marinha do Brasil foi construindo seu pensamento naval dos dias de hoje.

Nossa Marinha bem sabe, que os pensamentos estratégicos finais de Corbett referentes à condução da Guerra Naval, dizem respeito ao ataque, defesa e apoio naval às operações militares. O ataque às linhas de comunicações marítimas torna-se uma estratégia utilizada, geralmente, pela força que possui um menor poder de combate contra um oponente mais forte, na busca de negar o uso do mar, já que não é possível disputar o controle do mar. Segundo Corbett, contra um poder de projeção, a Marinha deve ser complementada pelo

²⁴ *Algunos Principios de Estrategia Maritima – (Escuela de Guerra Naval – Buenos Aires) – Do original: Some Principles of Maritime Strategy – De Julian Corbett.*

Exército, tendo em vista não ter condições de isoladamente garantir a defesa terrestre. Com isso, ele estabeleceu a teoria do apoio naval às operações militares, por meio da qual se determinava que a tarefa da Marinha era dar total apoio às operações terrestres, levando-se em consideração a dependência do Exército em ser apoiado no desembarque, no abastecimento, na retirada e em uma possível mudança de base ou linha de ação (CORBETT, 1986).

Em seu livro mencionado acima, ele cita:

“O domínio do mar, portanto, não significa outra coisa senão o controle das linhas de comunicações marítimas, seja para fins comerciais ou militares. O objetivo da guerra naval é o controle das comunicações e não como na guerra terrestre, que é o controle do território” (CORBETT, 1986. p. 102 – Tradução nossa)²⁵.

Ele é bem incisivo e procura deixar claro a diferença entre comunicações militares e as linhas de comunicações marítimas:

As comunicações militares têm relações unicamente com as linhas de abastecimento e de retirada do exército. Já as comunicações marítimas têm um significado mais amplo, além de compreender as linhas de abastecimento das frotas (esquadra), elas possuem um valor estratégico nas linhas militares de abastecimento, afetando assim a sobrevivência dos que estão em terra. Em consequência as comunicações marítimas se encontram em condições distintas das terrestres. No mar as comunicações em sua grande maioria são comuns a ambos os beligerantes, enquanto em terra, cada um possui as suas em seu próprio território (CORBETT, 1986, p. 110 – Tradução nossa)²⁶.

Corbett citou em seus estudos o uso das operações anfíbias com fim de conquistar territórios ultramarinos, além de poder empregar tais operações de diversas maneiras, uma delas seria como uma ferramenta para causar confusão na consciência situacional do inimigo, como, por exemplo, a realização de uma OpAnf na modalidade de demonstração anfíbia. Hoje sabemos que a Operação Anfíbia é uma operação de Guerra Naval que permite, em uma de suas modalidades de realização, “confundir o inimigo quanto ao local da operação principal, induzir o inimigo a empreender ações que lhes sejam desfavoráveis, e criar uma diversão” (BRASIL, 2021).

²⁵ No original em espanhol: “*El dominio del mar, por lo tanto, no significa otra cosa que el control de las comunicaciones marítimas, ya sea para fines comerciales o militares. El objeto de la guerra naval es el control de comunicaciones y no, como en la guerra terrestre, la conquista de territorio*”.

²⁶ No original em espanhol: “*Las comunicaciones militares tienen relación únicamente con las líneas de abastecimiento y de retirada del ejército. Las comunicaciones marítimas en realidad las líneas de abastecimiento de la flota, éstas corresponden en valor estratégico, no a líneas militares de abastecimiento, sino a aquellas líneas de comunicaciones interiores por medio de las cuales se mantiene la corriente de la vida nacional en tierra. En consecuencia, las comunicaciones marítimas se encuentran en condiciones completamente distintas de las terrestres. En el mar las comunicaciones son, en su mayor parte, comunes a ambos beligerantes, mientras que en tierra cada uno posee las suyas en su propio territorio*”.

A diversão ou finta é um tipo de manobra citado por Corbett, que exemplifica um dos propósitos do emprego do apoio naval às ações em terra. Como ação realizada pela Esquadra, a finta, apesar de ser utilizada no nível tático, pode ocasionar um efeito estratégico nas operações, devido às suas características de mobilidade e flexibilidade proporcionadas pela constituição de uma Força-Tarefa Anfíbia. Neste apoio naval, o fato de não se ter a certeza do local de desembarque, bem como não saber se o desembarque é real ou fictício, faz com que ocorra uma “confusão mental” no planejamento do defensor, levando-o a tomar atitudes que podem influenciar no resultado da guerra em terra (CORBETT, 1986).

Se pudéssemos resumir a obra mais famosa de Corbett, poderemos assim dizer que ele pregava que o emprego do Poder Naval somente poderia fazer sentido caso fosse parte de uma ampla estratégia marítima. Devendo, ainda, haver uma interdependência entre a Guerra Naval e a Terrestre, a qual, por si só, dificilmente poderá derrotar um oponente (CORBETT, 1986).

Corbett enfatiza que o sucesso do controle relativo do mar também se faz pela condução da Guerra Naval por meio da projeção de poder com as OpAnf. Sobre tais operações ele cita: “O objetivo da guerra naval deverá ser sempre, direta ou indiretamente, a obtenção do domínio do mar ou evitar que o inimigo possa lográ-lo” (CORBETT, 1986, p. 99 – Tradução nossa)²⁷.

Corbett explica que o domínio do mar não significa outra coisa senão o controle das comunicações marítimas. Corbett observa e alerta que o domínio permanente das linhas de comunicação na prática nunca é absoluto, ou seja, o domínio das linhas de comunicações do inimigo, não assegura à força que detém esse domínio, a inexistência de ataques esporádicos por parte das forças inimigas (CORBETT, 1986).

No capítulo II da segunda parte de seu livro, Corbett deixa claro que, se o objetivo da guerra naval é controlar as linhas de comunicações do inimigo, o requisito fundamental é dispor de meios para exercer esse controle. Aqui entendemos que além de dispor dos meios, a força deverá possuir um plano logístico forte para manter tal domínio. Sobre as formas de conseguir o domínio das LCM, ele é firme:

A única forma de conseguir este domínio por meios navais consiste em obter uma decisão pela batalha contra a esquadra inimiga. Tal decisão deve ser o quanto antes

²⁷ No original em espanhol: “*El objeto de la guerra naval deberá ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el dominio del mar o evitar el enemigo pueda lograrlo*”.

possível, quanto mais cedo melhor. Essa é a crença britânica e segue sendo, não necessitando de esclarecimentos (CORBETT, 1986, p. 181 – Tradução nossa)²⁸.

Corbett sabia da complexidade de se usar as operações anfíbias para conseguir o domínio. Diante de disso, ele se preocupou com a condução da guerra de forma universal. Ele afirmava que devido as operações envolverem tropas da Marinha e tropas do Exército, e por serem consideradas complexas, atrairia a presença de erros fatais, erros esses, que deveriam ser evitados por meio de um Estado-Maior combinado. Isso serviria para assegurar o funcionamento uniforme de toda a operação. Ficou claramente explícito que em uma de suas teorias, ele tinha um objetivo, que era o controle do mar. Como mencionado anteriormente, ele pregava o uso dos meios, ou seja, a Esquadra, que se utiliza de vários métodos para conquistar e dominar as linhas de comunicações marítimas. Sobre isso ele citou:

Se o objetivo da guerra naval é controlar as linhas comunicações marítimas, o requisito fundamental é dispor de meios para exercer esse controle. É natural, portanto, que se o inimigo foge da decisão pela batalha, a estratégia que resta seria colocar a nossa esquadra em uma posição secundária [...] (CORBETT, 1986. p. 125 – Tradução nossa)²⁹.

Em outro livro de sua autoria *“The Campaign of Trafalgar”*, Corbett também explora a importância da estratégia naval e discute diferentes abordagens estratégicas adotadas pelos comandantes navais da época. Ele disserta sobre o bloqueio naval e a batalha decisiva em alto mar. Corbett analisa as táticas e manobras empregadas pelas frotas britânicas durante a batalha de Trafalgar³⁰, abordando ações do Lord Nelson e como elas influenciaram o resultado da campanha. Ele aborda a importância da logística e do apoio em operações navais. Avaliando as ações do Almirante Nelson, Corbett escreve:

No entanto, ao mesmo tempo, Nelson começou a se preparar para uma vigília longa e exaustiva. Era principalmente uma questão de abastecimento. A certa parte do trabalho poderia ser feita com bom tempo no local a partir de transportes, mas foi apenas enviando seus navios em grupos para Gibraltar e Tetuan que ele podia

²⁸ No original em espanhol: *“La única forma de conseguir este dominio por medios navales, consiste em obtener una decisión por la batalla com la flota enemiga. Esto debe hacerse tarde o temprano, y cuanto antes se haga, tanto mejor. Tal fué el antiguo credo británico y sigue siendo nuestro credo, lo cual no necesita certamente aclaración”*.

²⁹ No original em espanhol: *“Si el objeto de la guerra naval es controlar las comunicaciones, el requisito fundamental es disponer de medios para ejercer esse control. Es natural, por lo tanto, que si el enemigo elude la decisión por la batalla, debemos relegar la flota de combate a una posición secundaria [...]”*.

³⁰ A Batalha de Trafalgar foi um evento bélico naval que ocorreu entre a França e Espanha contra o Reino Unido, em 21 de outubro de 1805, na era napoleônica, ao largo do cabo de Trafalgar, na costa espanhola. A esquadra franco-espanhola era comandada pelo almirante Villeneuve, enquanto a britânica era comandada pelo almirante Nelson.

confiar em manter seus estoques e água em dia (CORBETT, 1910, p.326 – Tradução nossa)³¹.

Como forma de projetar poder e manter o controle do mar, Corbett se utiliza da expressão "desdobrar no espaço, mas concentrado no tempo". Essa frase se refere a uma das principais ideias estratégicas de Corbett sobre o uso da força naval. Quando ele diz "desdobrar no espaço", Corbett se refere à necessidade de projetar poder naval em áreas amplas e estratégicas. Isso significa que a Marinha deve ser capaz de estender sua presença para diversas regiões geográficas, controlar rotas marítimas importantes e ter capacidade de operar em águas distantes. Já o trecho "concentrado no tempo", indica que a Marinha deve empregar suas forças de maneira rápida e decisiva quando necessário. Isso veremos no contexto do conflito, que o Reino Unido seguiu em sua plenitude os conceitos teóricos de Corbett. Portanto, a citação "desdobrar no espaço, mas concentrado no tempo" resume a necessidade de uma estratégia naval equilibrada, na qual a Marinha deve ser capaz de estender sua presença por diferentes regiões, mas também ser ágil e determinada em suas ações. Essa abordagem estratégica visa alcançar a supremacia no mar e proteger os interesses nacionais, adaptando-se às circunstâncias específicas de cada conflito ou cenário (CORBETT, 1986).

Assim, concluímos parcialmente, que a Operação Anfíbia é realmente uma operação diferenciada e muito complexa, sendo necessário um apoio logístico integral e muito bem planejado. O êxito de toda e qualquer Operação Anfíbia depende de um longo processo de planejamento com foco primordial na logística. Foi baseado neste pensamento sobre a importância da logística, que o CMG Marcelo Vidal iniciou seu artigo no periódico "Âncoras e Fuzis" com uma citação de Dwight D. Eisenhower³², que dizia:

Durante o combate, é na inabilidade logística de manter seus exércitos no campo de batalha que repousa a fraqueza fatal do inimigo. Coragem as forças inimigas têm em larga medida, mas coragem não é o suficiente. Reforços param de chegar, armas, munição e comida chegam ao fim, e a escassez de combustível faz com que a força da mobilidade tática diminua até desaparecer. Nos últimos estágios da Campanha, eles podiam fazer pouco mais do que esperar o avanço aliado varrê-los (BRASIL, 2020, p. 37).

³¹ No original em inglês: *"Yet at the same time Nelson set about preparing for a long and ex-hausting watch. It was mainly a question of supply. A certain amount of the work could be done in fine weather on the spot from transports, but it was only by sending his ships away in batches to Gibraltar and Tetuan that he could rely on keeping his stores and water up to the mark"*.

³² Um dos principais líderes militares e políticos dos Estados Unidos. Ele foi o Comandante Supremo das Forças Aliadas na Europa durante a Segunda Guerra Mundial e mais tarde serviu como o 34º Presidente dos Estados Unidos, de 1953 a 1961. A citação em questão é uma reflexão de sua experiência militar e estratégia de guerra.

Sobre o apoio logístico, o já mencionado General Patton, em suas batalhas durante a Segunda Guerra Mundial, acrescenta importantes ensinamentos. Em seus diários, Patton abre caminho para vários ensinamentos sobre a relação produtiva entre esses dois assuntos. Ele reclama que dever haver um estudo cuidadoso do calendário de planejamento estratégico, dessa forma evitaria situações em que, por falta de previsão, uniformes, alimentos, etc., deixem de serem solicitados em tempo hábil. Do mesmo modo, o acompanhamento da situação tática assegurará a requisição oportuna da gasolina e munição necessárias. As unidades combatentes são responsáveis pelo atraso nos pedidos de suprimentos, e não as unidades logísticas (PATTON, 1979).

Imediatamente após as operações anfíbias e nas de travessia de curso de água, ele julgava muito importante os soldados estarem o mais confortáveis possível, para Patton, quando os uniformes ficavam muito rasgados ou completamente molhados, eles deveriam ser trocados, e para isso ele ordenava que o segundo escalão de desembarque trouxesse uniformes completos de vários tamanhos para reequipar os soldados do primeiro escalão, assim, não congestionaria as linhas de suprimentos (PATTON, 1979).

Hoje, no mundo globalizado em que vivemos tudo está ligado à logística, seja uma simples compra na internet ou até pegar um ônibus para irmos ao shopping. E isso não seria diferente com as operações anfíbias. Cada detalhe fará diferença em todas as fases das operações. Cabe aqui ressaltar que a simples condição de possuir os meios e os suprimentos não significa terá êxito, se podemos assim dizer, da missão, ou operação. O que realmente faz a diferença em um apoio logístico é possuir os meios e suprimentos e poder usá-los no momento oportuno. Todo o planejamento deve estar em conexão com todos os atos e fases da operação, ou seja, não adianta possuímos munições e pessoal preparado para o apoio de fogo, e no momento do desembarque anfíbio, esse apoio não poder ser prestado. O sucesso depende da conexão e sincronia de toda a operação com o planejamento logístico.

Nisso, Corbett desenvolveu de forma singular sua estratégia, e por meio dela ele definiu seus princípios estratégicos, e conseguiu abordar de uma forma mais intensa e ampla a ideia de “controle do mar”. Ele priorizou o controle das LCM, o foco não era destruir a esquadra inimiga e sim ganhar uma vantagem estratégica, mesmo sendo esta, uma vantagem relativa em relação a seu inimigo.

5. CONTEXTO HISTÓRICO DA GUERRA DAS FALKLANDS (MALVINAS)

Os anos da década de 1980 foram praticamente os últimos a serem assombrados pela política da Guerra Fria (1947-1991)³³, a mesma teve início em 1947 com a Doutrina Truman, findando em 1991, com a dissolução da ex-União Soviética, atual Rússia. O conflito entre Argentina e Reino Unido ocorreu no ano de 1982, quando a Argentina invadiu o arquipélago das Malvinas, sendo esta, território do Reino Unido. Tanto a Argentina como o Reino Unido, pertenciam ao mesmo bloco ideológico, ou seja, ambos estavam alinhados com os Estados Unidos da América. Portanto, podemos afirmar que este conflito não teve ligação com o que o mundo vivia na época, isto é, com a Guerra Fria, como foi constatado por Armando Vidigal³⁴ (VIDIGAL, 2009).

A disputa pelas Malvinas vem dos tempos em que a Argentina se libertou da Espanha, se tornando independente em 1810. O arquipélago fora ocupado pelos britânicos em 1833 e assim permaneceu ininterruptamente por quase 150 anos. Já na década de 1980, tínhamos uma Argentina instável, onde vivia em uma crise política e social estarrecedoras. A população estava muito insatisfeita com o regime militar pelo qual o país era controlado, com isso, várias manifestações se iniciaram por toda a Argentina. Ocorreu que, no dia 30 de março de 1982 houve, na Praça de Maio, uma enorme e barulhenta manifestação popular que alarmou a junta militar que governava o país (VIDIGAL, 2009).

A situação estava tão tensa para a junta militar, que soluções desesperadoras foram cogitadas para diminuir a insatisfação da população. Uma das soluções cogitada foi que a Argentina deveria se envolver em algo grandioso que mudasse o foco do povo, ou seja, uma guerra, e foi o que aconteceu (VIDIGAL, 2009).

Tudo leva a crer que o conflito já vinha sendo planejado, tanto que três dias após a grande manifestação, em 02 de abril de 1982, os argentinos invadiram as Malvinas, criando o cenário necessário para o início da guerra. A junta militar não conseguia mais ter todo o controle da situação, por isso, essa foi a saída, pois essa mesma junta militar não aceitava a ideia de uma redemocratização argentina. A última ditadura argentina (1976-1983) teve início, por

³³ Guerra Fria foi um período de tensão geopolítica entre a União Soviética e os Estados Unidos e seus respectivos aliados. www.pt.wikipedia.org.

³⁴ Armando Vidigal – Vice-almirante, doutor em Ciências Navais.

meio de um golpe de Estado, em 24 de março de 1976, quando María Estela Martínez de Perón (1931), mais conhecida como Isabelita Perón,³⁵ então presidenta da República da Argentina foi deposta. Isabelita Perón assumiu a presidência da Argentina após a morte do seu marido Juan Domingo Perón (1895-1974)³⁶. Logo após a morte de Juan, durante o governo de Isabelita Perón, a inflação na Argentina registrava alta de preços entre 500 e 800%, o déficit público correspondia a 12% do PIB, com isso, a insatisfação popular abria caminho para o golpe militar (NOVARO; PALERMO, 2007).

Já o Reino Unido vinha há muito tempo deixando claro em seus Livros Brancos de Defesa, que não tinha interesse em uma guerra fora da OTAN, e assim sendo, seriam guerras onde o papel da marinha real seria essencialmente antissubmarino sob a proteção da aviação embarcada dos norte-americanos. Desse modo a marinha britânica não necessitaria dos navios-aeródromo. Essas e outras informações expostas para o mundo, fizeram com que a Argentina aumentasse sua confiança, acreditando que a Inglaterra não teria disposição para lutar pelo arquipélago, o que não se concretizou. Uma notícia divulgada pela Inglaterra em 1981 na qual ela anunciava que o HMS³⁷ Endurance, seu único navio polar, ficaria em disponibilidade logo após a campanha de 81-82, os motivos eram puramente econômicos, isso reforçava a autoconfiança da Argentina. Um fato relevante e não menos importante que corroboraria mais uma vez com os argumentos argentinos da falta de interesse dos britânicos pelo arquipélago, foi a criação de uma nova lei sobre a nacionalidade britânica, na qual retirava a nacionalidade britânica de dois terços dos habitantes das ilhas (VIDIGAL, 2009).

Seguindo este mesmo pensamento, de uma nova Inglaterra para assuntos políticos e militares, em 1980 o ministro de Estado visitou as ilhas *Falklands*. Nessa visita, ele propôs aos moradores das ilhas, um tipo de soberania partilhada com os argentinos. Diante da negativa dos residentes em aceitar a solução, ele disse em outras palavras que a Inglaterra não viria salvá-los em caso de se envolverem em algum conflito. Essa afirmação do ministro soou

³⁵ María Estela Martínez de Perón – conhecida como Isabelita Perón nasceu em 04 de fevereiro de 1931, é uma ex-política e dançarina argentina. Foi a 38ª Presidente da Argentina de 1974 a 1976, sendo a primeira mulher a ocupar o cargo.

³⁶ Juan Domingo Perón – 1895-1974, foi um militar e político argentino e presidente da Argentina por três mandatos.

³⁷ HMS – *Her/His Majesty's Ship* (Navio de Sua Majestade) – é o prefixo dos navios pertencentes à marinha inglesa. www.pt.m.wikipedia.org.

nos ouvidos dos pilotos da força aérea argentina presentes durante sua fala, como uma dissuasão ao contrário, se é que podemos pensar assim (VIDIGAL, 2009).

Um fato que a Argentina julgou corretamente, foi que o conflito serviria como motivo para a união dos argentinos e fazendo com que os mesmos desviassem o foco da crise e problemas internos, dos quais o país passava. Em contrapartida, a Argentina julgou muito mal o Reino Unido, não só pelos motivos apresentados, como também pelas imensas dificuldades logísticas que teria que vencer para recuperar as ilhas de volta. Eles não contavam com a determinação da primeira-ministra Margaret Thatcher e muito menos do empenho da alta cúpula da Royal Navy³⁸ em reerguer sua Marinha novamente para um patamar de primeira classe. Em *Battle for Falklands – Naval Forces*, os autores britânicos Adrian English e Anthony Watts expõem a situação do Reino Unido, comparando a Marinha Real dos anos 80 com a dos anos 50:

A força de assalto anfíbio consistia em dois navios de assalto e seis navios de desembarque logístico, cerca de 60 pequenas embarcações de desembarque não oceânicas que foram irrelevantes na situação atual. Os cortes de 1981 defenderam a redução do número total de contratorpedeiros e fragatas para 50. A desaceleração do Royal Navy é melhor enfatizada ao apontar que mesmo durante a crise de Suez de 1956, teve a sua disposição nada menos que 14 porta-aviões, 20 cruzadores, 68 contratorpedeiros, 186 fragatas, 54 submarinos, 30 desembarques navios e 36 grandes embarcações de desembarque (ENGLISH; WATTS, 1982, p. 7 – Tradução nossa)³⁹.

O Reino Unido teve que se reinventar, desistindo de dar baixas em navios que já estavam destinados para tal. Felizmente, os cortes projetados ainda não haviam sido implementados e restava uma frota bastante impressionante. Assim relatam Adrian English e Anthony Watts:

O segundo navio de assalto, *HMS Intrepid*, já descomissionado e aguardando descarte, foi rapidamente trazido de volta ao serviço; juntamente com os navios logísticos de desembarque *Sir Bedivere*, *Sir Galahad*, *Sir Lancelot*, *Sir Percival* e *Sir Tristram*. (ENGLISH; WATTS, 1982 p. 17 – Tradução nossa)⁴⁰.

³⁸ Royal Navy – Marinha Real Britânica.

³⁹ No original em inglês: “*The amphibious assault force consisted of two assault ships and six logistic landing ships, plus about 60 minor non-ocean-going landing craft which were irrelevant in the prevailing situation. The 1981 cuts called for the reduction of the total number of destroyers and frigates to 50, and the disposal of the two amphibious assault ships (although both were subsequently reprieved). The run-down of the Royal Navy is best emphasised by pointing out that even during the Suez crisis of 1956 it had at its disposal no less than 14 carriers, 20 cruisers, 68 destroyers, 186 frigates, 54 submarines, 30 landing ships and 36 major landing craft*”.

⁴⁰ *The second assault ship, HMS Intrepid, already descomissionem and awaiting disposal, was rapidly brought back into service; together with the logistic landing ships Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Lancelot, Sir Percival and Sir Tristram.*

Equivocadamente, a Argentina acreditava em um apoio por parte dos Estados Unidos da América, mas a amizade entre Ronald Reagan (1911-2004), então presidente dos EUA, e a primeira-ministra britânica, associada à tradicional ligação entre os EUA e o Reino Unido, fizeram com que os EUA apoiassem a Inglaterra. Pertencendo a dois tratados de defesa (TIAR e OTAN), os Estados Unidos da América, em vez de manter neutralidade, o que se era esperado pelos argentinos, não hesitaram, e publicamente, deixariam claro seu apoio ao Reino Unido; além de ceder sua base aérea na Ilha de Ascensão, permitiram o acesso a imagens de satélites, quanto ao posicionamento da frota argentina (CAMPOS, 2011).

Podemos citar vários fatos que fizeram da Inglaterra a grande vencedora do conflito. Por exemplo, o grande esforço logístico empreendido pelo governo britânico para viabilizar o transporte estratégico dos militares e suprimentos; a dimensão em que a guerra foi conduzida, eminentemente marítima, distante de qualquer base logística de apoio; e a condução da complexa operação militar, denominada assalto anfíbio, pelos Fuzileiros Navais britânicos, que oferece ainda mais informações e ensinamentos sobre a Logística (AGUIAR, 2022).

Os porta-aviões *Hermes* e *Invincible*, juntamente com o navio de assalto *Fearless*, estavam em um estaleiro em Portsmouth, os mesmos foram preparados para o mar no incrível espaço de três dias. A prontificação foi conduzida por funcionários do estaleiro, trabalhando dia e noite. O navio de desembarque logístico *Sir Geraint*, abarrotado com provisões, havia realmente deixado *Plymouth* na noite de 2 de abril, poucas horas após a notícia da invasão das ilhas. A Marinha do Chile havia comprado um navio petroleiro do Reino Unido, mas atendendo uma solicitação britânica, concordou em aceitar um atraso na entrega do mesmo, para que o Reino Unido o pudesse usar no conflito, e assim o navio mais uma vez içou sua antiga bandeira para se juntar à crescente frota (ENGLISH; WATTS, 1982).

Logo no início do conflito, planos de contingência foram colocados em prática para a requisição de navios mercantes para transportar tropas e equipamentos adicionais. O primeiro foi o *Canberra*, que foi transformado em um navio de transporte de tropa. Em seguida, foi o navio porta-contêineres *Elk*, que carregou tropas, veículos e equipamento pesados de engenharia. Também foi colocado em serviço, o *Atlantic Conveyor*; um navio porta-contêineres convertido em um porta-aviões, improvisado para transportar 20 aeronaves tipo *Harriers*. Outro mercante que foi solicitado pelas autoridades britânicas foi o transatlântico *Uganda*. O mesmo se encontrava fazendo um cruzeiro educacional com estudantes no Mediterrâneo. O

navio teve que desembarcar cerca de 1.000 crianças em Gibraltar, e lá foi rapidamente adaptado como navio-hospital (ENGLISH; WATTS, 1982).

O sucesso da Inglaterra está ligado também a sua inserção no contexto das relações internacionais. Como foi muito bem exposto no trabalho do Almirante Garriga, as alianças britânicas, ao mesmo tempo em que aumentaram o isolamento argentino, explicam todo êxito na condução da guerra, desde o nível político, até o nível tático, principalmente sob o ponto de vista logístico (PIRES, 2009).

Acrescenta-se ao sucesso da missão, o bloqueio naval sustentado pela Inglaterra, que ao mesmo tempo em que possibilitou a realização das OpAnf, facilitou o apoio logístico e vice-versa. Tal facilidade, se deu pela redução de contra-ataque argentino, devido o afastamento dos seus meios navais da área do TO, além de impossibilitar o reforço argentino na defesa das ilhas. Da mesma forma, o bloqueio naval, impossibilitou os argentinos de apoiarem logisticamente seus militares que se encontravam nas Malvinas (CAMPOS, 2011; COELHO, 2019).

Em suma, a vitória britânica é digna de menções honrosas, assim, mencionando aqui mais uma vez os autores de *“Battle for Falklands – Naval Forces”*, eles apontam o sucesso britânico para dedicação e para a preparação das forças:

A Guerra das Malvinas foi a primeira grande campanha anfíbia a ser travada nos últimos 25 anos. A façanha de prepará-la a uma distância de mais de 4.000 milhas da base amiga mais próxima, foi espetacular, e sem paralelo na história moderna. As forças britânicas - terra, mar e ar – venceram tão devastadoramente porque, simplesmente, eles foram melhores treinados, melhores motivados e melhores liderados. (ENGLISH; WATTS, 1982 p. 32 – Tradução nossa)⁴¹.

5.1 O PASSO A PASSO DA INVASÃO

O pretexto usado pelos argentinos para o início do conflito foi a venda de uma estação baleeira localizada em umas das ilhas do arquipélago (Geórgia do Sul), para uma firma de sucatas argentina, sendo o proprietário da estação baleeira um britânico. Cerca de 42 trabalhadores argentinos, foram transportados até o local no navio-transporte da marinha argentina

⁴¹ *The Falklands War was the first major amphibious campaign to be fought in the past 25 years. The feat of mounting it. at a distance of more than 4,000 miles from the nearest friendly base, was both spectacular, and without parallel in modern history. The British forces—land, sea and air—won so devastatingly because, quite simply, they were better trained, better motivated and better led.*

Bahia Buen Suceso. Atracando na baía de *Leith*, no dia 19 de março de 1982, hastearam a bandeira argentina ao som do hino nacional, fazendo disparos para o alto com armas portáteis. Os britânicos se sentiram ofendidos e com isso protestaram contra a violação de sua soberania, o que deixou a Inglaterra em estado de alerta, que em seguida, ordenou a ida do *HMS Endurance* que se encontrava em *Port Stanley* (Inglaterra), para *Grytviken*, capital da Geórgia do Sul, transportando 22 fuzileiros navais (VIDIGAL, 2009).

Logo em seguida, no dia 28 de março, forças nacionais argentinas deixam o porto Belgrano. Tais forças estavam organizadas em duas forças-tarefas (FT), deixando bem claro que elas já estavam preparadas antes do incidente na Geórgia do Sul. As duas FT foram nomeadas de FT-40 e FT-20, sendo a primeira uma força-tarefa anfíbia, com a missão de realizar um desembarque anfíbio nas *Falklands* e a segunda, uma força-tarefa de apoio, com a tarefa de dar apoio à força-tarefa anfíbia. Para se opor a essas duas FT, a Inglaterra contava com apenas 67 fuzileiros navais distribuídos pelas ilhas do arquipélago (VIDIGAL, 2009).

A invasão das ilhas recebeu o nome de Operação Rosário e iniciou-se com o desembarque de 80 fuzileiros navais argentinos com a missão de tomar os aquartelamentos ocupados pelos fuzileiros britânicos e a Casa do Governo. A Argentina tendo a iniciativa a seu favor e contando com a superioridade de meios e de pessoal no início da operação, conseguiu rapidamente a rendição dos fuzileiros navais britânicos. Sendo assim, os argentinos estabeleceram bases aéreas nas ilhas para operarem facilmente com aviões e helicópteros (VIDIGAL, 2009).

Assim que a Inglaterra soube da invasão, a primeira-ministra declarou que as ilhas seriam retomadas e anunciou a criação de uma força-tarefa para essa missão, a operação recebeu o nome de Operação *Corporate*. Enquanto os argentinos desencadeavam a segunda fase da operação com a criação da FT-60, transportando dois pelotões de fuzileiros navais e dois helicópteros, o *HMS Endurance* desembarcava 22 fuzileiros britânicos que foram facilmente rendidos, fazendo com que o *Endurance* se refugiasse mais ao sul, ficando mais próximo as geleiras antárticas. Nesse mesmo dia, a Argentina perdera um embate diplomático, pois o Conselho de Segurança da ONU, pautado no conteúdo da Resolução 502, determinava a imediata cessação das hostilidades, a retirada das tropas argentinas e o início das negociações (VIDIGAL, 2009).

Conforme mencionado anteriormente, os EUA autorizaram os britânicos a utilizarem a ilha de Ascensão como uma base avançada. Aviões da força aérea britânica iniciaram

rapidamente uma ponte aérea para aquela ilha, que passou a ter uma enorme importância para a reação britânica, logisticamente falando. A logística foi primordial para a vitória britânica, pois os argentinos não conseguiram manter o mesmo poder logístico que os britânicos. Podemos afirmar categoricamente, que a capacidade logística britânica foi primordial para os feitos britânicos (VIDIGAL, 2009).

Os britânicos utilizaram a Ilha de Ascensão como ponto de apoio intermediário, para aguardar o aprestamento de tropas adicionais na Grã-Bretanha e também realizar um adestramento adicional e os ensaios requeridos para Operações Anfíbias. Os ataques ao aeroporto de Porto *Stanley*, executados por aeronaves de bombardeio da *Royal Air Force*, partiram da Ilha de Ascensão, os quais dependiam de planejamentos complexos e a execução de vários reabastecimentos no ar, por meio de aviões-tanque. Essas missões de combate aéreo, inicialmente ataques ao aeroporto e, depois, a postos de radar argentinos, foram denominadas “Operações *Black Buck*” (CAMPOS, 2011).

Em 5 de abril de 1982, a Argentina declarou sua negativa contra a Resolução 502 da ONU. Ela não aceitava a ordem de retirada das tropas como pré-requisito para iniciar as negociações. Ao contrário do que ordenava a Resolução 502, os argentinos enviaram mais tropas para as ilhas a fim de aumentar sua resistência. Sob a ótica militar, mais do que aumentar a sua capacidade de resistir a um suposto ataque inglês, os argentinos aumentaram também o seu problema logístico, tendo que prover a subsistência de um enorme número de homens na ilha. Nesse mesmo dia, a Inglaterra também agiu e agiu muito bem. Além de mandar 2 navios-aeródromo que comporiam a FT-317 (*Invincible* e *Hermes*), ela também enviou um navio de assalto anfíbio (*Fearless*) para a ilha de Ascensão (VIDIGAL, 2009).

Nesse mesmo dia, uma nova e importante vitória diplomática do Reino Unido foi anunciada. Os países membros da Comunidade Econômica Europeia⁴² (CEE) decidiram suspender todas as entregas de armas para a Argentina e ainda lhe impuseram um embargo total de exportações (VIDIGAL, 2009). Duro golpe para a República da Argentina, pois com isso, aumentava cada vez mais suas dificuldades logísticas, pondo em total risco o cumprimento de várias missões estabelecidas.

⁴² Hoje a CEE é conhecida como União Europeia (UE).

Enquanto os ânimos de ambos os lados aumentavam, no dia 8 de abril de 1982, o secretário de Estado dos EUA, Alexander Haig iniciou uma tentativa de solução diplomática, ora conversando com autoridades em Londres, ora em Buenos Aires. Depois de tanto insistir no sucesso das negociações, Alexander Haig desistiu, pois os argentinos não aceitavam os termos para a negociação, assim ele retornou para os EUA. Também no dia 8 de abril, temos uma nova vitória diplomática da Inglaterra, onde a OTAN tornou público o seu total apoio ao Reino Unido (VIDIGAL, 2009).

5.2 A VIRADA DO JOGO

A maior parte da FT do Reino Unido chegou à ilha de Ascensão no dia 12 de abril de 1982. A ilha passou por grandes transformações desde que foi autorizado pelos EUA o controle da mesma por parte do Reino Unido. A importância dessa ilha se deu por sua localização, tal ilha se localizava no meio do caminho entre Reino Unido e as Ilhas Malvinas, sendo de grande importância para a Inglaterra, fim manter sua cadeia logística até o local do conflito. Nesse ponto podemos notar o quão árduo foi o esforço para o Reino Unido manter o apoio logístico nesse conflito, sendo que a distância entre Londres e as Ilhas Malvinas, somam mais de 12.000 quilômetros. Em contrapartida, a distância entre Buenos Aires e as Ilhas Malvinas é pouco mais de 1.500 quilômetros (VIDIGAL, 2009).

Em 24 de abril, o submarino argentino Santa Fé chegou à baía de *Cumberland*⁴³ trazendo mais reforços para a ilha, no entanto, ao sair do porto no dia seguinte, viajando na superfície, foi avistado e atacado por helicópteros britânicos e afundou. Aproveitando da confusão armada, os britânicos decidiram efetuar o desembarque da tropa de comandos. E assim, no dia 26 de abril, sem apresentar resistência, os argentinos daquela ilha se renderam (VIDIGAL, 2009).

Uma grande perda material por parte da Argentina bem no início do conflito foi o Cruzador Ligeiro (CL) *Belgrano*. O GT constituído pelo CL *Belgrano* e pelos 2 contratorpedeiros foi detectado no dia 2 de maio pelo submarino nuclear britânico *Conqueror*, que depois de obter permissão de Londres, atacou o cruzador argentino que afundou rapidamente. Esse

⁴³ *Baía de Cumberland* - Localizada junto a costa do norte da Geórgia do Sul. Foi descoberta e nomeada em 1775 por uma expedição britânica sob o comando de James Cook.

afundamento do navio mexeu com as estratégias e táticas argentinas, pois perdera 323 homens de uma guarnição de 1093 e ainda perdeu um importante navio. Esse fato veio reforçar o temor da Argentina, diante da impossibilidade de lidar com submarinos de propulsão nuclear. Daí em diante, os argentinos decidiram não operar mais com sua força naval de superfície no conflito, eles preferiram preservar a frota, confinando seus navios aos portos ou à orla marítima; partindo do princípio que era melhor manter uma “Esquadra em Potência⁴⁴”, do que correr o risco de perdê-la totalmente. Dessa forma, os aviões do *Vientecinco de Mayo*⁴⁵ foram transferidos para as bases navais ao sul, de onde passaram a operar até o fim da guerra (VIDIGAL, 2009).

Além das perdas de meios, a Argentina teve problemas com algumas aeronaves em relação ao reabastecimento no ar, ou seja, aqui mais uma vez a logística foi crucial, ou melhor, a falta de logística dificultou os planos do lado argentino. Outra grande falha do lado argentino no conflito foram as inúmeras bombas que não explodiram (VIDIGAL, 2009).

Apesar da vitória britânica, eles também tiveram falhas na logística, uma delas praticamente causou o afundamento do navio *Sheffield*. A falta de alguns equipamentos importantes, principalmente equipamentos de guerra eletrônica, deixaram o navio vulnerável. Tal falta foi acarretada por questões financeiras, pois o Ministério de Defesa britânico resolveu fazer economia onde não devia. Aproximadamente duas semanas após o afundamento do navio *Sheffield*, no dia 20 de maio de 1982, os britânicos resolveram desembarcar na baía de San Carlos, eles resolveram desembarcar no período noturno, pois os aviões argentinos não operavam à noite, isso facilitou a operação de desembarque (VIDIGAL, 2009).

O desembarque aconteceu em quatro praias, sendo fraca a oposição encontrada, devido à total surpresa tática alcançada. Além disso, o local escolhido para o desembarque foi justamente onde as aeronaves argentinas teriam dificuldades para contra-atacar, pois as elevações da área, impediam os argentinos de atacar vindos de terra, para isso eles deveriam voar alto, facilitando a detecção pelos radares britânicos. A outra opção de ataque seria a aproximação vinda do mar, onde eles encontrariam o sistema de defesa armado pelos

⁴⁴ A esquadra em potência é uma estratégia de negação do uso do mar em essência. A esquadra não busca o controle do mar, mas tenta negar o controle de certas áreas ao inimigo pela sua presença e ameaça. Ou seja, o simples fato do inimigo saber que um país possui uma esquadra, levaria ele a pensar se valeria a pena ou não entrar em conflito com aquele país.

⁴⁵ Foi um porta-aviões da Argentina. Foi o décimo segundo navio da Marinha da Argentina a utilizar este nome, em homenagem a data que comemora a Independência daquele país.

britânicos. E assim, para fugirem dos radares, os argentinos vieram voando extremamente baixo, concentrando seus ataques nos destróieres e fragatas, e deixando o caminho livre para os navios de transporte de tropas e suprimentos. Dito isto, concluímos que o planejamento foi todo pensado em prol do apoio logístico futuro, reforçando assim mais uma vez a importância da logística nas Operações Anfíbias (VIDIGAL, 2009).

Em junho de 1982, a vitória britânica já era dada como certa. Os argentinos concentraram-se em Port Stanley para a defesa final. Logo depois de consolidada a cabeça-de-praia, os britânicos iniciaram os ataques finais e, em 14 de junho de 1982, Port Stanley foi reocupada pelos britânicos, pondo fim ao conflito. É notório que um dos aspectos mais impressionantes do conflito foi o extraordinário esforço logístico, principalmente por parte do Reino Unido diante das distâncias envolvidas. Os navios da RFA⁴⁶ constituíram o núcleo do apoio logístico móvel britânico que, com alguns navios do serviço postal e com 45 navios mercantes retirados de tráfego e incorporados à força naval, conseguiu garantir a operação e assim fez com que a Inglaterra vencesse o conflito. A capacidade de mobilizar rapidamente recursos civis para o esforço logístico da guerra, foi de primordial importância (VIDIGAL, 2009).

A Operação *Corporate*, planejada pelo Reino Unido, apesar de algumas deficiências iniciais, mostrou-se bastante robusta e eficaz para o cumprimento da missão. Para se ter uma ideia de quão grandiosa foi a Operação *Corporate*, a mesma envolveu um grande número de meios e de pessoal, sendo que, além dos 45 navios da marinha mercante, que mostra a grande capacidade de mobilizar recursos civis para o esforço de guerra, foram fornecidas no mar cerca de 400.000 toneladas de combustível, houve 1.200 operações de transferências de munição e carga seca no mar, além das 300 por helicópteros e das 40 operações de transporte de material e suprimento, lançados de paraquedas. A RFA transportou para ilha de Ascensão 5.800 homens e 6.600 toneladas de suprimentos em mais de 600 voos. Houve também vários abastecimentos de aviões em voo, aumentando assim as autonomias das aeronaves britânicas (VIDIGAL, 2009).

Mais uma vez mencionando sobre os manuscritos do coronel Thorpe, em sua obra *Logística Pura*, ele firmemente afirma que, como as guerras se constituem em acirradas

⁴⁶ RFA – *Royal Fleet Auxiliary* (Frota Real Auxiliar) – é uma frota civil pertencente ao Ministério da Defesa britânico. A *Royal Fleet Auxiliary* fornece apoio logístico e operacional mundial às operações militares da Marinha Real. Eles são o ramo civil uniformizado do Serviço Naval, composto por marinheiros mercantes do Reino Unido.

competições na mobilização de recursos, o contendor que for mais eficiente no controle de suas finanças para prover e sustentar o combate, terá vantagem significativa (THORPE, 2009).

Assim, sobre o ponto de vista do conflito das *Falklands*, vimos que isso ocorreu de maneira clara, pois a Inglaterra, beligerante que soube se apropriar corretamente dos meios disponíveis e soube de forma ímpar, manter seus combatentes municiados e bem alimentados, com todos os suprimentos necessários que a ocasião pedia, obteve êxito no inesperado conflito. Um fator que fez diferença para os ingleses, foi a experiência. Foi essencial para a Inglaterra a sua longa experiência em operações distantes de sua terra natal, onde se faz necessário estruturar o suporte logístico adequado (CAMPOS, 2011; COELHO, 2019).

A Marinha britânica, no seu planejamento logístico, não poupou esforços para acompanhar toda a Operação *Corporate*. Vê-se pelos meios empregados: 2 porta-aviões (*HMS Hermes e HMS Invincible*), sendo o primeiro com 12 *Sea Harriers* e 9 *Sea King*; e o segundo com 10 *Sea Harriers*. Navios de Assalto também foram 2 (*HMS Fearless e o HMS Intrepid*). As fragatas foram 15 (*HMS Brillante, HMS Broadsword, HMS Active, HMS Alacrity, HMS Antelope, HMS Ardent, HMS Ambuscade, HMS Avenger, HMS Arrow, HMS Minerva, HMS Penelope, HMS Argonaut, HMS Andromeda, HMS Yarmouth e HMS Plymouth*), todas dotadas com helicópteros. Destroieres foram 8 (*HMS Bristol, HMS Sheffield, HMS Coventry, HMS Glasgow, HMS Cardiff, HMS Exeter, HMS Glamorgan e HMS Antrim*), também dotados com helicópteros. Além desses meios, a Força Tarefa contava com 6 navios de desembarque logístico da classe *Sir Lancelot*, diversos navios menores como 2 caça minas, 3 navios hospitalais, 10 navios-tanque, 4 navios de suprimento, 1 navio de armazenamento e um navio de apoio à helicópteros, todos da RFA. Em adição aos insuficientes navios logísticos da *Royal Fleet*, foram requisitados navios civis, dentre eles, o *RMS Queen Elizabeth II*, O *SS Canberra* e o *SS Uganda*. Também foram requisitados, 15 navios-tanque, 11 *roll-on roll-off ferries*, um navio container, seis navios de passageiro, quatro navios de apoio em mar aberto, 3 rebocadores, 1 navio lançador de cabos e 5 pesqueiros que foram utilizados como caça minas (CAMPOS, 2011).

Dessa maneira, podemos concluir parcialmente, que a logística, principalmente duas das suas sete funções, sendo a função suprimento e a função transporte, foram de suma importância para o sucesso das operações, neste caso em particular, Operações Anfíbias realizadas no conflito das *Falklands*.

6. CONCLUSÃO

Evidencia-se a ideia de que a logística desempenhou papel fundamental na Guerra das *Falklands* (Malvinas), principalmente dentro da Operação *Corporate*. As teorias de Corbett obtiveram assentimento com as ações do conflito, e sendo assim, tiveram aderência com o recorte pesquisado. Tal conexão se deve ao fato de que os britânicos tiveram que aplicar alguns dos seus princípios de estratégia marítima, como o da forma de se obter o controle do mar a partir do domínio das LCM. Sendo que para exercer tal controle, umas das maneiras foi por meio do bloqueio naval, o que possibilitou a realização de Operações Anfíbias. Outro princípio pregado por Corbett norteia que as forças navais e terrestres deveriam manter uma forte cooperação entre elas para obterem o sucesso na prática das Operações Anfíbias e para a proteção das linhas de comunicação e abastecimento; e tal princípio foi amplamente aplicado no planejamento e execução da Operação *Corporate*.

Em virtude da insuficiência do Poder Naval argentino, foi, de certa forma, fácil para os ingleses alcançarem o domínio do TO. É certo que as interpretações erradas da Argentina deram a ela confiança para entrar no conflito, mas, dado o início do mesmo e a percepção da sua desvantagem, o país latino não se acovardou diante da primeira grande perda de sua esquadra, que foi o afundamento do *Belgrano*. Ela continuou na luta com outros meios, onde os maiores esforços de apoio recaíram sobre os meios aéreos, sendo assim, os argentinos retiraram sua principal força naval da guerra. Podemos inferir que a Argentina preferiu preservar sua frota diante da força britânica, para, em caso de sair derrotada no conflito, ao menos ter meios para serem utilizados no futuro, empregando-os de acordo com a teoria da “Esquadra em Potência”. O fato da Argentina retirar a sua força naval, nos remete à uma das ideias de Corbett, onde ele não concordava que o objetivo principal de um conflito era em toda e qualquer circunstância a busca e destruição da esquadra inimiga; como foi mencionado anteriormente, para ele o domínio absoluto do mar não era o foco, e sim as LCM; Corbett salientou que na guerra naval o inimigo pode sempre se retirar do “tabuleiro” no grande jogo da guerra naval.

O afundamento do *Belgrano* concretizou para os britânicos a teoria do bloqueio naval, ricamente sustentada por Corbett. Tal façanha, facilitou o cumprimento dos desembarques anfíbios que estavam planejados, aproximando a Inglaterra cada vez mais da vitória. Traçando uma íntima relação entre os objetivos em terra com as operações navais, por meio das

operações anfíbias, o Reino Unido, foi de certa forma sufocando a Argentina até a sua rendição. Faz-se necessário apontar que, mesmo sendo o pensamento naval de Corbett datado de várias décadas anteriores ao conflito em lide, o mesmo continua sendo de grande valia em seu arcabouço teórico, ou seja, ele foi aplicado em quase toda a sua totalidade no conflito estudado. Ressalta-se aqui a importância da logística nas operações anfíbias, um bom exemplo encontrado nesse conflito foi a participação dos submarinos de propulsão nuclear, onde os mesmos contribuíram com o bloqueio naval britânico, afastando os meios navais argentinos e assim, facilitando a realização das operações anfíbias, possibilitando o Reino Unido fornecer o apoio logístico necessário para o desembarque, além do apoio logístico para as tropas britânicas que já se encontravam em terra. A esforço logístico por parte britânica em incluir e destacar o submarino de propulsão nuclear no TOM, fez grande diferença na conquista do seu objetivo. Pois como relatado, tal feito, facilitou e muito a manutenção do bloqueio naval.

O sucesso obtido pelo Reino Unido por meio dos desembarques anfíbios, deixaram a Argentina quase sem poder de manobra se não fosse os seus ataques aéreos. Os ataques aéreos pela parte latina dificultaram os desembarques, mas não impediram as forças britânicas de concluí-los. Isso está atrelado ao uso eficiente da logística no campo de batalha, coordenadas em todos os níveis. Outra deficiência na campanha argentina foi a falta de meios e infraestrutura logística para sustentar as operações, isso afetou diretamente o poder de combate dos argentinos. A falta de meios de apoio de fogo, equipamentos e comunicações adequadas afetaram seriamente o desempenho dos elementos de combate e seu uso tático.

A Operação *Corporate* sendo uma operação conjunta, foi idealizada de tal maneira que sua evolução no decorrer do conflito firmava a certeza do sucesso final, o entrelaçamento, ou seja, a sincronia das ações acompanhadas dos avanços logísticos agregavam cada vez mais poder de combate aos britânicos e com isso as forças e tropas argentinas iam se perdendo no meio das várias ações empregadas e ficavam cada vez mais fracas. Relatando, dessa maneira, parece evidente que foi uma tarefa fácil para os britânicos, mas na verdade não foi.

Apesar do reconhecimento da importância da logística nas operações anfíbias, ela teve algumas falhas, mas que foram ajustadas no decorrer do conflito. O motivo dado a tal sucesso britânico, foi a rápida resposta inglesa ao ataque de sua soberania. Nem sempre sendo bem executado, o apoio logístico britânico foi primordial para o bom desempenho das tropas do Reino Unido, pois o fato de tal apoio ter sido superior e mais abrangente do que o que apoio logístico argentino, fez total diferença nas batalhas. Tudo isso foi facilitado pelo bloqueio

naval, que restringiu o apoio logístico que a Argentina poderia prover às ilhas, a partir do continente. O mesmo bloqueio naval, permitiu que o Reino Unido realizasse os assaltos anfíbios e continuasse seu apoio logísticos às tropas inglesas.

Para se ter mais um bom exemplo da importância da logística, voltemos os olhares para as forças argentinas, neste caso, um exemplo negativo. A Argentina, após a recuperação do arquipélago deveria ter aproveitado o tempo entre essa recuperação e o deslocamento das forças britânicas para o TOM, a fim de preparar logisticamente, as defesas das Ilhas Malvinas. Mas o seu despreparo e talvez um pensamento estratégico deficiente, não permitiu tal manobra. Temos que ter em mente que para cada passo que é dado no planejamento das Operações Anfíbias, deverá ser empregado uma certa razão equivalente relativa ao apoio logístico, dimensionado de acordo com o vulto e duração da operação. Deve ser dada uma atenção especial ao apoio logístico, sob pena de comprometer a efetividade de qualquer iniciativa militar, seja ela em nível tático, operacional ou estratégico.

Logo, a Argentina fracassou sobremaneira em aplicar alguns pontos fundamentais da teoria de Corbett, pois a mesma não conseguiu manter o controle do mar frente à superioridade naval britânica, nem proteger suas linhas de comunicações marítimas, que foram interrompidas pelos submarinos e aeronaves inimigos. Além disso, a Argentina não soube explorar as vantagens de sua proximidade geográfica e de seu caráter nacional para realizar operações militares eficazes em terra, sendo derrotada pelas forças britânicas que desembarcaram nas ilhas. Analisando os princípios de Corbett sobre o domínio do mar, podemos concluir que mesmo a Argentina sendo considerada mais fraca que a Inglaterra, ela poderia ter obtido sucesso em sua campanha caso soubesse explorar o domínio do mar por meio do controle das LCM, pois como afirmou Corbett, ele não é absoluto.

O Reino Unido, por sua vez, realizou operações anfíbias de grande envergadura para recuperar as ilhas, mobilizando cerca de 120 navios e 28 mil homens. Para isso, o Reino Unido contou com o apoio logístico de países aliados, como os Estados Unidos e o Chile, que forneceram bases aéreas, informações de inteligência e equipamentos. O Reino Unido também utilizou diversos navios civis mobilizados para o transporte de tropas e materiais. Apesar das dificuldades impostas pela distância e pelo clima adverso, e também pelas dificuldades econômicas que passava na época, o Reino Unido conseguiu estabelecer uma cabeça-de-praia nas ilhas e avançar até *Port Stanley*, onde as forças argentinas se renderam.

Todo esse esforço deixou em evidência o grande contraste entre as capacidades marítimas entre os Estados beligerantes, também trouxe à tona como forma de explicar que o poder marítimo é muito mais do que o poder naval, este está inserido no seio daquele. Tal fato se comprova em virtude da grande mobilização realizada pelo Reino Unido, além de acionar boa parte da sua frota mercante, os britânicos acionaram meios que já estavam destinados à disponibilidade por motivos econômicos, sendo 2 deles, o HMS *Endurance* e o HMS *Intrepid*. O Reino Unido não envidou esforços para recuperar sua soberania, que foi “arranhada” a partir do momento em que seu território foi invadido pela Argentina. Vale ressaltar, também, que a Marinha britânica não estava nos seus melhores dias, mas o seu ego e nacionalismo falaram mais alto. Entrar no conflito e recuperar sua soberania foi a melhor forma reviver o seu legado como grande potência marítima.

Todos esses movimentos e esforços fizeram com que a Inglaterra saísse vitoriosa do conflito, frustrando assim os anseios do país latino, que, erradamente, entrou em uma guerra apenas como forma de tirar seus problemas internos de foco. Além dos esforços internos, concluímos, também, que os apoios externos foram de grande importância para a Inglaterra, principalmente o apoio do EUA e da ONU. Esta organização com suas resoluções favoráveis ao Reino Unido, e aquele país cedendo a Ilha de Ascensão para os ingleses como ponto de apoio logístico.

Portanto, podemos concluir que a logística empregada nas operações anfíbias durante a Operação *Corporate* foi um elemento decisivo na guerra das Malvinas, demonstrando a importância do planejamento, da coordenação e da integração dos recursos disponíveis para o cumprimento dos objetivos militares, evidenciando a superioridade estratégica do Reino Unido sobre a Argentina. A guerra das Malvinas deixou um legado de lições aprendidas para as futuras operações anfíbias, bem como de consequências políticas, econômicas e sociais para os países envolvidos.

A logística, de certa forma, evoluiu muito e continua o caminho de sua evolução, assim como as Operações Anfíbias. Hoje podemos perceber que a logística está relacionada com tudo e com todos, seja no meio privado ou público, e que o seu papel é devidamente reconhecido pelas Forças Armadas. E de forma sobrepensada, podemos afirmar neste nosso trabalho, que claramente o propósito foi atendido, sendo assim, podemos inferir que a logística foi primordial para o sucesso das Operações Anfíbias dentro da Operação *Corporate*.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Marco Alexandre Rodrigues. **A LOGÍSTICA DE SUPRIMENTOS NAS OPERAÇÕES CONJUNTAS**: lições para o Sistema de Abastecimento da Marinha, a partir da análise de guerras modernas. Tese da Escola de Guerra Naval, 2022. Rio de Janeiro, 2022. 93 p.

Batalha de Trafalgar. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Batalha_de_Trafalgar>. Acesso em: 18 de maio de 2023.

BRASIL, Escola de Guerra Naval, 2022. JESUS, Thiago Ribeiro. **OPERAÇÕES ANFÍBIAS E SUA INFLUÊNCIA NAS AÇÕES EM TERRA**: análise da Operação Desert Storm sob a ótica do príncipio de Julian Corbett. Dissertação EGN, 2022. Rio de Janeiro, 2022. 51 p.

BRASIL, Escola de Guerra Naval, 2009. PIRES, Gustavo Calero Garriga. **Aspectos da Guerra das Malvinas á Luz dos Ensinamentos de Clausewitz**. Dissertação EGN, 2009. Rio de Janeiro, 2009. 29 p.

BRASIL, 2018. Organização: *Truckpad* Tecnologia e Logística. Artigo: **O surgimento do termo e a história da logística**. Disponível em: <<https://www.truckpad.com.br/blog/historia-da-logistica/>>. Acesso em: abril de 2023.

BRASIL. Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **O Crescente Logístico nas Operações Anfíbias**. CMG(FN) Marcelo VIDAL Moreira. Periódico: Âncoras e Fuzis – Corpo de Fuzileiros Navais. 37-41 p. Ano XXII. Nº 51. 2020. Nº 08 publicada pelo CDDCFN.

BRASIL. Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **Manual de Operações da ForDbq. CGCFN-1-1**. Rio de Janeiro, 2021. 131 p.

BRASIL. Comando Geral do Corpo e Fuzileiros Navais. **Manual do Combatente Anfíbio. CGCFN-31.10**. Rio de Janeiro, 2020. 610 p.

BRASIL. Marinha. EMA-305: **Doutrina Militar Naval**. 1 ed. Brasília: MB, 2017. 136 p.

BRASIL. Estado Maior da Armada, **(EMA-400) – Manual de Logística da Marinha**, 2ª Revisão, 2003. 64 p.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD33-M-14 - Manual de Operações Anfíbias**. 1. ed. Brasília, 2020. 33 p.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD42-M-02 - Doutrina de Logística Militar**. 3. ed. Brasília, 2016. 42 p.

BRASIL. **As Operações Anfíbias no Século XXI**. Revista Marítima – V.130 n. 01/03 – Jan/Mar 2010 – CF (FN) Luiz Octávio GAVIÃO, p. 159. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/rmb/sites/www.marinha.mil.br.rmb/files/1-2010%20revista.pdf>. Acesso em: 25 de abr. 2023.

CAMPOS, Márcio. **A Guerra das *Falklands/Malvinas* e suas repercussões no Exército Brasileiro**. 246 p. Tese de Doutorado em Ciência Política, 2011. Niterói: UFF, 2011.

CHURCHILL, Winston S. **Memórias da Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro. 2ª Edição. Ed. Nova Fronteira, 2000. 1.198 p.

COELHO, Emílio Reis. **O PENSAMENTO NAVAL NAS PÁGINAS DA REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (1970-1990): NO CONTEXTO DA GUERRA FRIA E À LUZ DAS LIÇÕES APRENDIDAS COM A GUERRA DAS *FALKLANDS/MALVINAS***. 337 p. Dissertação de Mestrado em Estudos Estratégicos, 2019. Niterói: UFF, 2019.

CORBETT, Julian. **The Campaign of Trafalgar**. Londres, 1910. 473 p.

CORBETT, Jullian. **Algunos Principios de Estrategia Maritima**. (Tradução: Escuela de Guerra Naval) Argentina, 1986. 334 p.

Desafios Brasileiros na Nova Era da Segurança e da Defesa – Tópicos Relevantes para Contribuir com o Envolvimento da Sociedade Brasileira no Debate Nacional. Artigo Acadêmico. Autores: Matheus Souza; Ianne Ferreira; Leonel Barreto; Mariana Oliveira; Mayara Garcia; Neuton Silva Neto. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/>. Acesso em: 29 de maio de 2023.

ECCLES, Henry E. **Logistics in the Nacional Defense**. Naval War College, 1997. 380 p.

ENCICLOPÉDIA BRITÂNICA. **Chester William NIMITZ**. Disponível em: <https://www.britanica.com/biography/Chester-W-Nimitz>. Acesso em: 30 jun. 2023.

ENGLISH, Adrian; WATTS, Anthony. **Battle for the Falklands: Naval Forces**. Londres: Ed. So-pres Ltda, 1982. 37 p.

FALCÃO, Marco Antônio Guimarães. **A Contribuição de Julian S. Corbett**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 111, n. 4-6, p. 195-201, abr./jun. 1991.

MONTEIRO, Nuno Sardinha. **Sir Julian Stafford Corbett, o Clausewitz da estratégia marítima**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v. 131, n. 10/12, p. 136-153, out./dez. 2011. Disponível em: http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb_4-2011.pdf. Acesso em: 26 abril 2023.

NOVARO, Marcos; PALERMO, Vicente. **A Ditadura Militar Argentina 1976-1983: do golpe de Estado à restauração democrática**, 2007. 752 P.

PATTON JR, George S. **A Guerra Que Eu Vi**. Tradução do Coronel Álvaro Galvão. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1979. 350 p.

PINTO, Paulo Lafayette; MAGALDI, Miguel Augusto Brum. **Logística: Atualizando Conceitos**. São Paulo, 2013. 76 p.

PRIVRATSKY, Kenneth L. **Logistics in the Falklands War**. Yorkshire: Pen & Sword Books, 2014. 271 p.

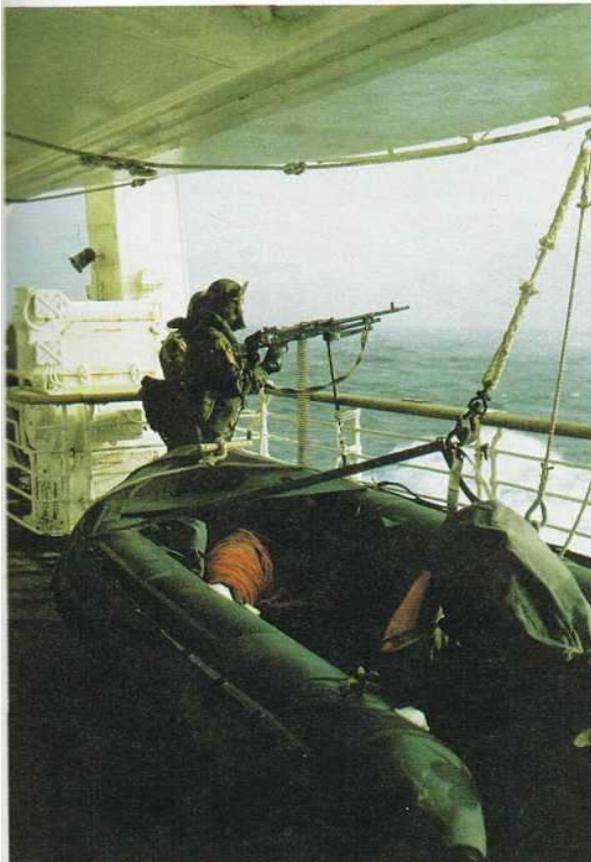
ROYAL FLEET AUXILIARY. Disponível em: <https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/royal-fleet-auxiliary>. Acesso em 30 jun. 2023.

THOMPSON, Julian. **The Lifeblood Of War: Logistics in Armed Conflict**. London: Brassey's, 1991. 390 p.

THORPE, George C. **Logística Pura: A Ciência Do Preparo Da Guerra**. Tradução de Ruy Barcelos Capetti. Rio de Janeiro, Marinha do Brasil, 2009. 77 p.

VIDIGAL, Armando A. Ferreira. **Conflito no Atlântico Sul: A luta pela posse do arquipélago das Falklands/Malvinas**. Guerra no Mar. 495-532 p. Rio de Janeiro: Editora Record, 2009.

ANEXO A



Fonte: Imagens do livro *Battle for the Falklands: Naval Forces*, 1982, escrito por Adrian English e Anthony Watt. Tropas da 5ª Brigada de Infantaria, alguns militares mochilas civis, uma lembrança da pressa com que a Força-Tarefa foi preparada para o Atlântico Sul. Dois SD fazendo a segurança e na terceira foto, uma faina de logística, onde um Wessex sem rotor sendo levantado do deck traseiro de um contratorpedeiro.

ANEXO B



Fonte: Imagens do livro *Battle for the Falklands: Naval Forces*, 1982, escrito por Adrian English e Anthony Watt. Um *Sea King* e um *Wessex* transportando suprimentos e munições da flotilha de apoio logístico à cabeça de praia em São Carlos. Ao fundo, o *Norland*; à direita, uma das embarcações de desembarque engajadas na mesma tarefa. As embarcações de desembarque vieram tanto da flotilha RM anexado aos navios de assalto, e do *Royal Corp* de Transporte. Na segunda foto, temos *Sea King* abandonado, mantido à tona por *airbags* em um dia relativamente calmo.

ANEXO C



Fonte: Imagens do livro *Battle for the Falklands: Naval Forces*, 1982, escrito por Adrian English e Anthony Watt. Acima, o afundamento de uma fragata: HMS Antelope, F170. Na foto de baixo o afundamento de um contratorpedeiro: HMS Coventry, D118.

ANEXO D



Fonte: Imagens do livro *Battle for the Falklands: Naval Forces*, 1982, escrito por Adrian English e Anthony Watt. O porta-contêineres convertido Atlantic Conveyor. O “hangar” aberto feito de contêineres de carga abriga dois RAF Chinooks e três helicópteros Wessex, além de células de combustível. Um Harrier comissionado em 6 de abril, prepara-se para pousar.

ANEXO E



Mapa das distâncias na Guerra das Malvinas. Fonte: Department of History, United States Military Academy.