

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) VALDECI BEZERRA DE VASCONCELLOS JUNIOR

LOGÍSTICA NAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS:

Uma análise comparativa entre a experiência britânica na Guerra das Malvinas e a doutrina brasileira.

Rio de Janeiro

2024

CC (IM) VALDECI BEZERRA DE VASCONCELLOS JUNIOR

**LOGÍSTICA NAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS:
Uma análise comparativa entre a experiência britânica na Guerra
das Malvinas e a doutrina brasileira.**

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

Orientador: CMG (RM1-FN) RODRIGUES

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2024

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

Agradeço primeiramente a Deus, por me conceder a força e a sabedoria para enfrentar os desafios e alcançar as conquistas ao longo desta jornada acadêmica.

À minha família, em especial à minha esposa Tatiane e minha filha Nicole, sou profundamente grato pela paciência e apoio incondicional durante os inúmeros momentos de ausência. Sua compreensão e incentivo foram fundamentais para que eu pudesse me dedicar integralmente a este trabalho.

Ao meu orientador, CMG (RM1-FN) Rodrigues, expresso minha gratidão pela orientação precisa e pelas contribuições valiosas que enriqueceram significativamente este estudo. Sua disponibilidade foi essencial para a conclusão desta etapa.

Agradeço também à Escola de Guerra Naval e a todos os professores e instrutores, cujos ensinamentos foram essenciais para o desenvolvimento deste trabalho e para meu crescimento profissional.

Por fim, meu agradecimento se estende aos amigos e colegas que, de alguma forma, colaboraram para a realização deste projeto. Seu apoio e encorajamento foram indispensáveis ao longo deste percurso.

RESUMO

A Guerra das Malvinas, ocorrida em 1982, é um conflito emblemático que destaca a importância da logística militar em operações anfíbias. Esse estudo compara a doutrina de logística militar brasileira com as práticas logísticas adotadas pelo Reino Unido durante o conflito, visando identificar pontos de convergência e divergência que possam proporcionar uma reflexão sobre a doutrina brasileira. A metodologia empregada inclui revisão de literatura, análise documental e estudo de casos históricos. Os resultados mostram que, enquanto a doutrina brasileira é detalhada e estruturada, as práticas britânicas na Guerra das Malvinas destacam a importância da flexibilidade e adaptação rápida. A utilização de pontos de apoio logístico, como a Ilha de Ascensão, foi fundamental para o sucesso britânico, demonstrando a necessidade de pontos estratégicos de reabastecimento em operações a longa distância. Além disso, a coordenação eficiente entre diferentes setores das Forças Armadas e a rápida mobilização de recursos foram fatores decisivos. Conclui-se que a integração de estratégias logísticas adaptativas, a criação de bases logísticas avançadas e a coordenação intersetorial podem fortalecer a capacidade de resposta das Forças Armadas Brasileiras em cenários de conflito.

Palavras-chave: Operações Anfíbias. Doutrina de Logística Militar Brasileira. Guerra das Malvinas.

ABSTRACT

LOGISTICS IN AMPHIBIOUS OPERATIONS:

A comparative analysis between the British experience in the Falklands War and Brazilian doctrine.

The Falklands War, which took place in 1982, is an emblematic conflict that highlights the importance of military logistics in amphibious operations. This study compares Brazilian military logistics doctrine with the logistical practices adopted by the United Kingdom during the conflict, aiming to identify points of convergence and divergence that can provide a reflection on Brazilian doctrine. The methodology employed includes literature review, document analysis, and historical case study. The results show that while Brazilian doctrine is detailed and structured, British practices in the Falklands War highlight the importance of flexibility and rapid adaptation. The use of logistical support points, such as Ascension Island, was crucial to British success, demonstrating the need for strategic resupply points in long-distance operations. In addition, efficient coordination between different sectors of the Armed Forces and rapid mobilization of resources were decisive factors. It is concluded that the integration of adaptive logistical strategies, the creation of advanced logistical bases, and intersectoral coordination can strengthen the response capacity of the Brazilian Armed Forces in conflict scenarios.

Keywords: Amphibious Operations. Brazilian Military Logistics Doctrine. Falklands War.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Componentes do GptOpFuzNav.....	13
Figura 2 – Estrutura de Comando inicial da Força-Tarefa do Atlântico Sul.....	34
Figura 3 – Estrutura de Comando da Força-Tarefa do Atlântico Sul após correção.	34

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AApP	–	Área de Apoio de Praia
AApSvCmb	–	Área de Apoio de Serviços ao Combate
ADbq	–	Área de Desembarque
ApSvCmb	–	Apoio de Serviços ao Combate
ASD	–	Ações Setoriais de Defesa
BFSU	–	British Forces Support Unit
BID	–	Base Industrial de Defesa
ComForDbq	–	Comandante da Força de Desembarque
ComForTarAnf	–	Comandante da Força-Tarefa Anfíbia
CP	–	Cabeça de Praia
DBMN	–	Doutrina Básica de Mobilização Nacional
DP	–	Destacamento de Praia
ElmASC	–	Elementos de Apoio de Serviço ao Combate
END	–	Estratégia Nacional de Defesa
EUA	–	Estados Unidos da América
ForDbq	–	Força de Desembarque
ForTarAnf	–	Força-Tarefa Anfíbia
FT	–	Força-Tarefa
FTC	–	Força Terrestre Componente
FS	–	Força Singular
GptOpFuzNav	–	Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais
MB	–	Marinha do Brasil
MD	–	Ministério da Defesa
MNT	–	Movimento Navio-para-Terra
OpAnf	–	Operações Anfíbias
PED	–	Plano Estratégico de defesa
PND	–	Política Nacional de Defesa
RAF	–	Royal Air Force
SISPED	–	Sistema de Planejamento Estratégico de Defesa
SISLOGD	–	Sistema Logístico de defesa
TO	–	Teatro de Operações

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E DOCTRINÁRIA.....	11
2.1	OPERAÇÕES ANFÍBIAS A LUZ DA DOCTRINA BRASILEIRA.....	11
2.2	CONJUGADO ANFÍBIO.....	14
2.3	ASPECTOS DOCTRINÁRIOS DA LOGÍSTICA MILITAR BRASILEIRA.....	16
2.3.1	Logística Militar.....	16
2.3.2	Mobilização.....	18
2.3.3	Logística nas Operações Anfíbias.....	20
3	A CAMPANHA MILITAR BRITÂNICA NA RETOMADA DO ARQUIPÉLAGO DAS MALVINAS.....	25
3.1	CONTEXTO HISTÓRICO E PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS.....	25
3.1.1	Raízes históricas do conflito.....	25
3.1.2	Crise argentina como motivador para a invasão.....	26
3.1.3	A postura britânica perante as ilhas.....	27
3.1.4	A invasão argentina.....	28
3.1.5	Reação britânica.....	29
3.2	MOBILIZAÇÃO E PREPARAÇÃO BRITÂNICA.....	29
3.3	DESAFIOS LOGÍSTICOS DA OPERAÇÃO CORPORATE.....	30
3.3.1	A ilha de Ascensão como plataforma logística.....	30
3.3.2	A logística e o controle do fluxo de materiais.....	32
3.4	A ESTRUTURA DE COMANDO.....	33
3.5	OS CONCEITOS LOGÍSTICOS ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO.....	35
4	COMPARAÇÃO.....	40
4.1	MOBILIZAÇÃO.....	40
4.2	ORGANIZAÇÃO DO COMANDO OPERACIONAL.....	42
4.3	ORGANIZAÇÃO LOGÍSTICA PARA O COMBATE.....	43
5	CONCLUSÃO.....	45
	REFERÊNCIAS.....	48

1 INTRODUÇÃO

A logística militar tem se mostrado, ao longo da história, um componente vital para o sucesso de operações militares, especialmente em conflitos de grande envergadura. No contexto das operações anfíbias, onde a complexidade e os desafios logísticos são amplificados, a eficácia da logística pode determinar o desfecho das missões. A Guerra das Malvinas¹, ocorrida em 1982, é um exemplo emblemático de como a logística desempenhou um papel fundamental na condução de operações militares bem-sucedidas, particularmente quando realizada a grandes distâncias e sob condições adversas.

Esta dissertação se propõe a analisar e comparar a doutrina de logística militar brasileira, com foco nas operações anfíbias, com as práticas logísticas adotadas pelo Reino Unido durante a Guerra das Malvinas. A partir dessa análise, busca-se identificar convergências e divergências que possam fornecer subsídios para o aprimoramento da doutrina brasileira, contribuindo para que as Forças Armadas do Brasil estejam preparadas para enfrentar desafios logísticos em operações de grande envergadura e complexidade.

A Guerra das Malvinas destaca-se não apenas pelo conflito em si, mas pela capacidade do Reino Unido de mobilizar e sustentar uma força expedicionária a mais de 12.000 km de distância de seu território, superando obstáculos logísticos consideráveis. A rápida resposta britânica, a utilização estratégica da Ilha de Ascensão como ponto de apoio logístico, e a coordenação eficiente de recursos, ilustram a importância de uma logística militar bem planejada e executada.

No Brasil, a doutrina de logística militar é fundamentada em diversos manuais e publicações, como o MD42-M-02 - Doutrina de Logística Militar, o DBMN - Doutrina Básica de Mobilização Nacional, e o MD33-M-14 - Manual de Operações Anfíbias. Estes documentos estabelecem as diretrizes para o planejamento e execução das operações logísticas das Forças Armadas, incluindo as operações anfíbias. No entanto, a eficácia dessas diretrizes em cenários reais de conflito, como o enfrentado pelo Reino Unido nas Malvinas, precisa ser avaliada e comparada.

¹ Foi um conflito armado entre Argentina e Reino Unido em 1982, disputado pelas ilhas Falklands, Geórgias do Sul e Sandwich do Sul. Durou dez semanas, resultando na vitória britânica e reafirmação do controle sobre os territórios insulares (Coggiola, 2014).

O objetivo central desta pesquisa é avaliar se a doutrina de logística militar brasileira está alinhada com as práticas logísticas implementadas pelo Reino Unido durante a Guerra das Malvinas. Para isso, a dissertação será estruturada em cinco capítulos principais. Além desta introdução, no segundo capítulo, será apresentada a fundamentação teórica e doutrinária da logística militar brasileira, abordando conceitos históricos e normativos. O terceiro capítulo detalhará a campanha militar britânica na retomada das Ilhas Malvinas, incluindo o contexto histórico, a mobilização e preparação das forças britânicas, e os desafios logísticos enfrentados.

O quarto capítulo fará uma comparação entre a doutrina brasileira e a logística empregada na Operação Corporate², identificando pontos de convergência e divergência. No quinto capítulo, serão discutidas as implicações dessas comparações para a doutrina de logística militar brasileira, além de apresentar as conclusões da pesquisa, sintetizando os principais pontos abordados.

Ao comparar a base doutrinária brasileira com a prática logística britânica durante a Guerra das Malvinas, esta dissertação busca contribuir para o aprimoramento da logística militar brasileira, assegurando que as Forças Armadas estejam prontas para responder, eficazmente, a futuras demandas operacionais. A relevância deste estudo reside na necessidade de garantir uma capacidade logística robusta e adaptável, essencial para o sucesso das operações militares em um mundo cada vez mais complexo e imprevisível.

² Foi a resposta militar do Reino Unido à invasão argentina das Ilhas Malvinas em 1982, envolvendo o envio de uma força-tarefa naval e terrestre para recuperar o controle das ilhas (Hastings & Jenkins, 1983).

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E DOUTRINÁRIA

Inicialmente, torna-se importante o estabelecimento de definições claras e comuns de certos conceitos relevantes para nossa pesquisa, destacando tanto aspectos teóricos quanto normativos que se aplicam, de modo a alinhar as compreensões necessárias para abordar adequadamente o tema central deste trabalho. Inicialmente, é salutar a exploração no presente capítulo das definições doutrinárias de Operações Anfíbias e de Conjugado Anfíbio. Posteriormente, serão abordados outros conceitos importantes, percorrendo a evolução da logística ao longo da história, para, logo em seguida, abordar os conceitos e definições da logística militar brasileira, subdividida em logística militar, aspectos importantes de mobilização e finalizando com a parte mais relevante deste capítulo, a logística nas operações anfíbias, que será de suma importância para a análise posterior da Guerra das Malvinas.

2.1 OPERAÇÕES ANFÍBIAS A LUZ DA DOUTRINA BRASILEIRA

A Operação Anfíbia (OpAnf) é uma operação naval que se inicia no mar, conduzida por uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf)³, visando uma região litorânea que pode ser hostil, potencialmente hostil ou permissiva. Seu principal objetivo é desembarcar uma Força de Desembarque (ForDbq)⁴ em terra para realizar missões designadas. As OpAnf são essenciais para o Poder Naval⁵, possibilitando a projeção de força terrestre, apoiando o controle de áreas marítimas e impedindo o uso do mar pelo inimigo. Em tempos de paz, essas operações são versáteis e podem ser usadas para diversos fins, incluindo a aplicação limitada da força e atividades benignas (Brasil, 2017).

Na OpAnf, o mar serve como espaço de manobra para a ForTarAnf, tanto em níveis táticos quanto operacionais. Reconhecida como a mais complexa das

³ Força organizada por tarefas, composta de Unidades Navais, de Força de Desembarque e de Unidades Aéreas embarcadas, sob o comando de um Oficial da Marinha do Corpo da Armada, destinada a realizar uma operação anfíbia (Brasil, 2020d).

⁴ É a designação genérica dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) destinados à realização de uma Op Anf (Brasil, 2020d).

⁵ É um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais (Brasil, 2017)

operações militares, ela envolve uma ampla variedade de meios navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais, além de, possivelmente, incluir recursos de outras Forças Singulares (FS), exigindo uma grande coordenação e sincronização das ações para uma execução bem-sucedida (Brasil, 2020d).

Ainda segundo o EMA-305, esta operação é admitida em cinco modalidades: assalto anfíbio, demonstração anfíbia, incursão anfíbia, projeção anfíbia e retirada anfíbia. Considera-se o assalto anfíbio a modalidade mais completa de OpAnf, referindo-se a um ataque lançado do mar para o estabelecimento de uma ForDbq em terra mediante um desembarque (Brasil, 2017).

No que concerne o seu desenvolvimento, uma OpAnf possui as cinco fases, quais sejam o Planejamento, Embarque, Ensaio, Travessia e Assalto, embora essa sequência possa variar por necessidade de tempo ou sigilo. Na fase de Planejamento, as atividades vão desde a emissão da Diretiva Inicial até o embarque, com reavaliações contínuas. Durante o Embarque, tropas e equipamentos são carregados nos navios, refletindo o plano de manobra. O Ensaio testa o plano durante a Travessia, e pode incluir desembarques simulados. Na Travessia, a ForTarAnf se move da área de embarque até a Área de Desembarque (ADbq)⁶, realizando exercícios e ajustes finais. O Assalto envolve a chegada à ADbq, o Movimento Navio-para-Terra (MNT), e a execução de operações terrestres, incluindo a conquista da Cabeça de Praia e o suporte logístico e de fogo (Brasil, 2021).

Em uma operação anfíbia (OpAnf), o Comandante da Força-Tarefa Anfíbia (ComForTarAnf), sempre um Oficial do Corpo da Armada, e o Comandante da Força de Desembarque (ComForDbq), sempre um Oficial Corpo de Fuzileiros Navais, têm suas respectivas áreas de comando bem definidas, sendo sempre oficiais designados pela autoridade superior. Durante a fase de planejamento, o ComForTarAnf é responsável pela preparação geral dos planos e coordena todas as atividades necessárias, mas não há subordinação direta entre o ComForDbq, os Comandantes das Forças de Apoio (ComForAp) e o ComForTarAnf. As questões não resolvidas entre esses comandos são levadas à autoridade superior. Durante essa fase, existe um paralelismo nas cadeias de comando, onde cada comandante mantém autoridade sobre suas respectivas forças (Brasil, 2021).

⁶ Parte da área do objetivo anfíbio na qual são realizadas as operações de desembarque de uma força-tarefa anfíbia. Compreende os espaços marítimo, terrestre e aéreo necessários para executar e apoiar o desembarque e estabelecer a cabeça de praia (BRASIL, 2015a).

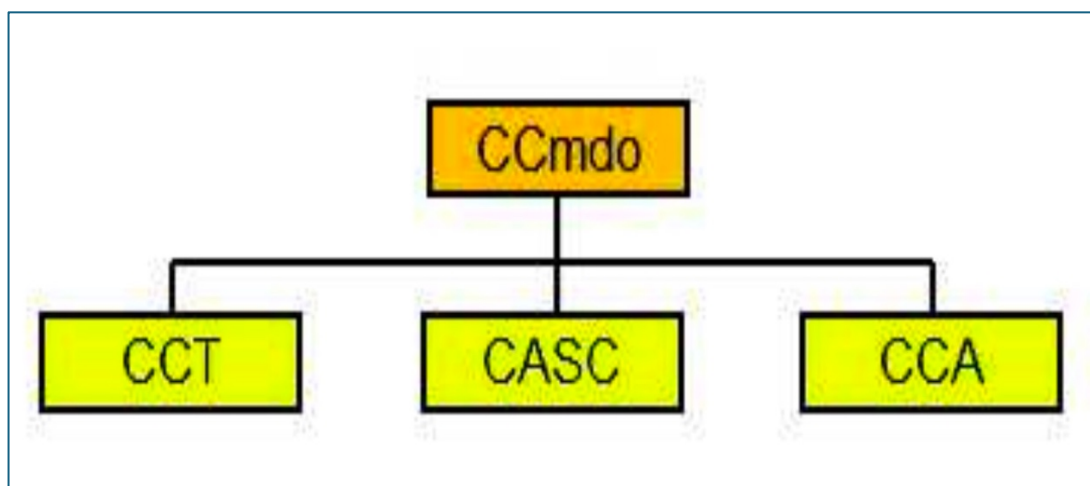
Na fase de execução da operação, que inclui o embarque, ensaio, travessia para a área de objetivo e assalto, o ComForTarAnf assume total responsabilidade pela condução da OpAnf. Este comandante passa a exercer autoridade plena sobre todas as forças envolvidas para garantir o sucesso da operação. As cadeias de comando são reestruturadas para refletir essa centralização de autoridade, e o ComForDbq fica subordinado ao ComForTarAnf. Assim, a unidade de comando é mantida, assegurando uma execução coordenada e eficaz da operação anfíbia (Brasil, 2021).

O ComForTarAnf pode delegar o controle do Apoio Aéreo (ApAe) e do Apoio de Fogo Naval (ApFN) para o ComForDbq durante a OpAnf. Isso permitirá que o ComForDbq utilize os recursos de forma mais eficiente para o cumprimento da missão (Brasil, 2021).

Após assegurada a cabeça de praia (CP), as instalações de comando e controle em terra serem montadas e o ComForDbq comunicar ao ComForTarAnf que está pronto para assumir as operações, a missão do ComForTarAnf se encerra. O ComForTarAnf então informa seu Comandante Imediatamente Superior (ComImSup), que formalmente determina o fim da OpAnf (Brasil, 2021).

Conforme já mencionado anteriormente, a ForDbq é uma forma genérica de designação dos GptOpFuzNav, sendo uma forma de organização por tarefas para o emprego de fuzileiros navais, constituído para o cumprimento de missão específica e estruturado segundo o conceito organizacional de componentes, que agrupa elementos de acordo com a natureza de suas atividades, de acordo com a representação ilustrada na Figura 1 (Brasil, 2020a).

Figura 1 – Componentes do GptOpFuzNav



Fonte: BRASIL, 2020a

Segundo o Manual Básico dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais, cada componente desempenha funções específicas essenciais à operação. O Componente de Comando (CCmdo) é hierarquicamente superior e encarregado de comando e controle, apoio à decisão, inteligência e coordenação de apoio e operações especiais. O Componente de Combate Terrestre (CCT) concentra forças de combate e apoio, como infantaria, carros de combate, engenharia e artilharia, focadas na conquista e manutenção de território. O Componente de Combate Aéreo (CCA) é responsável pelo apoio aéreo, controle aerotático, defesa aérea e apoio logístico de aviação, planejando e comandando meios aéreos. O Componente de Apoio de Serviços ao Combate (CASC) fornece apoio logístico geral, incluindo recursos humanos, saúde, suprimento, manutenção, engenharia, transporte e salvamento, exceto pelas atividades específicas de aviação, que são geridas pelo CCA (Brasil, 2020a).

2.2 CONJUGADO ANFÍBIO

O conceito de conjugado anfíbio é fundamental para a projeção de poder das forças navais, especialmente em operações que requerem a mobilização de tropas e equipamentos do mar para terra. No contexto da Guerra das Malvinas, o conjugado anfíbio britânico foi um elemento fundamental para o sucesso da Operação Corporate, que visava a reconquista das ilhas ocupadas pela Argentina.

Conforme definido no Manual Básico dos Grupamentos operativos de Fuzileiros Navais, tem-se que:

O Conjugado Anfíbio se traduz em uma Força Naval, com um GptOpFuzNav embarcado juntamente com os meios aeronavais adjudicados, em condições de cumprir missões relacionadas às tarefas básicas do Poder Naval (Brasil, 2020a, p. 2-2).

Devido às suas características inerentes, o Conjugado Anfíbio oferece ao Poder Naval as condições necessárias para realizar ações em uma ampla variedade de operações, atuando em cenários estratégicos de interesse, servindo como uma força de resposta rápida a crises ou outras emergências (Brasil, 2020a).

De acordo com a definição, o Conjugado Anfíbio é essencialmente uma Força Naval composta por navios, fuzileiros navais embarcados com os meios necessários para desembarcar e cumprir missões em terra, além de meios aeronavais vinculados e embarcados, capazes de proteger a Força como um todo e realizar missões em terra. Essa estrutura é meticulosamente organizada para realizar missões que se enquadram dentro das principais tarefas do Poder Naval, proporcionando a capacidade de executar uma ampla gama de operações e atuar como uma força de resposta rápida em situações de crises.

Uma das principais vantagens do conjugado anfíbio é sua capacidade de mobilidade estratégica e tática. Ele pode ser rapidamente deslocado para áreas de crise, utilizando a liberdade de navegação e o vasto espaço de manobra oferecido pelo mar, permitindo que a força naval mantenha uma presença próxima às áreas críticas e intervenha de maneira eficaz quando e como necessário (Brasil, 2020a)

Além disso, a prontidão operativa do Conjugado Anfíbio confere credibilidade à estratégia de mobilidade do Poder Naval, possibilitando a alternância entre concentração e dispersão de forças, além de proporcionar sustentação logística e apoio contínuo às operações em terra. A combinação de meios como aeronaves, embarcações de desembarque e viaturas anfíbias garante a mobilidade tática e a capacidade de resposta rápida em diversas situações (Monteiro, 2010).

A posse de um Conjugado Anfíbio aprestado torna-se um requisito imperioso para que a Marinha do Brasil (MB) garanta ser uma força nacional de carácter expedicionário por excelência, possibilitando a capacidade de realização de OpAnf, pois é essa capacidade que contribuirá decisivamente para que uma força expedicionária garanta acesso a seus objetivos em terra (Guadagnino e Lage, 2013).

Além disso, o conjugado anfíbio desempenha um papel estratégico essencial na projeção de poder naval. Sua capacidade de realizar operações anfíbias clássicas, como assaltos e incursões, é complementada por sua aptidão para executar outras missões, incluindo a evacuação de não combatentes, operações humanitárias e missões de paz carácter naval (Guadagnino e Lage, 2013).

Toda essa versatilidade permite que o Poder Naval enfrente desafios modernos, que vão desde a dissuasão de ameaças até a realização de operações de grande escala. A capacidade de projeção de poder sobre terra é particularmente importante, pois permite que a força anfíbia estabeleça uma presença em áreas críticas e influencie diretamente os eventos em terra (Guadagnino e Lage, 2013).

Por fim, a importância do conjugado anfíbio foi amplamente demonstrada durante a Guerra das Malvinas, que fará parte da análise do objeto ao longo do presente estudo. O Reino Unido mobilizou um extraordinário conjugado anfíbio, composto por uma vasta frota de navios, aeronaves e tropas de fuzileiros navais, para retomar as ilhas ocupadas pela Argentina. Essa mobilização incluiu a adaptação de navios mercantes para funções militares e a utilização de bases estratégicas como a Ilha de Ascensão para apoio logístico.

2.3 ASPECTOS DOUTRINÁRIOS DA LOGÍSTICA MILITAR BRASILEIRA

Após uma breve análise da estrutura operacional presente nas Operações Anfíbias (OpAnf), esta seção abordará conceitos logísticos específicos que servirão de base para a análise dos aspectos logísticos empregados pela Grã-Bretanha na Guerra das Malvinas, à luz dos procedimentos doutrinários brasileiros.

2.3.1 Logística militar

A logística militar é um componente fundamental na arte da guerra, responsável por prever e prover os recursos necessários para a execução das operações militares. Esta seção abordará os principais conceitos, estruturas e sistemas da logística militar que direcionam as atividades logísticas, destacando sua importância e complexidade dentro do contexto das Forças Armadas (FA).

No Brasil, o Ministério da Defesa (MD) define a logística militar como o conjunto de atividades relativas à previsão e provisão dos recursos e serviços necessários para a execução das missões das FA. A MB adota uma definição que enfatiza a obtenção e distribuição dos recursos necessários para manter a eficiência das forças em suas operações. A logística militar brasileira é estruturada para apoiar as operações navais, terrestres e aéreas, integrando recursos de pessoal, material e serviços de forma a garantir o sucesso das operações militares. Esta estrutura permite uma resposta rápida e eficaz às necessidades logísticas, seja em tempos de paz ou em situações de conflito (Brasil, 2003).

Para isso, a logística militar busca garantir que as FA tenham os recursos adequados, na quantidade e qualidade necessárias, no tempo e lugar certos para o

cumprimento de suas operações. Para tanto, cada desafio logístico exige um plano detalhado que define as necessidades de recursos. A solução do problema envolve um esforço logístico coordenado, com o comando ou direção estabelecendo a estratégia, as funções logísticas executando as ações e o ciclo logístico organizando essas ações de forma lógica, abrangendo uma ou mais funções logísticas (Brasil, 2003).

Para tornar funcional todos esses conceitos, o MD detém o Sistema de Planejamento Estratégico de Defesa (SISPED) que estrutura o planejamento da defesa e segurança nacionais por meio da Política Setorial de Defesa (PSD), Estratégia Setorial de Defesa (ESD) e Plano Estratégico de Defesa (PED). A PSD define os Objetivos Setoriais de Defesa (OSD), que orientam as ações estratégicas do MD e se traduzem em Ações Setoriais de Defesa (ASD) na ESD. Por sua vez, as ASD alimentam o PED através das Ações Estratégicas de Defesa (AED), estabelecendo um fluxo de planejamento estratégico (Brasil, 2016).

Dentro desse contexto, a área temática da Logística de Defesa é essencial, com a ESD prevendo ações como a integração e interoperabilidade logística, redução da dependência externa e desenvolvimento do Sistema de Logística de Defesa (SISLOGD). A logística militar, responsabilidade das FA em tempo de paz, exige planejamento estratégico dos recursos logísticos para atender às Hipóteses de Emprego (HE), garantindo o sucesso do apoio logístico às operações conjuntas (Brasil, 2016).

A eficiência da logística militar depende da sinergia entre as FA, operações interagências e a Base Industrial de Defesa (BID), com a participação da iniciativa privada na preparação e manutenção dos meios militares. A provisão de recursos deve ser adequada em quantidade, qualidade, momento e local, considerando as peculiaridades de cada Força. A Logística, por sua importância no apoio às forças militares, condiciona a manobra e ocupa papel fundamental nas operações, sendo um dos fundamentos da arte da guerra (Brasil, 2016).

O MD ainda estabelece o conceito de Logística Conjunta, como base dessa estrutura, que enfatiza a coordenação e o compartilhamento de recursos logísticos entre as FA e parceiros nacionais e internacionais, incluindo a BID. Esse enfoque, em consonância com o SISPED, visa otimizar o uso de recursos logísticos e garantir o sucesso das operações conjuntas, seja em operações nacionais ou internacionais,

consolidando a capacidade de projetar e sustentar forças conjuntas pelo MD (Brasil, 2016).

Por fim, cabe destacar o conceito de Apoio Logístico Militar, que é definido como a estrutura responsável por fornecer os recursos e serviços necessários para as FA. Cada FS possui seu próprio sistema de apoio, mas algumas funções podem ser centralizadas ou integradas. O apoio logístico deve ser capaz de se adaptar a diferentes situações, desde a normalidade até o conflito, e se integrar com outras forças, incluindo civis e internacionais. A estrutura deve ser flexível e móvel, buscando sempre o menor custo (Brasil, 2016).

2.3.2 Mobilização

Considera-se a 2ª Guerra Mundial um marco na evolução da Doutrina Militar devido às suas profundas repercussões, resultado de sua longa duração, ampla geografia e o uso de meios sofisticados à época. A Mobilização Militar foi especialmente impactada, pois essas repercussões expandiram seu campo de atuação, destacando a necessidade de planejamentos mais amplos e detalhados, além de exigir prazos mais curtos e maior rapidez nas ações (Brasil, 1987).

No Brasil, a Estratégia Nacional de Defesa (END) promove a preparação e a aplicação do Poder Nacional, levando em consideração os recursos disponíveis, os obstáculos e os objetivos a serem alcançados, para atingir e manter as metas da Política Nacional de Defesa (PND). Essa preparação inclui atividades destinadas a fortalecer o poder existente e transformar o potencial em poder real, sendo sua eficácia dependente de políticas e estratégias que sustentem o desenvolvimento do país (Brasil, 2020b).

No contexto da Defesa Nacional, é essencial que a nação esteja pronta para, rapidamente, passar de uma situação de paz ou crise para um conflito armado, exigindo a capacidade de aumentar rapidamente os recursos humanos e materiais das FA, um conceito conhecido como Elasticidade, fundamental para a Mobilização Nacional. Analisando os cenários atuais, tanto nacionais quanto internacionais, é crucial ajustar as formas de expressão do Poder Nacional às novas realidades e estruturar os meios de defesa em torno de capacidades adequadas (Brasil, 2020b).

Para garantir a eficácia das ações estratégicas nacionais, a Logística Nacional deve fornecer os recursos necessários, e quando esses recursos são insuficientes

para enfrentar ameaças à Defesa Nacional, o Estado recorrerá à Mobilização Nacional para obter os meios adicionais necessários. Assim, considera-se que a Logística é o ponto de partida para a Mobilização (Brasil, 2015b).

Nesse sentido observa-se que o Poder Nacional é o campo comum de atuação tanto da Logística quanto da Mobilização. Na fase de preparação para a Mobilização, as ações de ambos os sistemas são concorrentes, mas não conflitantes, o que pode tornar complexo o entendimento da distinção entre Logística e Mobilização (Brasil, 2015b).

A capacidade de mobilização em nível nacional complementa a logística nacional, capacitando o Poder Nacional a realizar ações estratégicas de defesa em situações de crise político-estratégica. No nível militar, essa capacidade complementa a logística militar, preparando a estrutura militar para transitar de um estado de paz para um estado de guerra em resposta a emergências iminentes. O principal alicerce dessa capacidade é o Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB), criado pela Lei nº 11.631 de 27 de dezembro de 2007, que também dispõe sobre as formas que o Estado pode obter recursos materiais e serviços durante a mobilização, como o confisco, a requisição e outros, tudo coordenado pelo MD. O SINAMOB é estruturado em direções setoriais que atendem às necessidades de mobilização nas áreas política, econômica, social, psicológica, de segurança e inteligência, defesa civil, científica, tecnológica e militar, através de subsistemas na administração federal, incluindo o Sistema de Mobilização Militar (SISMOMIL) (Brasil, 2020b).

Dentro do país, a expressão militar do Poder Nacional depende fortemente da sua independência tecnológica e logística, da capacidade de mobilizar recursos nacionais e da prontidão para usar os recursos e serviços disponíveis. A mobilização deve englobar todas as capacidades, incluindo infraestruturas, instalações e capital humano, preparando-as para serem empregadas de forma rápida e eficiente. O desenvolvimento tecnológico de defesa, por sua vez, impulsiona a criação e modernização de produtos e sistemas de defesa por meio da colaboração entre Estado, indústria e academia, visando a atualização e independência tecnológica do país, garantindo que as FA estejam equipadas para enfrentar desafios atuais e futuros (Brasil, 2020b).

No que tange ao seu desenvolvimento, a Mobilização Militar ocorre em duas fases: Preparo e Execução. Na fase de Preparo, o Estado realiza ações durante a normalidade para facilitar a mobilização futura, integrando infraestrutura e logística

nos programas governamentais. O objetivo é transformar o potencial nacional em Poder Nacional. Na fase de Execução, o Estado direciona recursos para a Expressão Militar, seguindo diretrizes detalhadas pelo MD e pelas FA, regulamentadas por decreto presidencial. A transferência compulsória de recursos é crucial para garantir operações militares eficientes e a defesa da soberania nacional (Brasil, 2015b).

A Mobilização Militar é fundamental para a soberania nacional, agindo como ferramenta permanente e proativa na preservação do país e seu patrimônio. Ela garante o uso estratégico do mar, terra e espaço aéreo, defendendo os interesses nacionais. O planejamento da Mobilização Militar é vital para a segurança do país, pois define necessidades e procedimentos para supri-las, assegurando que as FA estejam aptas a agir em qualquer cenário: dissuasão, enfrentamento de oponentes ou apoio a ações diplomáticas. Assim, a Mobilização Militar não apenas fortalece a defesa nacional, mas também sustenta a integridade e a soberania do país em tempos de crise (Brasil, 2022).

2.3.3 Logística nas Operações Anfíbias

Após termos visto diversos conceitos doutrinários até aqui, que versaram desde as OpAnf até a logística e mobilização militar, caberá a esta seção discorrer sobre alguns conceitos específicos sobre as aplicações dos aspectos doutrinários da logística nas OpAnf.

O planejamento logístico das Forças de Fuzileiros Navais deve basear-se na diferença fundamental entre a logística em geral e o Apoio de Serviço ao Combate (ApSvCmb). A logística, em seu conceito mais amplo, é o componente da arte da guerra que visa obter e distribuir às FA os recursos de pessoal, material e serviços nas quantidades, qualidades, momentos e locais necessários, satisfazendo suas necessidades tanto na preparação quanto na execução das operações exigidas pela guerra (Brasil, 2008).

Especificamente, a logística militar engloba as atividades necessárias para apoiar a criação, movimentação, engajamento, desengajamento e desativação das Forças operativas, conforme suas necessidades estimadas. Dessa forma, a logística está relacionada com a movimentação e manutenção contínua e sustentada das

Forças, tanto em tempos de paz quanto de guerra, abrangendo bases, aquartelamentos e áreas de operações (Brasil, 2008).

O Apoio de Serviço ao Combate (ApSvCmb) é, por outro lado, o apoio proporcionado por parte de uma ForDbq ou GptOpFuzNav ao conjunto da Força ou Grupamento. Esse apoio é fornecido por meio da aplicação de funções logísticas essenciais para a manutenção em combate, caracterizando-se como um caso especial da logística militar. O ApSvCmb é responsável por prover apoio sob condições de combate, influenciando diretamente o cumprimento da missão dos GptOpFuzNav (Brasil, 2008).

Conforme previsto no Manual de Operações do Componente de Apoio de Serviços ao Combate dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (CGCFN-33), as atividades de planejamento e de execução de logística nas OpAnf são regidas por oito princípios básicos: interdependência, objetivo, limites, coordenação, Comando, previsão, economia de esforço e subordinação (Brasil, 2008).

Somado aos princípios básicos anteriormente mencionados, o CGCCFN-33 ainda prevê a existência de cinco atributos essenciais com o fito de fornecer um melhor suporte ao correto planejamento para o atingimento do seu propósito: flexibilidade, prioridade, segurança, controle e simplicidade (Brasil, 2008).

De uma forma geral, a logística prevê e fornece os recursos necessários para as Forças, divididos em três categorias principais: pessoal, que é a base de qualquer organização; material, que aprimora ou possibilita as ações do pessoal; e serviços, que apoiam tecnicamente e infraestruturalmente as Forças. No caso dos GptOpFuzNav, devido às peculiaridades do combate terrestre, alguns desses serviços precisam ser realizados diretamente na área de operações, junto à própria Força. Portanto, esses grupamentos devem incluir um componente funcional capaz de fornecer os serviços indispensáveis (Brasil, 2008).

O Capitão de Mar e Guerra (FN) Marcelo Vidal Moreira⁷ traz a luz, em seu artigo "O Crescente Logístico nas Operações Anfíbias", publicado na Revista Âncoras e

⁷ O CMG (FN) Marcelo Vidal Moreira é o atual Adido Naval do Brasil na Bolívia. Foi Comandante do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais e do Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador. Exerceu, também, entre outras, as funções de Chefe do Estado-Maior do Comando do Segundo Distrito Naval, Encarregado do Grupo de Assessoramento Técnico junto à Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, instrutor na Escola Naval e no Navio-Escola Brasil.

Fuzis, edição número 51 de 2020, o conceito de "Crescente Logístico". Ele descreve que, inicialmente, em uma OpAnf, os GptOpFuzNav começam com um poder de combate inicial zero em terra e que a logística necessária para apoiar esses GptOpFuzNav envolve um amplo e complexo espectro de atividades, tornando essencial que o esforço logístico para a execução do ApSvCmb se desenvolva de forma crescente a partir do mar.

Ainda para Moreira (2020), esse ApSvCmb deve ser:

Ininterrupto, com flexibilidade suficiente para fazer frente às demandas inopinadas de itens de suprimento, serviços ou atividades, a partir dos navios onde se encontram embarcados os equipamentos e suprimentos de Assalto, os quais devem ser desembarcados de acordo com uma sequência preestabelecida, até o total desdobramento da estrutura de ApSvCmb planejada e a conclusão da descarga geral (MOREIRA, 2020).

Por fim, ficou estabelecido o conceito de Crescente Logístico como “o processo pelo qual realiza-se o desdobramento progressivo das Organizações de ApSvCmb e de suas respectivas instalações logísticas, até o completo estabelecimento de sua estrutura” (Moreira, 2020).

No tocante à estrutura de ApSvCmb, o Grupamento de Apoio de Serviço ao Combate (GASC) está inserido na organização por tarefas funcionalmente na figura do CASC de uma ForDbq, cuja tarefa “é prover um sistema de ApSvCmb à ForDbq oportuno, confiável e contínuo” (Brasil, 2008).

Quanto à preparação do apoio logístico, antes do embarque, são realizados ensaios para comprovar a viabilidade dos planos, familiarizando as Unidades com as instruções e avaliando seu grau de prontidão para o combate. Uma vez embarcada a ForDbq, o tempo disponível e o grau de surpresa desejado limitam a possibilidade de ensaios completos que desenvolvam o apoio logístico adequadamente. Esses ensaios iniciais são realizados com o material, equipamentos e suprimentos que serão utilizados na operação, sendo essencial monitorar o consumo para não comprometer a missão. Conforme os planos elaborados, as Unidades, com seus suprimentos e equipamentos, embarcam nos navios designados, garantindo a máxima flexibilidade no planejamento do desembarque (Brasil, 2008).

Durante a fase mais crítica da OpAnf, o assalto, em termos de apoio logístico, é dividido em duas etapas distintas. A primeira, o Apoio Logístico durante o Movimento Navio-Terra (MNT), ocorre nos estágios iniciais do assalto e inclui a chegada à praia das primeiras Unidades de Assalto e dos elementos de ApSvCmb, que fornecerão

suporte a essas unidades. Esta etapa do MNT é subdividida em dois períodos: descarga inicial e descarga geral. A segunda etapa, o Apoio Logístico após o MNT, caracteriza-se pelo estabelecimento completo da estrutura de ApSvCmb da ForDbq em terra, centralizando o apoio a partir das instalações e organizações que compõem essa estrutura (Brasil, 2008).

No período da Descarga Inicial, que ocorre na etapa durante o MNT, o apoio logístico tem um caráter essencialmente tático, focando em atender prontamente as necessidades do escalão de assalto da ForDbq. Nos momentos iniciais do MNT, esse apoio é prestado de forma seletiva, utilizando as seguintes fontes: Carga Prescrita⁸, Depósitos Flutuantes e Suprimentos Helitransportados, além dos navios. À medida que o ataque avança e as condições de segurança permitem o desembarque contínuo dos meios, mais elementos de ApSvCmb do Destacamento de Praia (DP)⁹ são desembarcados, iniciando o estabelecimento das Áreas de Apoio de Praia (AApP). O apoio passa a ser fornecido por essas AApP ou, caso os equipamentos e suprimentos necessários ainda não tenham desembarcado, pelos navios (Brasil, 2008).

Já por ocasião do período da Descarga Geral, com o MNT ainda em curso, o apoio logístico torna-se principalmente quantitativo, atendendo à ForDbq como um todo. Esta fase inicia quando há em terra tropas de ApSvCmb e uma quantidade equilibrada de suprimentos necessários para sustentar o avanço do ataque, incluindo locais de armazenagem e instalações de ApSvCmb adequadas para manusear os suprimentos e equipamentos restantes. No início desta etapa, as AApP são consolidadas em uma única unidade, caso estejam dentro da distância de controle; se estiverem distantes, continuarão operando separadamente, mas sob o comando do DP da ForDbq (Brasil, 2021).

Após o desembarque completo da ForDbq, “o apoio logístico será provido pelo sistema de ApSvCmb da própria Força, o qual deverá reunir condições para manter a capacidade de combate das tropas em terra.” (CGCFN-33, 2008, 3-18), garantindo a manutenção da capacidade de combate das tropas em terra. Nesta etapa, a transferência de todos os recursos necessários à sustentação da ForDbq terá sido praticamente concluída. Normalmente, ocorre a transformação das AApP em Áreas

⁸ Representa as quantidades, por tipo de suprimento, que um Comandante, a seu critério, prescreve para o apoio inicial de suas Unidades ou Subunidades subordinadas, normalmente expressas em Dias de Suprimento (Brasil, 2008).

⁹ É uma organização por tarefas nucleada em torno da Companhia de Apoio aos Desembarques ou de suas frações (Brasil, 2008).

de Apoio de Serviço ao Combate (AApSvCmb), substituindo o DP pelos Elementos de Apoio de Serviço ao Combate (ElmASC) que operarão essas áreas. As AApSvCmb tornam-se, então, as principais fontes de apoio logístico para a ForDbq, assegurando o suporte contínuo necessário para as operações (Brasil, 2008).

A ForDbq possui a capacidade de operar de forma autônoma em terra sem necessitar de apoio logístico externo por um tempo determinado. No entanto, para continuar com operações subsequentes e ao desembarcar outras Forças da Força Terrestre Componente (FTC)¹⁰, haverá uma necessidade de suporte logístico que exceda as capacidades internas da ForDbq. Nesse cenário, é de suma importância utilizar ou construir instalações portuárias ou aeroportuárias para aumentar o fluxo logístico para o teatro de operações (TO) (CGCFN-1-1, 2021). Portanto, a logística nas operações anfíbias deve ser minuciosamente planejada e executada, desde o MNT até a fase de estabelecimento das áreas de apoio, assegurando um suporte contínuo e eficaz para as forças em combate.

¹⁰ Conjunto de unidades e organizações de uma mesma força armada que integra uma força conjunta. Pode ser força naval componente (FNC), força terrestre componente (FTC), força aérea componente (FAC) (Brasil, 2020c)

3 A CAMPANHA MILITAR BRITÂNICA NA RETOMADA DO ARQUIPÉLAGO DAS MALVINAS

A Guerra das Malvinas destaca-se na história militar por seus eventos singulares. A rapidez sem precedentes na mobilização de tropas, a distância considerável entre as nações envolvidas e o desafio imposto pela geografia complexa das Ilhas Malvinas moldaram o conflito. A vitória do Reino Unido, apesar de sua falta de preparação inicial, consolida ainda mais a relevância histórica da guerra (Privratsky, 2014).

3.1 CONTEXTO HISTÓRICO E PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS

A Guerra das Malvinas, travada em 1982 entre Argentina e Reino Unido, teve suas raízes em disputas territoriais que remontam ao século XVI. Em meio a uma crise política e econômica interna, a Argentina, sob regime militar, viu na disputa pelas ilhas uma oportunidade para unir a nação e desviar a atenção dos problemas internos. O Reino Unido, por outro lado, em um momento de desinteresse estratégico pelas Malvinas, interpretou a invasão argentina como um ataque à sua soberania. A fragilidade política da Argentina e a aparente vulnerabilidade britânica levaram à invasão argentina em 2 de abril de 1982, desencadeando um conflito que marcou as relações entre os países e teve repercussões internacionais. A guerra, que durou 74 dias, resultou em uma vitória britânica e na reafirmação da soberania do Reino Unido sobre as Ilhas Malvinas.

3.1.1 Raízes históricas do conflito

A disputa pelas Ilhas Malvinas, um arquipélago localizado no Atlântico Sul, possui uma história longa e complexa. Iniciando-se com a posse formal por uma expedição espanhola liderada por Francisco de Ribera em 1540, o território foi alvo de conflitos e ocupações por franceses e ingleses no século XVII, intensificando a disputa territorial. Em 1764, a França estabeleceu uma colônia, vendida à Espanha três anos depois. A Inglaterra, por sua vez, estabeleceu uma base militar em 1765, desencadeando conflitos e acordos de divisão territorial. Em 1770, a Espanha

recuperou o controle total das ilhas, mantendo-o até as guerras de independência na América do Sul (Coggiola, 2014).

Com o enfraquecimento do Império Espanhol, a Inglaterra tentou invadir Buenos Aires em 1806 e 1807, fracassando em ambas tentativas. Em 1811, os espanhóis abandonaram as Malvinas, deixando-as desabitadas por quase uma década. Em 1820, a Argentina recém-independente reivindicou as Malvinas e enviou soldados para reocupá-las. A ocupação efetiva com colonos ocorreu em 1827, e Luis María Vernet foi nomeado governador das ilhas em 1829. No entanto, a fragilidade política da Argentina e incidentes com baleeiros norte-americanos levaram a uma nova intervenção britânica em 1833 (Coggiola, 2014).

A Inglaterra anexou as Malvinas como território colonial, expulsando os colonos argentinos e renomeando a principal ilha de Soledad para Port Stanley. A Argentina protestou diplomaticamente contra a ocupação britânica, marcando o início de uma disputa de soberania que perdura até hoje, culminando na Guerra das Malvinas em 1982. A Argentina mantém sua reivindicação de soberania sobre o arquipélago, enquanto a Inglaterra permanece no controle das ilhas (Coggiola, 2014).

3.1.2 Crise argentina como motivador para a invasão

A invasão argentina das Ilhas Malvinas em 1982 foi motivada por uma série de fatores internos, com a instabilidade política e econômica da Argentina atuando como pano de fundo. A ditadura militar, já enfraquecida por anos de repressão e políticas econômicas falhas, buscava desesperadamente um escape para a crise crescente. A política econômica do regime, beneficiando o grande capital, resultou em recessão, falências e um declínio drástico nas condições de vida da população, com a inflação galopante e o desemprego em massa agravando a situação (Coggiola, 2014).

A crescente mobilização operária, com greves e manifestações cada vez maiores, demonstrava a perda de controle do regime e o clima de tensão pré-guerra. A Junta Militar, liderada pelo general Leopoldo Galtieri, vislumbrou na disputa pelas Ilhas Malvinas uma oportunidade de unir a nação em torno de uma causa patriótica, desviando a atenção dos problemas internos. A reivindicação histórica sobre as ilhas, explorada pelo regime, serviu como combustível para inflamar o nacionalismo argentino (Coggiola, 2014).

Em um último esforço para se manter no poder, a ditadura apostou em uma aventura militar, capitalizando o sentimento nacionalista e silenciando a crescente oposição interna. A invasão das Malvinas, "uma legítima reivindicação nacional" manipulada pelo regime em seu benefício, marcou o ápice da crise argentina e culminou em uma guerra desastrosa que acelerou a queda da ditadura (Coggiola, 2014).

3.1.3 A postura britânica perante as ilhas

A Grã-Bretanha, na década de 1970, demonstrava desinteresse pelas Ilhas Falklands¹¹, impulsionado pela diminuição da importância estratégica das ilhas após a abertura do Canal do Panamá. O relatório recomendando investimentos foi ignorado, e a presença militar britânica se resumia a um pequeno contingente, incapaz de responder a ameaças. A distância da Grã-Bretanha tornava a defesa complexa, enquanto a Argentina, próxima, se beneficiava da proximidade. A remoção do HMS Endurance em 1982 sinalizou a fragilidade da presença britânica no Atlântico Sul (Nott, 2014).

A Argentina, sob o domínio da Junta Militar, vivenciava um período de instabilidade política marcado pela frustração com a falta de progresso nas negociações sobre a soberania das Ilhas Malvinas. A percepção de fragilidade britânica, alimentada pela aparente desatenção da Grã-Bretanha e pelo sucesso da ocupação das Ilhas Sandwich do Sul em 1976, impulsionou a Junta a declarar 1983 como "o ano das Malvinas" (Ramsey, 2009).

Em meio a esse clima de crescente assertividade argentina, o Almirante Jorge Anaya, chefe da Marinha Argentina, aproveitou a posse do novo Chefe de Operações Navais para iniciar os preparativos para a tomada das Ilhas Falklands. Anaya instruiu o Vice-Almirante Juan Lombardo a elaborar um plano secreto para a operação, com data limite no final de 1982. A data escolhida coincidia com a saída do navio britânico HMS Endurance e a chegada de novos armamentos franceses à Argentina, fatores que fortaleceram a posição militar argentina. A determinação da Junta em concretizar

¹¹ Denominação dada pelos britânicos ao anexarem as Ilhas as Malvinas como território colonial em 1833 (Coggiola, 2014)

seus planos, aliada à fragilidade britânica e à conjuntura internacional favorável, pavimentou o caminho para o que se tornaria a Guerra das Malvinas (Ramsey, 2009).

3.1.4 A invasão argentina

A operação, batizada de "Operação Rosário", visava garantir uma rápida tomada das ilhas, aproveitando a distância geográfica e a limitada capacidade de resposta do Reino Unido. A estratégia argentina consistia em ações graduais, culminando com a tomada da capital, Port Stanley. A primeira etapa, a ocupação da ilha Geórgia do Sul, utilizando uma empresa de fachada, foi desmascarada pelos britânicos, mas serviu para testar a determinação do Reino Unido em defender os territórios (Coggiola, 2014).

Com a invasão iminente, a guarnição britânica nas Malvinas, inferior em número, se preparou para a defesa, mas a superioridade argentina prevaleceu, levando à rendição do governador Rex Hunt em 2 de abril de 1982. A conquista das ilhas desencadeou uma onda de euforia na Argentina, com o regime militar aproveitando a ocasião para angariar apoio popular e silenciar a dissidência. A alegria nacionalista, intensificada pelo hasteamento da bandeira argentina nas Malvinas, obscureceu a grave crise econômica que assolava o país, com a junta militar, liderada por Galtieri, acreditando que a ação enérgica pressionaria o Reino Unido a negociar a soberania das ilhas (Coggiola, 2014).

A invasão provocou incredulidade e indignação no Reino Unido. A população britânica, perplexa com a ousadia da Argentina, exigiu uma resposta contundente do governo. A primeira-ministra Margaret Thatcher, reconhecendo a gravidade da situação, ordenou o envio imediato de uma força-tarefa naval para retomar as ilhas, sinalizando a determinação do Reino Unido em defender seus territórios e sua posição no cenário internacional (Coggiola, 2014).

Além de reacender uma disputa territorial histórica, a invasão argentina às Ilhas Malvinas evidenciou as tensões geopolíticas da época e o nacionalismo exacerbado presente em ambos os países. O conflito teve um alto custo humano e material, com consequências políticas e sociais profundas para a Argentina e o Reino Unido, impactando as relações bilaterais por décadas.

3.1.5 Reação britânica

Em 31 de março, Margaret Thatcher recebeu um alerta urgente sobre a iminente invasão argentina das Ilhas Falklands. A inteligência britânica indicava que a ação ocorreria em dois dias, e o MD considerava a reconquista impossível após a invasão. Apesar da gravidade da situação, Thatcher se recusou a ceder as ilhas e ordenou sua retomada. O Chefe do Estado-Maior da Armada, com confiança, assegurou a organização de uma força-tarefa naval em 48 horas, pronta para recuperar as Falklands (Thatcher, 1993).

A invasão argentina das Ilhas Malvinas desencadeou uma resposta imediata do governo britânico. Após a aprovação da Primeira-Ministra Margaret Thatcher, o Almirante John Fieldhouse foi incumbido de ativar a força-tarefa britânica para combater a invasão no Atlântico Sul. Apesar da incredulidade do governo britânico sobre a capacidade de resposta, especialmente quanto a consideração das dificuldades logísticas de uma campanha a 12.000 km de distância, o governo britânico agiu rapidamente, mobilizando tropas e recursos para a operação (Privratsky, 2014).

O Contra-Almirante Sandy Woodward, comandante da Primeira Frota da Marinha Real, foi o primeiro a receber a notícia oficial da Operação Corporate, com o objetivo de retomar as Ilhas Malvinas. Ele estava no Mediterrâneo, participando de exercícios, quando recebeu a mensagem formalizando a missão. O Brigadeiro Julian Thompson, comandante da *3 Commando Brigade Royal Marines*, também foi chamado para ação, recebendo a ordem de preparar sua brigada para partir em 72 horas, com a missão de liderar a força terrestre na reconquista das Ilhas (Clapp, 1996; Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

O Comodoro Michael Clapp, recém-chegado de uma viagem, foi designado como Comandante da Força Tarefa Anfíbia, um cargo chave na operação. Clapp, sem experiência prévia em operações anfíbias, assumiu a responsabilidade de desembarcar tropas e suprimentos em segurança durante a retomada das Ilhas Malvinas. A mobilização rápida e eficiente das forças britânicas para o conflito demonstra a determinação do governo Thatcher em recuperar as Ilhas Malvinas (Privratsky, 2014).

3.2 MOBILIZAÇÃO E PREPARAÇÃO BRITÂNICA

A invasão argentina das Ilhas Falklands em 1982 forçou o governo britânico a uma resposta rápida e decisiva. Apesar da falta de planejamento prévio, a Grã-

Bretanha mobilizou uma força militar em tempo recorde, demonstrando sua determinação em retomar as ilhas. A logística da operação foi montada com uma velocidade impressionante, com navios de apoio sendo redirecionados para o Atlântico Sul e aviões de carga modelo C-130 Hercules estabelecendo uma ponte aérea para a Ilha de Ascensão, ponto estratégico no meio do oceano (Privratsky, 2014).

A escassez de navios de transporte representou um obstáculo significativo, exigindo medidas criativas para transportar as tropas, equipamentos e suprimentos necessários para sustentar uma operação militar a milhares de quilômetros de distância. O governo britânico, utilizando uma prerrogativa legal antiga, requisitou dezenas de navios mercantes da marinha mercante, cada um adaptado para atender às necessidades específicas da força-tarefa. Essa mobilização extraordinária da indústria naval civil foi crucial para o sucesso da operação (Privratsky, 2014).

A mobilização britânica para a Guerra das Malvinas demonstrou a capacidade da nação de superar desafios logísticos complexos em tempo recorde. A velocidade e a eficácia com que a força-tarefa foi montada, superando obstáculos como a escassez de navios e a distância geográfica, são um testemunho da determinação, adaptabilidade e espírito de colaboração que caracterizaram a resposta britânica à crise. Essa mobilização extraordinária serve como um exemplo impressionante de logística militar em ação (Privratsky, 2014).

3.3 DESAFIOS LOGÍSTICOS DA OPERAÇÃO CORPORATE

A Guerra das Falklands desafiou o Reino Unido no cenário internacional, exigindo uma rápida mobilização de uma força militar anfíbia a milhares de quilômetros de distância. A logística da operação, com o suprimento de tropas por tempo indeterminado, impôs um dos maiores desafios militares do Reino Unido na história moderna.

3.3.1 A Ilha de Ascensão como plataforma logística

A Ilha de Ascensão, um território vulcânico remoto no Atlântico Sul, se tornou um ponto estratégico para a Grã-Bretanha durante a Guerra das Malvinas em 1982. Sua localização, a meio caminho entre a Grã-Bretanha e as Ilhas Malvinas, a tornou

um centro logístico indispensável para a operação militar britânica. Antes do conflito, a ilha abrigava uma pequena população, principalmente funcionários de empresas britânicas e americanas, e contava com a Base Aérea de Wideawake, operada pelos Estados Unidos da América (EUA), que poderia receber aeronaves de grande porte (Privratsky, 2014).

Com o início da guerra, a Grã-Bretanha utilizou a Base Aérea de Wideawake como ponto de apoio logístico, transformando a ilha em um centro de operações. A chegada de tropas, equipamentos e suprimentos exigiu uma rápida adaptação da infraestrutura limitada da ilha (PRIVRATSKY, 2014). A organização inicial na Ilha Ascensão era pequena e composta por dois oficiais do 38º Grupo de Apoio Aéreo da *Royal Air Force* (RAF), um oficial e seis aviadores do Esquadrão de Movimentos Aéreos da Grã-Bretanha, um oficial e seis marinheiros para formar uma unidade de logística avançada para a Royal Navy e um oficial e oito marinheiros para apoiar os helicópteros navais (Privratsky, 2014).

Conhecida como Unidade de Apoio às Forças Britânicas (BFSU), essa organização expandiu-se consideravelmente nas semanas seguintes. Como a maioria dos membros iniciais da unidade e da Força-Tarefa (FT) eram da Royal Navy, o comandante designado também era da Marinha. Quando o Capitão Robert McQueen chegou para assumir o comando, ele trouxe autoridade e uma cadeia de comando direta que passava pelo Vice-Chefe do Estado-Maior de Defesa para Pessoal e Logística até o próprio Chefe (Privratsky, 2014).

As responsabilidades da BFSU incluíam iniciar uma base logística avançada e manter as operações logísticas em funcionamento. Em menos de uma semana, a BFSU começou a cumprir suas funções logísticas, principalmente o abastecimento dos navios que chegavam. A *Royal Navy*, com considerável ajuda de civis, controlou o recebimento e envio de suprimentos na Ascensão desde o primeiro dia. Essa cooperação foi essencial para o sucesso das operações logísticas e para a preparação da base de sustentação avançada necessária para apoiar a Força-Tarefa nas etapas subsequentes da missão (Privratsky, 2014).

A base logística avançada enfrentou diversos desafios, incluindo divergências sobre a política de lançamento aéreo de cargas, influenciada pela BFSU. O fluxo constante de passageiros e cargas da Grã-Bretanha, muitas vezes sem organização, agravava a situação. Militares que não embarcaram com a FT chegavam individualmente ou em pequenos grupos, trazendo equipamentos considerados

essenciais por seus comandantes. Outro problema foi a falta de familiaridade das equipes da Marinha com o sistema de abastecimento do Exército e as unidades da 3 *Commando Brigade*. Para piorar, os suprimentos de duas semanas enviados da Grã-Bretanha estavam desorganizados, empilhados sem critério, sem acondicionamento adequado e sem classificação por categoria (Privratsky, 2014)

Apesar das dificuldades, a Ilha de Ascensão desempenhou um papel fundamental na vitória britânica na Guerra das Malvinas. A ilha permitiu o reabastecimento das forças navais, a projeção de poder aéreo, o treinamento de tropas e serviu como ponto de encontro para os comandantes da Força-Tarefa. A capacidade da equipe logística em superar os desafios impostos pela localização e infraestrutura limitada da ilha foi crucial para o sucesso da operação (Privratsky, 2014).

3.3.2 A logística e o controle do fluxo de materiais

A logística na Guerra das Malvinas enfrentou vários desafios, especialmente no transporte e controle de bens consumíveis essenciais como munição, combustível, alimentos e apoio médico. Desde o início, a Marinha Real controlou o recebimento e a distribuição de suprimentos em Ascensão com significativa ajuda de civis. No entanto, a falta de familiaridade das equipes navais com o sistema de suprimentos do exército e com as unidades da 3 *Commando Brigade* gerou confusão. Suprimentos enviados às pressas do Reino Unido foram empilhados desordenadamente, dificultando a identificação e distribuição correta dos itens. Paletes chegavam sem documentação adequada, e a falta de segurança nas áreas de armazenamento levou a casos de furtos (Badsey, 2013).

A pressa em enviar a Força-Tarefa resultou em carregamentos desorganizados. Os navios não foram "taticamente carregados" com tropas e suprimentos na ordem em que seriam necessários em combate. Além disso, a falta de documentação precisa dificultou o rastreamento dos itens, gerando incertezas sobre a localização e o status dos suprimentos. Essa desorganização inicial agravou-se com a chegada de suprimentos adicionais, aumentando a complexidade da logística na zona de conflito. A falta de infraestrutura adequada em Ascensão e na Geórgia do Sul também impôs limites de tempo severos para a manutenção dos navios de guerra britânicos (Badsey, 2013).

Para contornar os problemas, soldados da *Ordnance Squadron* e do *Commando Logistic Regiment* desembarcaram para assumir as operações de suprimentos sob a supervisão do Capitão McQueen. Reforçados por uma equipe composta de depósitos no Reino Unido, esses homens trabalharam para organizar a confusão de paletes e caixas, utilizando equipamentos de manuseio de materiais de várias unidades. Eles estabeleceram uma base de logística em *Ajax Bay*¹², apesar de sua inadequação, e criaram um sistema de recebimento, classificação, armazenamento, reembalagem e repaletização¹³ de suprimentos. Isso permitiu que a logística começasse a funcionar de maneira mais eficiente, apesar das condições adversas (Badsey, 2013).

A improvisação foi essencial para superar os desafios logísticos. A falta de veículos adequados e a perda de helicópteros pesados, após o afundamento do SS *Atlantic Conveyor* pela Força Aérea Argentina, limitaram a mobilidade terrestre e o apoio de artilharia, exigindo que grande parte do avanço britânico fosse feito a pé. Mesmo assim, a equipe logística conseguiu manter o fluxo de suprimentos essenciais, garantindo que os problemas logísticos não se tornassem insuperáveis. Através de uma combinação de organização, esforço colaborativo e improvisação, os britânicos conseguiram restaurar a ordem e garantir o sucesso logístico na campanha das Malvinas (Badsey, 2013).

A experiência da Guerra das Malvinas, apesar da vitória, expôs as fragilidades da logística britânica em conflitos fora da área da OTAN e ressaltou a importância de um planejamento logístico detalhado e adaptado às condições específicas do campo de batalha. A capacidade de adaptação e a bravura das tropas em combate, somadas ao apoio internacional, foram fatores decisivos para que os britânicos superassem os desafios logísticos e alcançassem a vitória (Badsey, 2013).

3.4 A ESTRUTURA DE COMANDO

A Força-Tarefa era oficialmente conhecida como Força-Tarefa 317, sob o comando do Almirante Fieldhouse, Comandante da Força-Tarefa do Atlântico Sul, ficando sediado em *Northwood*. Outros designados oficialmente incluíam o Contra-

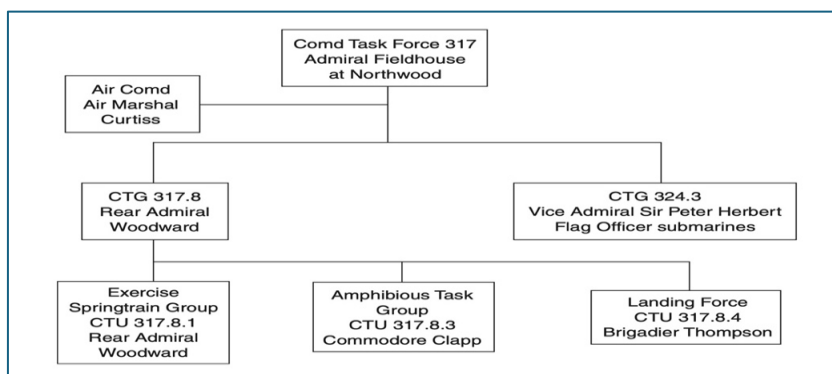
¹² Assentamento localizado em *East Falkland*, na costa noroeste, na margem de San Carlos Water, a poucos quilômetros de *Port San Carlos*.

¹³ Consolidação de um número de volumes menores numa única carga por meio de paletes (Ballou, 2007)

Almirante Woodward como Comandante do Grupo-Tarefa de Batalha de Porta-Aviões, o Brigadeiro Thompson como Comandante da Força de Desembarque, o Comodoro Clapp como Comandante da Força-Tarefa Anfíbia (Badsey; Havers; Grove, 2005).

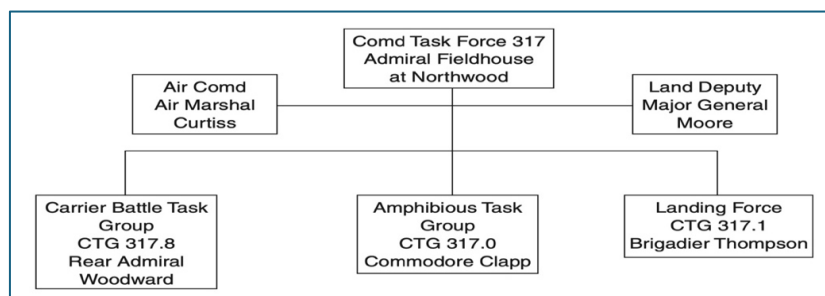
A relação de comando em vigor inicialmente não era doutrinária para operações anfíbias, embora tenha melhorado desde a partida da Força-Tarefa, com Clapp e Thompson reportando-se a Woodward conforme ilustrado na Figura 2. Fieldhouse corrigiu essa subordinação ao emitir uma nova organização para a Força-Tarefa 317, ilustrado pela Figura 3, com os três comandantes reportando diretamente a ele, embora a doutrina anfíbia estabeleça que o Comando da Força de Desembarque seja subordinado ao Comando da Força-Tarefa Anfíbia até que as forças desembarquem, a cabeça de praia esteja segura e capacidades logísticas suficientes existam tanto no mar quanto em terra para que as unidades de combate terrestre possam avançar (Privratsky, 2014).

Figura 2 – Estrutura de Comando inicial da Força-Tarefa do Atlântico Sul



Fonte: BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005

Figura 3 – Estrutura de Comando da Força-Tarefa do Atlântico Sul após correção



Fonte: Fonte: BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005

No tocante às responsabilidades, ficaria a cargo de Woodward estabelecer o controle do mar e do espaço aéreo para proteger a Força-Tarefa; de Clapp em garantir

o transporte com segurança de todo o elemento de apoio de serviços durante o assalto anfíbio; e de Thompson a proteção das praias e seguir com o combate adiante para derrotar os argentinos e restabelecer o controle britânico de Falklands (Thompson, 2008).

A unidade que teve grande destaque na Guerra das Malvinas, demonstrando uma preparação diferenciada para os desafios que foram enfrentados, foi a 3 *Commando Brigade*, devido ao seu treinamento específico e ao seu suporte logístico próprio e bem estruturado. Esta força foi projetada e treinada para planejar e executar operações fora das áreas de atuação da OTAN, ou seja, em locais além das fronteiras dos estados membros, onde não havia reservas logísticas disponíveis, designadas como operações “*out of area*”. Por essa razão, a 3 *Commando Brigade* possui seu próprio regimento de logística, o *Commando Logistic Regiment*. Durante a campanha, esse regimento foi essencial para fornecer o apoio necessário às operações em locais remotos, levando a um aumento de seu efetivo de 256 para 673 membros (Badsey, 2013; Clair, 1993).

O *Commando Logistic Regiment* foi criado entre 1971 e 1972 com o objetivo de fornecer suporte logístico para operações militares não convencionais, sendo totalmente dedicado, especializado e adaptado ao funcionamento dessas forças. Normalmente, esse regimento contava com mais de 600 homens, no entanto, a mobilização para o conflito no Atlântico Sul exigiu um aumento de 350 homens. As unidades principais incluíam esquadrões médicos, de transporte, de oficina e de artilharia, organizados em sua maioria em uma estrutura de três tropas (Privratsky, 2014).

A capacidade de cada esquadrão de fornecer tropas ou destacamentos avançados permitiu que o *Commando Logistic Regiment* estabelecesse e mantivesse múltiplas áreas de apoio, aumentando a flexibilidade geral e permitindo que os regimentos de manobra operassem de forma independente, por curtos períodos, sem depender continuamente das linhas de comunicação para a Área de Manutenção da Brigada ou BMA, o termo de comando para sua principal base logística (Privratsky, 2014).

3.5 OS CONCEITOS LOGÍSTICOS ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO

A logística britânica é regida por cinco princípios chave: previsão, economia, flexibilidade, simplicidade e cooperação. A previsão exige planejamento antecipado e adaptação a diferentes fases operacionais. A economia busca otimizar a utilização de recursos limitados, desde a aquisição de equipamentos até a gestão de estoque e prioridades logísticas. A flexibilidade garante a entrega da quantidade correta de suprimentos no momento e local adequados, adaptando-se a situações dinâmicas, como perdas de material ou mudanças de estratégia. A simplicidade busca planos e sistemas logísticos descomplicados para abastecimento, manutenção e operações. Por fim, a cooperação enfatiza o compartilhamento de recursos e a coordenação entre unidades, evitando duplicação de esforços e maximizando a eficiência logística (Clair, 1993).

Em operações anfíbias com uma força do tamanho de uma Brigada de Comandos, os britânicos estabelecem uma base em terra, seguindo de uma Área de Apoio à Praia (BSA)¹⁴. Conforme as operações se expandem, uma Área de Manutenção da Brigada (BMA)¹⁵ pode ser estabelecida em um local mais interior ou alternativo. Ambas as áreas oferecem suprimentos, transporte, manutenção e outras atividades logísticas. Uma BMA avançada pode ser criada para reduzir as linhas de comunicação, com o apoio adequado à situação tática. Unidades podem receber apoio logístico de qualquer uma dessas áreas, ou de um ponto de distribuição (DP)¹⁶, similar ao ponto de ressuprimento logístico (LRP)¹⁷ dos EUA (Clair, 1993).

Tanto a BMA quanto a BMA avançada oferecem apoio logístico, enquanto o DP serve como um ponto central para retirada de suprimentos críticos. Em operações terrestres, uma brigada de infantaria do Exército pode optar por estabelecer uma BSA, BMA avançada ou DP, adaptando sua estrutura logística à situação específica. Essa flexibilidade permite que as forças britânicas se adaptem a diferentes cenários e garantam o suporte logístico necessário para o sucesso das operações (Clair, 1993).

No início de abril de 1982, o MD britânico definiu quatro objetivos principais para a operação: implementar uma Zona de Exclusão Total (TEZ)¹⁸ nas Falklands, estabelecer superioridade marítima e aérea na TEZ o mais rápido possível, recuperar a Ilha da Geórgia do Sul e, finalmente, retomar as Ilhas Falklands. A primeira ação

¹⁴ Sigla utilizada para Base Support Area (Clair, 1993)

¹⁵ Sigla utilizada para Base Maintenance Area (Clair, 1993)

¹⁶ Sigla utilizada para Distribution Point (Privratsky, 2014).

¹⁷ Sigla utilizada para Logistic Resupply Point (Clair, 1993).

¹⁸ Sigla utilizada para Total Exclusion Zone (Privratsky, 2014).

concreta se deu em 7 de abril, com o envio do contratorpedeiro Antrim e da fragata Plymouth para a Ilha de Ascensão, com o intuito de realizar operações na Geórgia do Sul. Simultaneamente, os britânicos anunciaram a implementação da TEZ nas Falklands a partir de 12 de abril, com um raio inicial de 300 quilômetros, posteriormente ampliado para 320 quilômetros, visando proteger as forças britânicas de ataques aéreos provenientes das bases argentinas (Privratsky, 2014).

Contudo, a superioridade aérea argentina, com seis vezes mais aeronaves e a posse de mísseis Exocet¹⁹, representava uma séria ameaça à força-tarefa britânica. A ausência de um sistema de alerta antecipado para detectar caças e mísseis inimigos colocava em risco tanto os navios quanto as tropas terrestres durante as operações anfíbias (Privratsky, 2014)

Diversas questões críticas, como a melhor abordagem para o desembarque e a resposta argentina esperada, precisavam ser respondidas. A escassez de informações sobre as Falklands e as forças argentinas presentes representava um desafio adicional. A análise de mapas, a identificação de locais de desembarque e o estabelecimento de pontos logísticos de reabastecimento foram algumas das medidas tomadas para suprir a falta de dados (Privratsky, 2014).

Enquanto navegavam em direção ao Atlântico Sul, as tropas britânicas se dedicavam a treinamentos específicos, incluindo o estudo do terreno, das condições climáticas nas áreas de desembarque e de primeiros socorros. A geografia das Falklands apresentava seus próprios obstáculos: poucas praias adequadas para navios anfíbios, presença de algas volumosas que impediam a navegação de embarcações menores, lençol freático superficial que inundava o solo, podendo alagar trincheiras caso fossem construídas, e cordões rochosos que dificultavam o transporte de materiais (Privratsky, 2014).

A urgência imposta pelo MD para o planejamento da operação e a complexidade da missão no Atlântico Sul impediram que Clapp e Thompson elaborassem planos logísticos com a minúcia que estavam habituados, o que prenunciava dificuldades futuras (Privratsky, 2014).

Após analisar as poucas informações disponíveis, Clapp e Thompson decidiram realizar o desembarque na Ilha *East Falkland*, concentrando o ataque no

¹⁹ Míssil antinavio de origem francesa, que possuía médio alcance, podendo ser lançado de plataformas navais, aéreas e terrestres.

local onde se encontrava a maior parcela das forças argentinas e mantendo o elemento surpresa. A escolha da cabeça de praia ideal para o desembarque levou em consideração fatores como a capacidade de manobra das lanchas de desembarque, a existência de vias de acesso para veículos, a segurança contra ataques terrestres, aéreos e navais. Cinco áreas de desembarque foram selecionadas considerando esses critérios (Badsey, 2013; Privratsky, 2014).

Simultaneamente, o Tenente-Coronel Hellberg e seus líderes do *Commando Logistic Regiment*, elaborava cenários de apoio logístico para o desembarque anfíbio. Após o estabelecimento de uma cabeça de praia segura, o regimento se encarregaria de transportar suprimentos e serviços essenciais para duas áreas de armazenamento, cada uma com autonomia de três a cinco dias. À medida que as tropas avançassem, o regimento criaria áreas de apoio avançado para garantir o fornecimento de munições, rações e suprimentos médicos. Pontos de distribuição móveis seriam estabelecidos para atender às necessidades logísticas em áreas remotas ou de difícil acesso (Privratsky, 2014).

Para calcular as necessidades da força de desembarque, o *Commando Logistic Regiment* utilizou uma taxa média estimada de consumo de munição, rações e suprimentos, comumente referida como Taxa de Fornecimento Diária para Combate (*DCSR*)²⁰. Dois navios de desembarque logístico (*LSL*)²¹, cada um com suprimentos para dois dias, apoiariam as operações em terra. Inicialmente, apenas um *LSL*, transportando dois *DCSR*, apoiaria o desembarque, enquanto o segundo permaneceria fora da TEZ como reserva. Em terra, a estrutura logística seria composta por um elemento de comando e controle, uma estação de primeiros socorros, um destacamento de engenharia, um paiol móvel de munições e uma unidade de controle aéreo. A evacuação de baixas seria realizada diretamente para o navio hospital *STUFT*²² *Canberra*. Um segundo cenário, com dois desembarques simultâneos em locais diferentes, também foi considerado, com um *LSL* alocado para cada operação e transportando dois *DCSR* (Privratsky, 2014).

O conceito logístico de Hellberg, aprovado pela *3 Commando Brigade*, considerava a inferioridade aérea britânica como um fator crítico a ser superado para

²⁰ Sigla utilizada para termo Daily Combat Supply Rate (Privratsky, 2014).

²¹ Sigla utilizada para o termo Landing Ship Logistic (Privratsky, 2014).

²² Sigla utilizada para o termo *Ship Taken Up From Trade*. Eram as embarcações civis requisitadas pelo governo britânico para uso militar durante o conflito (Privratsky, 2014).

garantir a segurança e a fluidez do corredor logístico entre os navios e as praias de desembarque (Privratsky, 2014).

A aproximação do inverno no Atlântico Sul e o tempo limitado que o *Carrier Battle Group* poderia permanecer na área de operações, antes que as necessidades de reparos dos navios se tornassem essenciais, aumentavam a pressão por uma solução rápida. O Almirante John Woodward, comandante da força-tarefa, estabeleceu o final de junho como prazo final para a conclusão da missão, com a janela ideal para o assalto anfíbio entre 16 e 25 de maio. No entanto, divergências surgiram em relação ao plano de Woodward de estabelecer uma cabeça-de-ponte²³ na Ilha *West Falkland* para apoiar as operações na Ilha *East Falkland*. Clapp e Thompson argumentavam que um desembarque inicial na *West Falkland* comprometeria o fator surpresa e prolongaria o conflito (Privratsky, 2014).

Enquanto a equipe do *HMS Fearless* analisava as recomendações de Woodward, a *3 Commando Brigade* recebia as mapas militares que permitiriam a coordenação das tropas, o planejamento de movimentos, a identificação de posições inimigas e a solicitação de fogo de apoio naval. A chegada de duas toneladas de mapas por via aérea demonstrava a importância da informação geográfica para o sucesso da operação (Privratsky, 2014).

Em suma, o planejamento da Operação Corporate exigiu que o Estado-Maior britânico superasse desafios logísticos complexos, a escassez de informações, a urgência imposta pelo tempo e as discordâncias internas. A capacidade de adaptação, a expertise militar e a determinação em retomar as Ilhas Falklands foram elementos essenciais para o sucesso da operação.

²³ É um termo militar para a construção de uma posição estratégica do outro lado de um rio ou mar que seja território do seu inimigo.

4 COMPARAÇÃO

Neste capítulo, confrontaremos os preceitos da doutrina de logística militar brasileira, inclusive as especificidades envolvidas nas operações anfíbias, com a realidade da logística empregada na Operação Corporate, durante a Guerra das Malvinas. Essa análise visa identificar convergências e divergências entre a teoria e a prática, fornecendo subsídios para a avaliação da aplicabilidade da doutrina brasileira em cenários reais.

É fundamental ressaltar que a Guerra das Malvinas apresentou, embora sendo um conflito de menor escala em comparação com outros conflitos de ordem mundial, desafios logísticos específicos e complexos, principalmente, devido à localização remota do arquipélago e às condições climáticas adversas. Portanto, ao compararmos a logística da Operação Corporate com a doutrina de logística militar brasileira, devemos considerar as diferenças de contexto e magnitude das operações, sem desconsiderar a importância de analisar os princípios e procedimentos adotados em cada caso.

Dessa forma, ao compararmos a doutrina de logística militar brasileira com a logística da Operação Corporate, tem-se como objetivo a extração de lições valiosas para a otimização da logística em futuras operações anfíbias, considerando as peculiaridades do contexto brasileiro.

4.1 MOBILIZAÇÃO

A comparação entre os aspectos teóricos e doutrinários que versam sobre mobilização militar brasileira e a realidade vivida pelos britânicos na Guerra das Malvinas, apesar de contextos distintos, revela pontos de convergência e divergência que lançam luz sobre a condição do Brasil em um eventual conflito de grande escala. Um ponto em comum entre as duas situações é a importância da logística e da capacidade de adaptação rápida a desafios complexos. No caso real estudado, a mobilização eficiente demandou a reconfiguração de recursos, incluindo a requisição de navios mercantes para o transporte de tropas e suprimentos, evidenciando a necessidade de uma estrutura logística robusta e flexível, assim como também é previsto em nossas normas. A preparação para a mobilização, tanto no contexto

britânico como a previsão doutrinária brasileira, envolve ações estratégicas que visam transformar o potencial nacional em poder real, garantindo a prontidão para o uso eficiente de recursos humanos e materiais em caso de necessidade.

Outro ponto de convergência reside na importância da coordenação entre diferentes setores e órgãos governamentais para a efetivação da mobilização. A Guerra das Malvinas demonstrou a necessidade de uma ação conjunta entre o governo, a indústria naval e as FA, enquanto a teoria brasileira enfatiza a importância do Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB), que engloba áreas como segurança, inteligência, defesa civil e ciência e tecnologia, buscando integrar diferentes esferas para garantir a eficiência da resposta a crises. A capacidade de mobilizar recursos, tanto humanos como materiais, com rapidez e eficiência é essencial para o sucesso de uma operação militar em grande escala, e essa necessidade é reconhecida tanto na experiência britânica quanto prevista pela doutrina brasileira.

No entanto, existe uma diferença fundamental entre as duas situações: a escala e o tempo disponível para a mobilização. A Guerra das Malvinas exigiu uma resposta imediata a uma invasão em curso, enquanto a doutrina brasileira se concentra em uma preparação mais gradual e abrangente, com foco na transformação do potencial nacional em poder real ao longo do tempo. Esse contraste se deve, na maioria, ao contexto geopolítico de cada país. O Reino Unido enfrentava, como potência global, uma ameaça direta à sua soberania, enquanto o Brasil, com uma postura de defesa e não-intervenção, prioriza a manutenção da paz e da segurança interna, com uma mobilização focada na dissuasão e na defesa territorial.

A análise da mobilização britânica na Guerra das Malvinas oferece *insights* importantes para a avaliação da condição brasileira em um eventual conflito de grande magnitude. O Brasil possui uma estrutura de mobilização nacional em desenvolvimento, com base em políticas e estratégias que visam integrar diferentes setores para a resposta a crises. No entanto, a experiência britânica destaca a necessidade de aprimorar a capacidade de resposta rápida e eficaz, com especial atenção à logística, à adaptação a situações complexas e à coordenação entre diferentes órgãos governamentais. A efetividade da mobilização brasileira em um cenário de conflito dependerá de sua capacidade de superar desafios logísticos, de garantir a prontidão de seus recursos humanos e materiais, e de promover a integração eficiente entre as esferas civil e militar.

4.2 ORGANIZAÇÃO DO COMANDO OPERACIONAL

A análise comparativa entre a doutrina brasileira de operações anfíbias e a estrutura de comando britânica na Guerra das Malvinas revela pontos de convergência e divergência relevantes, demonstrando como a teoria se aplica, se adapta ou se desvia da prática em cenários reais.

Em relação à estrutura de comando, tanto a doutrina brasileira quanto a estrutura britânica enfatizam a importância de uma hierarquia clara para o sucesso das operações anfíbias. A doutrina brasileira define o ComForTarAnf como autoridade máxima durante a fase de execução da OpAnf, com o ComForDbq subordinado a ele. Já a estrutura de comando da força naval britânica empregada na Guerra das Malvinas, por outro lado, revelou um cenário mais complexo e dinâmico, com adaptações durante o desenvolvimento da operação. Inicialmente, a Força-Tarefa 317 seguia uma estrutura de comando não estritamente doutrinária, com o ComForTarAnf e o ComForDbq reportando-se diretamente ao Comandante do Grupo-Tarefa de Batalha de Porta-Aviões, porém, no decorrer da operação, essa estrutura foi modificada, passando os três comandantes dos Grupos-tarefas a reportarem-se diretamente ao Comandante da Força-Tarefa do Atlântico Sul, sediado na Inglaterra, mesmo que a doutrina previsse que o ComForDbq fosse subordinado ao ComForTarAnf até que as forças desembarcassem e a CP estivesse assegurada e com as capacidades logísticas estabelecidas.

Além do mencionado anteriormente, na doutrina brasileira, é prevista a possibilidade de delegação do controle do ApAe e do ApFN para o ComForDbq durante a OpAnf, não tendo sido observado na literatura de pesquisa do conflito tal procedimento pelos britânicos.

A doutrina brasileira e a Guerra das Malvinas também convergem em relação às fases da operação e à importância da logística. A doutrina descreve as cinco fases de uma operação anfíbia: Planejamento, Embarque, Ensaio, Travessia e Assalto. A Guerra das Malvinas seguiu um processo similar, com etapas de planejamento, embarque, transporte e assalto. Ambas demonstram a relevância da logística para o sucesso da operação. A doutrina brasileira enfatiza o papel do Componente de Apoio de Serviços ao Combate, enquanto na Guerra das Malvinas o *Commando Logistic Brigade* da 3 *Commando Brigade* se mostrou fundamental para o sucesso das

operações britânicas, evidenciando a necessidade de um sistema logístico eficiente e dedicado para operações "out of area".

No entanto, a doutrina brasileira não aborda especificamente o preparo para operações "out of area", como as enfrentadas pelos britânicos na Guerra das Malvinas, decorrente certamente pela diferença da necessidade de emprego de suas marinhas no cenário internacional. A *3 Commando Brigade* e seu comando logístico demonstraram a importância de um treinamento específico e estrutura logística dedicada para lidar com tamanhos desafios.

A experiência britânica na Guerra das Malvinas evidencia a necessidade de flexibilidade para adaptar a estrutura de comando e a logística às exigências do conflito, investir em treinamento específico e estrutura logística para operações em ambientes remotos e garantir uma comunicação eficiente e uma coordenação entre os diferentes braços das FA.

Em suma, a comparação da doutrina de logística militar brasileira com a prática britânica na Guerra das Malvinas demonstra que a teoria, embora ofereça um arcabouço para a organização de operações anfíbias, precisa ser adaptada às necessidades específicas de cada contexto. Fatores como a localização geográfica, o tipo de ameaça, a disponibilidade de recursos e a experiência adquirida em operações reais podem influenciar a forma como a teoria se aplica. As considerações levantadas através da análise da doutrina de logística militar brasileira e da Guerra das Malvinas podem ser valiosas para o desenvolvimento de estratégias e planos de operações anfíbias mais eficazes, levando em conta os desafios e as oportunidades do século XXI.

4.3 ORGANIZAÇÃO LOGÍSTICA PARA O COMBATE

A análise comparativa entre a doutrina de logística militar brasileira para OpAnf e a prática empregada pela *3 Commando Brigade* britânica na Guerra das Malvinas revela semelhanças e diferenças significativas. Tanto a doutrina quanto a realidade estudadas, enfatizam a importância da logística para o sucesso das operações anfíbias, reconhecendo a necessidade de adaptação a ambientes desafiadores e a imprevistos inerentes a esse tipo de operação.

A estrutura organizacional para o provimento de apoio logístico apresenta similaridades. O GptOpFuzNav brasileiro encontra paralelo na *3 Commando Brigade*,

ambos representando as unidades operativas principais. As funções do CASC brasileiro, responsável pelo ApSvCmb da Força de Desembarque (ForDbq), são comparáveis às do *Commando Logistic Regiment* britânico, incumbido de suprir as necessidades da brigada em combate. Porém, cabe salientar que há uma certa diferença, uma vez que o Manual de Operações do Componente de Apoio de Serviço ao Combate dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais prevê que o ApSvCmb é proporcionado por parcela da ForDbq ou GptOpFuzNav, já no caso estudado, o *Commando Logistic Brigade* não tratava-se de parcela orgânica do *3 Commando Brigade*.

As AApP, estabelecidas pelos brasileiros durante o MNT, assemelham-se às BSA (Beach Support Area) britânicas, servindo como pontos iniciais de apoio logístico na cabeça de praia.

A progressão da estrutura logística também apresenta paralelos. Assim como os brasileiros evoluem suas AApP para AApSvCmb, ampliando e consolidando o apoio logístico em terra, os britânicos podem estabelecer uma BMA (Brigada Maintenance Area) para proporcionar suporte mais abrangente e próximo à frente de combate. A capacidade de adaptar a estrutura logística às necessidades específicas da operação é destacada em ambos os casos, seja pela transformação das áreas de apoio ou pela criação de pontos de distribuição (PD) para suprir unidades em áreas remotas, similar aos LRP americanos, mencionados no capítulo anterior.

Contudo, algumas características peculiares de cada lado se destacam. A doutrina brasileira apresenta bom detalhamento em termos de fases e procedimentos logísticos específicos nas OpAnf, com ênfase na doutrina do "Crescente Logístico", que descreve o processo de desenvolvimento gradual do apoio logístico a partir do mar. Os britânicos demonstraram, por sua vez, na prática, uma maior flexibilidade na aplicação de sua doutrina, adaptando-se às condições específicas da Guerra das Malvinas, como a carência de informações e a urgência da missão. A necessidade de improvisação e de tomar decisões logísticas complexas em situações de pressão evidencia a importância da experiência e da capacidade de adaptação.

Por fim, este capítulo buscou apontar a existência de algumas similaridades e diferenças entre as soluções perpetradas pelos britânicos no planejamento e execução logística da Operação Corporate com os pontos correlatos previstos na doutrina brasileira.

5 Conclusão

A análise comparativa entre a doutrina de logística militar brasileira e as práticas logísticas adotadas pelo Reino Unido durante a Guerra das Malvinas revela importantes lições e considerações para o aprimoramento das operações logísticas das FA brasileira. A pesquisa evidenciou que, apesar das diferenças contextuais e históricas, há convergências significativas que podem ser exploradas para fortalecer a capacidade logística brasileira em operações anfíbias e outros tipos de missões complexas.

Durante a Guerra das Malvinas, o Reino Unido enfrentou desafios logísticos formidáveis, dada a distância entre o TO e o território britânico, além das condições climáticas adversas e a necessidade de sustentar uma força expedicionária por um período prolongado. A operação destacou a importância de uma logística bem planejada e executada, com a capacidade de adaptação a imprevistos e a integração eficaz de diferentes componentes logísticos.

A doutrina de logística militar brasileira estabelece, conforme delineada em documentos como o MD42-M-02 (Doutrina de Logística Militar) e o MD33-M-14 (Manual de Operações Anfíbias), diretrizes abrangentes para o planejamento e a execução de operações logísticas. No entanto, a comparação com a operação britânica na Guerra das Malvinas sugere algumas áreas de melhoria e adaptação que poderiam ser consideradas para fortalecer ainda mais a capacidade logística das FA do Brasil.

Um dos pontos de convergência mais notáveis é a importância da mobilização rápida e eficiente de recursos. O Reino Unido conseguiu reunir e mobilizar uma força substancial em um curto período, utilizando tanto recursos militares quanto civis, incluindo a requisição de navios civis para apoiar a operação militar. A doutrina brasileira prevê uma sistemática e, também, enfatiza a mobilização nacional, mas a prática britânica oferece um exemplo concreto de como integrar efetivamente recursos civis e militares em uma operação de grande escala.

A utilização estratégica de bases de apoio, como a Ilha de Ascensão, foi crucial para o sucesso logístico britânico. Essa base avançada permitiu que os britânicos mantivessem um fluxo constante de suprimentos e reforços, além de servir como ponto de coordenação para as operações no Atlântico Sul. A doutrina brasileira poderia se beneficiar da inclusão de diretrizes mais detalhadas sobre a utilização de

bases avançadas e a cooperação internacional para garantir o apoio logístico em operações distantes, apesar de não vislumbrarmos a inserção brasileira em uma problemática internacional similar ao conflito estudado.

A coordenação e o comando logístico também se destacam como elementos essenciais. A criação de um Comando Logístico Componente pelos britânicos permitiu uma gestão centralizada e eficiente dos recursos logísticos, assegurando que as necessidades das forças em campo fossem atendidas de maneira oportuna e eficaz. A doutrina brasileira reconhece a importância da coordenação logística, mas a experiência britânica sublinha a necessidade de estruturas de comando claras e integradas para gerenciar operações logísticas complexas.

No nível operacional, a Guerra das Malvinas demonstrou a importância da flexibilidade logística. Os britânicos enfrentaram diversos imprevistos e desafios, incluindo ataques aéreos e dificuldades no desembarque de tropas e suprimentos. A capacidade de adaptar rapidamente os planos logísticos às condições em constante mudança foi um fator crítico para o sucesso. A doutrina brasileira deve enfatizar a necessidade de flexibilidade e adaptabilidade nas operações logísticas, garantindo que as forças sejam capazes de responder eficazmente a circunstâncias imprevistas.

Outra área de destaque é o treinamento e a preparação das forças logísticas. A operação britânica contou com pessoal altamente treinado e experiente, capaz de gerenciar a complexidade da logística em um ambiente de combate. A doutrina brasileira deve continuar a investir no treinamento especializado de pessoal logístico, assegurando que eles estejam preparados para enfrentar os desafios das operações modernas.

Finalmente, a comparação entre a doutrina brasileira e a prática britânica destaca a importância da interoperabilidade entre as forças. A operação britânica integrou de maneira eficaz diferentes ramos das FA, bem como recursos civis, para alcançar seus objetivos logísticos. A doutrina brasileira deve continuar a promover a interoperabilidade e a cooperação entre os diferentes ramos das FA e outros atores relevantes, garantindo uma abordagem coesa e integrada para a logística militar.

Em conclusão, a doutrina de logística militar brasileira está bem fundamentada e oferece uma base sólida para o planejamento e a execução de operações logísticas. No entanto, a experiência britânica na Guerra das Malvinas oferece lições valiosas que podem ser incorporadas para fortalecer ainda mais essa doutrina. Ao adotar práticas de mobilização rápida, utilização estratégica de bases avançadas,

coordenação centralizada, flexibilidade operacional, treinamento especializado e interoperabilidade, as FA brasileiras estarão melhor preparadas para enfrentar os desafios logísticos de operações futuras.

Esta pesquisa contribui para o campo da logística militar ao fornecer uma análise comparativa entre a doutrina brasileira e as práticas britânicas, identificando áreas de melhoria para o aprimoramento da logística militar brasileira. Espera-se que as conclusões apresentadas neste trabalho possam servir como base para futuros estudos e para o desenvolvimento contínuo da doutrina de logística militar no Brasil, assegurando que o país esteja preparado para responder, eficazmente, às demandas operacionais de um ambiente de segurança cada vez mais complexo e imprevisível.

Além disso, este estudo destaca a importância de continuar a revisão e atualização das doutrinas militares, incorporando as lições aprendidas de conflitos passados e de experiências internacionais. A capacidade de aprender e adaptar é crucial para garantir que as FA brasileiras mantenham sua eficácia e prontidão em um mundo em constante mudança. As recomendações apresentadas aqui devem ser vistas como um ponto de partida para um diálogo contínuo e um processo de melhoria constante, visando fortalecer a logística militar e, conseqüentemente, a capacidade de defesa do Brasil.

REFERÊNCIAS

- BADSEY, Stephen, **The Logistics of the British Recovery of the Falkland Islands 1982**, International Forum on War History: Proceedings, 2013.
- BADSEY, S.; HAVERS, R.; GROVE; M. **The Falklands conflict twenty years on lessons for the future**. London – New Yoyk: 2005.
- BALLOU, R. H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos / Logística Empresarial**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2007.
- BOWERSOX, Donald J. ... et al. **Gestão Logística da Cadeia de Suprimentos**. 4. ed. Porto Alegre: AMGH, 2014.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Corpo de Fuzileiros Navais. Comando-Geral. *CGCFN-0-1. Manual Básico dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais*. 1. ed. Rio de Janeiro, 2020a.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Corpo de Fuzileiros Navais. Comando-Geral. *CGCFN-1-1. Manual de Operações da Força de Desembarque*. 1a Revisão. Rio de Janeiro, 2021.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Corpo de Fuzileiros Navais. Comando-Geral. *CGCFN-33. Manual de Operações do Componente de Apoio de Serviços ao Combate dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais*. 1. ed. Rio de Janeiro, 2008.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. *EMA-305. Doutrina Militar Naval*. 1. ed. Brasília, 2017.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Estado Maior da Armada. EMA-400. **Manual de Logística da Marinha**. 2. rev. Brasília. 2003.
- BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília. 2020b.
- BRASIL. Ministério da Defesa. **Doutrina de Operações Conjuntas**. Brasília. 2020c.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD33-M-14. **Manual de Operações Anfíbias**. Brasília 2020d.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD35-G-01. **Glossário das Forças Armadas**. Brasília. 2015a.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD41-M-01. **Doutrina de Mobilização Militar**. 2. ed. Brasília, 2015b.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD41-M-02. **Manual de Mobilização Militar**. 2. ed. Brasília, 2022.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD42-M-02. **Dourina de Logística Militar**. 3. ed. Brasília, 2016.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional. **Doutrina básica de mobilização nacional**. Brasília, 1987.

CLAIR, Carol D., **Lessons in Combat Service Support Tactical Mobility: The Afghanistan Conflict, Falklands War and Operation Desert Shield/Desert Storm, Fort Leavenworth**. Kansas, School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff Colleague, 1993.

CLAPP, Michael. Foreword. *In*: PRIVRATSKY, Kenneth L. **Logistics in the Falklands War: Amphibious Assault Falklands: The Battle of San Carlos Water**. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Military, 2014.

COGGIOLA, Osvaldo. **A Outra Guerra do Fim do Mundo: A Batalha pelas Malvinas e a América do Sul**. Ateliê Editorial: Cotia, SP, 2014.

GUADAGNINO, Luiz; LAGE, Rogério. **O Conjugado Anfíbio como ferramenta da capacidade expedicionária do Poder Naval**. O Anfíbio n. 31, Rio de Janeiro, 2013.

Hastings, M., & Jenkins, S. *The Battle for the Falklands*. London: Pan Books. 1983.

MOREIRA, Marcelo V. **O Crescente Logístico nas Operações Anfíbias**. Âncoras e Fuzis n. 51, Rio de Janeiro, 2020.

NOTT, John. Foreword. *In*: PRIVRATSKY, Kenneth L. **Logistics in the Falklands War: behind the British victory**. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Military, 2014.

PRIVRATSKY, Kenneth L. **Logistics in the Falklands War: behind the British victory**. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Military, 2014. 759

THATCHER, Margaret, **The Downing Street Years**, United Kingdom, HarperCollins, 1993.

RAMSEY, Gordon (ed.). **The Falklands War Then and Now**, Great Britain: After the Battle, 2009.

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

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