



ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

CAP SV INT AILTON BEMFICA DOS SANTOS

**LOGÍSTICA DA GUERRA DAS MALVINAS DE ACORDO COM A DOUTRINA
MILITAR TERRESTRE BRASILEIRA**

**Rio de Janeiro
2019**



ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

CAP SV INT AILTON BEMFICA DOS SANTOS

**LOGÍSTICA DA GUERRA DAS MALVINAS DE ACORDO COM A DOUTRINA
MILITAR TERRESTRE BRASILEIRA**

Trabalho acadêmico apresentado à
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais,
como requisito para a especialização
em Ciências Militares com ênfase em
Doutrina.

**Rio de Janeiro
2019**



**MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
DECEx - DESMil
ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS
(EsAO/1919)**

DIVISÃO DE ENSINO / SEÇÃO DE PÓS-GRADUAÇÃO

FOLHA DE APROVAÇÃO

Autor: **Cap Int AILTON BEMFICA DOS SANTOS**

Título: **LOGÍSTICA DA GUERRA DAS MALVINAS DE ACORDO COM A
DOCTRINA MILITAR TERRESTRE BRASILEIRA**

**Trabalho Acadêmico, apresentado à
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais,
como requisito parcial para a obtenção da
especialização em Ciências Militares, com
ênfase em Doutrina, pós-graduação
universitária lato sensu.**

APROVADO EM _____ / _____ / _____ CONCEITO: _____

BANCA EXAMINADORA

Membro	Menção Atribuída
CHARLES DAVIDSON SOARES BITENCOURT - Maj Cmt Curso e Presidente da Comissão	
WAGNER SANTANA DA COSTA - Maj 1º Membro e Orientador	
JOÃO PAULO DE VASCONCELLOS ACCIOLI DA SILVA - Maj 2º Membro	

AILTON BEMFICA DOS SANTOS - Cap
Aluno

HISTÓRIA MILITAR: LOGÍSTICA DA GUERRA DAS MALVINAS DE ACORDO COM A DOCTRINA MILITAR TERRESTRE BRASILEIRA

Ailton Bemfica dos Santos*
Wagner Santana da Costa**

RESUMO

A Guerra das Falklands/Malvinas foi um importante conflito ocorrido na América do Sul entre Argentinos e Britânicos no ano de 1982. A Argentina desafiou o grande poderio militar Britânico com a invasão das Ilhas Falklands/Malvinas, tomando por pressuposto que uma reação militar era improvável. As informações levantadas de maneira errada pela Inteligência Argentina e a longa distância do Reino Unido para as ilhas se mostraram suficientes para garantir a posse das ilhas na visão dos Argentinos, fato que não ocorreu. O enfrentamento entre um país subdesenvolvido – que estava em plena corrida armamentista – e uma potência militar mundial, faz com que os Brasileiros se identifiquem naturalmente com o país com que compartilhamos o maior número de características em comum, nesse caso a Argentina derrotada. O conflito impôs diferentes condições para cada país envolvido. O Brasil observava de perto o desenrolar do conflito e suas repercussões. As lições aprendidas foram um valioso guia para a série de transformações que vêm ocorrendo no Exército Brasileiro desde então. Um dos principais aspectos que diferenciava Argentinos e Britânicos era a Logística desenvolvida nos níveis Estratégico, Operacional e Tático. Nesse contexto é de grande interesse a análise das lições aprendidas na área Logística à luz da Doutrina Militar Terrestre Brasileira.

Palavras-chave: Guerra das Malvinas. Logística. Argentinos. Britânicos. Exército Brasileiro.

ABSTRACT

The Falklands / Malvinas War was a major conflict in South America between Argentines and British in 1982. Argentina challenged the great British military power with the invasion of the Falklands / Malvinas Islands, assuming that a military reaction was unlikely. The information wrongly collected by the Argentine Intelligence and the long distance from the United Kingdom to the islands proved to be sufficient to guarantee the possession of the islands in the Argentinean view, a fact that did not occur. The confrontation between an underdeveloped country - which was in the midst of an arms race - and a world military power, makes Brazilians naturally identify themselves with the country with which we share the most common features, in this case the defeated Argentina. The conflict imposed different conditions for each country involved. Brazil closely watched the unfolding of the conflict and its repercussions. The lessons learned were a valuable guide to the series of transformations that have been taking place in the Brazilian Army since then. One of the main aspects that differentiated Argentines and British was the Logistics developed at the Strategic, Operational and Tactical levels. In this context, it is of great interest to analyze the lessons learned in the Logistics area in the light of the Brazilian Terrestrial Military Doctrine.

Keywords: Falklands War. Logistics. Argentines. British. Brazilian Army.

*

* Capitão do Serviço de Intendência. Bacharel em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) em 2009.

** Capitão do Serviço de Intendência. Bacharel em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) em 2003. Especialização em Ciências Militares pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO) em 2011.

LOGÍSTICA DA GUERRA DAS MALVINAS DE ACORDO COM A DOCTRINA MILITAR TERRESTRE BRASILEIRA

1 INTRODUÇÃO

A Guerra das Malvinas foi um conflito armado entre Argentinos e Britânicos ocorrido no ano de 1982 pela posse das ilhas Falklands/Malvinas, Geórgia do Sul e Sandwich do Sul, localizadas no sul do Oceano Atlântico. Esse embate de grande vulto na América do Sul atraiu a atenção do Brasil, preocupado em manter sua posição de potência regional, e que buscou diminuir o atraso tecnológico e doutrinário em relação aos beligerantes.

No dia 2 de abril de 1982, tropas argentinas tomam as Malvinas, interrompendo um controle de quase 150 anos dos britânicos sobre o arquipélago. Tem início a única guerra convencional moderna da América do Sul. De um lado uma antiga ex-potência colonialista, com melhores equipamentos militares e forças armadas bem treinadas e com experiência em combate, situados à quase 13.000 quilômetros do arquipélago.

Do outro lado uma ex-colônia espanhola, com limitados recursos bélicos e dependência tecnológica de potências militares, recursos humanos não tão bem treinados, sem experiência de combate quanto os britânicos e situados à cerca de 750 quilômetros das ilhas.

O conflito também é considerado um marco na história militar, pela participação de uma grande potência como parte contendora desde a Segunda Grande Guerra Mundial, assim como pelo uso de forma decisiva de materiais de emprego militar com elevada tecnologia embarcada, conforme afirma Souza (2013, p. 14):

O conflito pelas ilhas, em 1982, não foi somente a mais notável confrontação militar da década; foi a primeira guerra da era dos mísseis, para uns, ou a primeira guerra da era eletrônica, para outros.

A situação política e econômica dos Britânicos e Argentinos à época foi crucial para a ocorrência do confronto e pela forma como se desenrolou. Na Argentina, o governo era composto por uma Junta Militar, com um representante de cada Força Armada sendo que o do Exército acumulava o cargo de Presidente. O governo estava muito desgastado devido a insatisfação popular com a opressão do regime militar e também com a economia. Grande parte dos historiadores acredita que a intenção dos argentinos era desviar o foco dos problemas internos elegendo uma causa maior contra um inimigo externo.

A situação dos Britânicos também não era das mais tranquilas. O governo da

Primeira-Ministra Margaret Thatcher, eleita em 1979, encontrava dificuldades na área econômica, com o aprofundamento da recessão e aumento do desemprego. Com o romper do conflito às vésperas do período eleitoral, a postura firme de Thatcher, conhecida pela alcunha de Dama de Ferro, seria fundamental para sua reeleição.

1.1 PROBLEMA

A Logística é um elemento fundamental para o combate. A sua importância é foco de novos estudos que permitem sua evolução ao longo do tempo: desde o uso da tração animal na antiguidade ao moderno emprego de operadores logísticos civis nos conflitos – também conhecidos como Contractors.

O General Dwight D. Eisenhower disse: “Você não terá dificuldade em provar que batalhas, campanhas, e mesmo guerras foram vencidas ou perdidas primariamente por causa da logística”.

Tendo em vista o cenário acima explorado, formula-se a seguinte questão: Como o resultado da Guerra das Malvinas influenciou o Exército Brasileiro?

1.2 OBJETIVOS

Do exposto e para fins de direcionar a metodologia do trabalho, foram apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos deste estudo, como se segue.

1.2.1 Objetivo Geral

Neste contexto, o objetivo primordial do trabalho é verificar a influência da logística no resultado da Guerra das Malvinas e analisar quais os impactos gerados na estrutura do Exército Brasileiro, desde o pós-guerra até os dias atuais.

1.2.2 Objetivos Específicos

Para alcançar a consecução do objetivo geral desse estudo, foram formulados quatro objetivos específicos, que possibilitam o entendimento gradual do objetivo principal deste trabalho, conforme abaixo relacionado:

- a. Identificar os antecedentes e a conjuntura política da região de litígio;
- b. Descrever a Guerra das Malvinas e as suas fases;
- c. Descrever o suporte logístico desenvolvido por cada uma das partes envolvidas no conflito;
- d. Verificar os reflexos do conflito para o Exército Brasileiro.

1.3 JUSTIFICATIVAS

Essa pesquisa se justifica pelas valiosas lições aprendidas sobre a Logística Militar que podem ser aplicadas ao Exército Brasileiro. Os ensinamentos colhidos provam, mais uma vez, a necessidade de uma constante evolução por parte do Exército Brasileiro, quando se vê um contendor com características parecidas com a do Brasil perder um conflito militar.

A Guerra das Malvinas foi um conflito revestido de características especiais que, apesar de não contar com a participação direta do Brasil, nos leva a uma reflexão profunda a respeito da nossa capacidade projetar poder e responder à ameaças externas em um cenário onde diferença tecnológica e financeira se contrapõem a execução de forma eficiente dos princípios de guerra consagrados ao longo da história.

2 METODOLOGIA

O presente capítulo tem a finalidade de estruturar o trabalho de forma que se possa entender como o autor chegou as conclusões do seu estudo.

2.1 OBJETO FORMAL DE ESTUDO

O objeto de estudo visa dar subsídios para que se possa inferir sobre a influência da Guerra das Falklands/Malvinas para o Exército Brasileiro, com um enfoque mais dedicado ao que se refere à Logística do conflito.

2.3 DELINEAMENTO DA PESQUISA

2.3.1 Procedimentos para revisão da literatura

O delineamento do trabalho consiste na condução de uma pesquisa explicativa de caráter qualitativo, com ênfase na observação de aspectos relevantes do conflito entre britânicos e argentinos, além de um estudo documental através de uma pesquisa bibliográfica confrontando os dados obtidos em trabalhos de autores referência no assunto.

2.3.2 Procedimentos metodológicos

A pesquisa contemplará a toda a linha histórica desde o descobrimento das Ilhas Falklands/Malvinas, passando por sua colonização, ocupação definitiva, antecedentes do conflito, finalizando com o conflito propriamente dito.

Para melhor compreensão a guerra foi dividida em 2 partes: a primeira fase inclui os combates aeronavais que vão desde a invasão argentina até o desembarque britânico; a segunda parte contempla os combates terrestres, desde o desembarque britânico até a capitulação final argentina.

Em complemento fazer uma análise sobre os fatores determinantes para o resultado do conflito, especialmente o componente logístico.

Por fim, traçar um paralelo com a situação do Exército Brasileiro à época e suas evoluções na direção dos ensinamentos colhidos.

2.3.3 Instrumentos

Os dados relativos a esse artigo científico foram coletados de fontes primárias e secundárias.

As fontes primárias consistem em fontes de conteúdo original, especificamente livros sobre o assunto, informes e estudos oficiais dos países envolvidos no conflito, especialmente Grã-Bretanha, Argentina e Brasil.

As fontes secundárias, fontes obtidas através da análise e avaliações de fontes primárias, no nosso caso dissertações sobre o assunto, sites especializados e portais de conhecimento na internet.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A origem do conflito sobre a posse do arquipélago das Malvinas remonta ao período colonial, em meio a disputa entre as grandes potências pelo domínio territorial nas Américas. Vários tratados e acordos foram firmados entre essas potências para organizar os seus domínios ultramarinos.

Os argentinos argumentam que portugueses e espanhóis foram os primeiros a avistar as ilhas, com documentos e mapas datados entre 1522 e 1561, quando da expedição de Fernão de Magalhães. Os britânicos dizem que a descoberta das ilhas pode ter sido feita por John Davis no ano de 1592.

Em 1690 é realizado o primeiro desembarque no arquipélago, pelo capitão inglês John Strong, reivindicando sua posse para a coroa inglesa e o nomeando Falklands, em homenagem ao seu patrocinador Lorde Falkland.

A primeira ocupação ocorre no ano de 1698, quando franceses originários de Saint-Malo, chegam ao arquipélago batizando-o de “Malouines”. Esse nome foi adaptado pelos

hispânicos para “Malvinas”.

O ano de 1765 marca a ocupação das ilhas simultaneamente por ingleses e franceses, na Ilha Sounders (próximo à Malvina Ocidental) e na Malvina Oriental, respectivamente. Ambos os assentamentos não sabiam da existência um do outro até que em 2 de dezembro de 1766 a ocupação francesa é descoberta pelos ingleses, quase dando origem a um conflito local. Os ingleses retornam ao seu assentamento sem a definição sobre a posse.

A Coroa Espanhola fica sabendo da ocupação em seus domínios e reclama a posse do arquipélago. O Rei Luis XV concorda com o pedido e entrega sua parte à Espanha em 1767, mediante indenização sobre as benfeitorias realizadas pelos franceses. Os ingleses se retiram somente em 1774, mesmo depois de um acordo entre ingleses e espanhóis sobre a utilização da Ilha Sounders pelos britânicos. Nesse momento os ingleses enfrentavam uma rebelião em sua importante colônia na América do Norte e não podiam dispersar meios em região tão distante.

A ocupação espanhola dura até 1811, quando o processo de independência das colônias espanholas no continente exigem todo o esforço da Coroa. As ilhas ficam desocupadas por mais de uma década.

Com a independência das colônias espanholas em 1816, o novo governo de Buenos Aires começa a se preocupar com a ocupação das ilhas no ano de 1821, com boa parte dos colonos argentinos chegando em 1827.

Tensões entre o governo local e navios de caça e pesca norte-americanos fizeram os ingleses temerem por uma ação de tomada das ilhas. Com isso, em 1833, os ingleses se antecipam e enviam dois navios de guerra britânicos sob comando do capitão James Onslow para tomar posse das ilhas e expulsar os argentinos assentados, iniciando a ocupação britânica que seria alvo de protestos dos argentinos até os dias de hoje.

Durante este período houve diversos momentos de negociação sobre a posse do arquipélago, inclusive com iniciativas por parte do governo britânico de transferência da soberania das ilhas para os argentinos, de pronto recusada pelos habitantes locais apoiados pelo parlamento britânico.

A partir da segunda metade do séc. XX as discussões sobre as ilhas alternavam momentos amenos e mais conturbados, inclusive sob o incentivo oficial da ONU para que os países avançassem nas negociações.

Em 1971 é assinada a Declaração Conjunta de Buenos Aires, onde os argentinos se comprometem a diminuir o isolamento do arquipélago com o fornecimento de

aprovisionamentos, combustíveis, assistência sanitária, melhorias na educação e na infraestrutura, a partir de ligações mais intensas com o continente.

A maior liberdade dos argentinos no arquipélago davam a estes a impressão de desinteresse dos britânicos sobre a soberania das ilhas. Mas o diálogo aos poucos se acirrou, com a recusa gradual de negociar por parte dos britânicos, que argumentavam ser necessário o consentimento da população local para o seu prosseguimento. As hostilidades aumentaram com a ocupação clandestina das ilhas Sandwich do Sul por uma base argentina de pesquisas em novembro de 1976, chegando ao ponto dos contendores chamarem de volta seus respectivos embaixadores.

Souza, 2013, sugere que entre 1976 e 1978 foram apresentados por mais de uma ocasião planos de ocupação militar:

Há quem garanta que essa concepção teria sido apresentada ao governo militar em 1976 e 1978, sendo rechaçada em ambas as ocasiões por temor de intervenção dos submarinos britânicos. Aqueles "estudos" tiveram origem na Armada. Sua recusa ficou por conta da oposição do Exército - já que, segundo essa Força, "não passavam de 'ideias gerais'" - e vai nos explicar o planejamento hermético da Marinha tomada das Ilhas no futuro, desenvolvido à revelia dos comandantes do Exército, em 1982.

Em 1981 o General Galtieri substituiu o General Viola na presidência da Junta Militar. Galtieri obteve apoio do Almirante Anaya, que em troca pedia o apoio do Presidente para o plano naval de recuperação das Malvinas.

Em 1982 os ânimos argentinos estavam bastante acirrados em torno da demora britânica em negociar e com a proximidade da data de 150 anos da ocupação das ilhas pelos britânicos. Os argentinos pretendiam recuperar o arquipélago antes disso e agiam nos bastidores, consultando líderes nos EUA e nações sul-americanas sobre um eventual apoio à sua pretensão de retomada das ilhas. Também estavam em curso compras de materiais de emprego militar no mercado externo.

Uma ação militar já estava desenhada e uma última tentativa de negociação entre argentinos e britânicos foi realizada nos dias 26 e 27 de fevereiro de 1982 na cidade de Nova York. Nessa reunião o Vice Ministro de Relações Exteriores da Grã-Bretanha, Richard Luce, aceitou a sugestão argentina de criar uma comissão para discutir o assunto e iniciar os trabalhos "entre maio ou junho". O representante argentino, o Chanceler Costa Méndez, em sintonia com o governo argentino deixa claro que o assunto das reuniões deveria ser a transferência da soberania das Malvinas para a Argentina o mais rápido possível. A Junta Militar interpreta a sinalização inglesa como uma forma de ganhar mais

tempo.

Em março de 1982, há um estreitamento nas conversas com o governo norte-americano para sondar suas posições em caso de uma eventual ação militar contra os britânicos. A principal preocupação dos argentinos era com a posição americana como membro simultâneo da OTAN e do Tratado Interamericano de Assistência Recíproca – TIAR. As impressões argentinas sobre os americanos era de que manteriam a neutralidade. Porém a História mostra que os americanos viriam a apoiar os britânicos.

Os argentinos haviam concebido um Plano Esquemático de emprego na Malvinas conhecido como Operação Azul ou Plano Azul, que recomendava uma ação somente ao final de 1982, condenando qualquer movimento antes de 15 de maio, de modo a obter melhores condições em uma eventual reação britânica. Essas datas não eram por acaso, permitiriam a chegada de aeronaves e armamentos comprados no exterior, uma melhor preparação dos militares empregados nas ações e diminuiriam o poder de resposta britânica que não teria tempo de se mobilizar antes do inverno e que poderia ter se desfeito de importantes peças de manobra em sua ação de corte de custos militares no exterior.

Em 1979, o argentino Constantino Davidoff vence uma licitação para desmonte de instalações baleeiras na ilha Geórgia do Sul. Ele e seu pessoal deveriam cumprir exigências aduaneiras e de imigração ao entrarem e saírem da ilha, obtendo permissão da embaixada britânica em Buenos Aires e se apresentando ao chefe da Base Britânica de Levantamentos Antárticos na sigla em inglês BAS. Esse grupo de cientistas britânicos eram os únicos habitantes da ilha.

3.2 EVOLUÇÃO DOS ACONTECIMENTOS

Em 19 de março de 1982, Davidoff faz desembarcar na Geórgia do Sul uma equipe de 41 funcionários, sendo levados por um navio da Armada Argentina fretado para a empreitada. Nessa equipe estavam infiltrados um grupo de mergulhadores táticos da Armada. Eles deixam de se apresentar ao responsável pela ilha e no dia seguinte hasteiam a bandeira argentina e colocam seus uniformes.

Eles são imediatamente advertidos pelos britânicos na ilha que relatam o ocorrido ao governo britânico. Os argentinos então retiram a bandeira, porém permanecem sem se apresentar à administração britânica.

O fato acima é tido como um teste argentino para verificar o grau de determinação britânica em defender as ilhas. Outros “testes” também foram realizados, não somente

com a intenção de verificar o moral britânico, como para verificação técnica das capacidades da principal pista de pouso e adestramento das guarnições britânicas.

Nesse mesmo dia uma aeronave Learjet da Força Aérea Argentina alega uma “suposta” emergência e pouso em Port Stanley. Uma semana antes, em 11 de março, um C-130 Hércules também havia feito um pouso de emergência em Port Stanley.

O incidente na Geórgia do Sul provoca, no dia 23 de março, um intenso debate no Parlamento inglês, com unânime consenso de que a Primeira-Ministra deveria fazer algo a respeito.

No dia seguinte circula a informação não oficial na imprensa de que a Armada Britânica havia ordenado o envio dos submarinos nucleares para a região, colocando ainda mais pressão sobre o planejamento argentino. Na verdade, o envio de submarinos nucleares para a região somente foi realizado no dia 29 de março.

A crise estava evoluindo de maneira muito rápida. Os planejadores argentinos, diante do impasse na Geórgia do Sul e sem poder saber com precisão sobre o envio de submarinos nucleares, decidem antecipar os planos de uma invasão para 1º de abril, sendo realmente iniciada na madrugada do dia 2 de abril por conta do mau tempo. Receberia a alcunha de Operação Rosário.

Na semana anterior à invasão argentina, a Primeira-Ministra Margaret Thatcher observa os relatórios de inteligência que apontam como eminente uma ação militar argentina e discute com assessores formas de como responder à agressão.

Os britânicos protestam junto ao governo argentino sobre o incidente do dia 19 de março na Geórgia do Sul, advertindo que os trabalhadores que permaneceram na ilha deveriam desocupar a ilha ou seriam removidos à força.

Em 24 de março os argentinos enviam o navio de transporte ARA Bahia Paraíso para a Geórgia, onde realizam o desembarque noturno de 12 militares de operações especiais. No dia 28 de março a frota invasora argentina parte de Puerto Belgrano, no continente, com o pretexto de fazer um exercício conjunto no Uruguai, porém tendo como real destino as Ilhas Falklands.



Imagem 1 - Distância medida das Falklands. Fonte: Wikipedia

3.3 PRIMEIRA FASE DO CONFLITO – OS COMBATES AERONAVAIS

Na madrugada do dia 02 de abril começa a invasão argentina nas ilhas Falklands e Geórgia do Sul. A pequena guarnição britânica presente – cerca de 68 militares – impõem uma feroz resistência à invasão das ilhas, tendo ocorrido baixas notáveis somente no lado argentino.

A estratégia britânica era a retomada da Geórgia do Sul para depois partir para as Falklands/Malvinas. A conquista da Geórgia foi consolidada em 25 de abril, com a rendição de cerca de 130 militares argentinos diante de 120 Royal Marines e elementos de operações especiais britânicos. Os militares argentinos não opuseram resistência alguma ao avanço britânico.

O envio de navios britânicos da British Task Force (BTF) para o Teatro de Operações (TO) fora iniciado no dia 29 de março, por escalões, conforme estivessem

prontos com o pessoal e material necessários para o combate. A BTF se utiliza da Ilha de Ascensão, acerca de 6.000 km das Falklands/Malvinas para acertar os últimos detalhes de aprestamento da BTF.

É determinada pelos britânicos uma Zona de Exclusão Marítima de 200 milhas náuticas centradas na Falklands/Malvinas no dia 7 de abril, sendo transformada em Zona de Exclusão Total no dia 30 de abril, data que também marca o aprestamento das Unidades mais relevantes da BTF no TO.



Imagem 2 - Preparação da Frota Naval Britânica. Fonte: Privratsky (2016)

Os argentinos teriam total liberdade nas águas do Atlântico até o dia 12 de abril, data em que se previa a chegada dos primeiros meios navais da BTF. Apesar disso, elementos de operações especiais britânicos (tropas SAS e SBS) já se faziam presentes em terra desde o dia 10 de abril, fazendo levantamento de inteligência e sabotando tropas argentinas. Eles se utilizaram de técnicas especiais de infiltração como salto HALO a partir de helicópteros e aviões voando à grande altitude (SAS) assim como através de botes de borracha lançados de submarinos (SBS).

Nas primeiras horas do dia 1º de maio, os britânicos iniciam um bombardeio às Falklands/Malvinas a partir da base de Ascensão com um avião bombardeiro Vulcan. Ainda pela manhã 10 caças Harries reforçam o bombardeio anterior. Esses fogos tinham a intenção de causar estragos nos aeródromos de Port Stanley e Goose Green pela inutilização da pista e de equipamentos de radar argentinos. Enquanto isso navios britânicos situados à 11 km da costa de Port Stanley complementam o bombardeio aéreo.

A resposta argentina era demorada, pois seus principais meios aéreos estavam

sediados no continente e tinham poucos minutos de sobrevoo sobre as ilhas devido a autonomia de seus aviões.

A Frota britânica estava posicionada cerca de 70 milhas a leste de Port Stanley. Ela era constituída por 40 navios de guerra, destes 2 Navios-aeródromos e aproximadamente 20 Destróiers e Fragatas, e outros 60 navios de transporte de pessoal e de apoio. Os argentinos inicialmente estavam dispostos em 3 Grupo Tarefa (GT), sendo 2 GT ao norte das ilhas, onde se destacava o Navio-aeródromo 25 de Mayo, e um GT ao sul, liderado pelo Cruzador Belgrano, buscando envolver a BTF em um movimento de “pinça”.

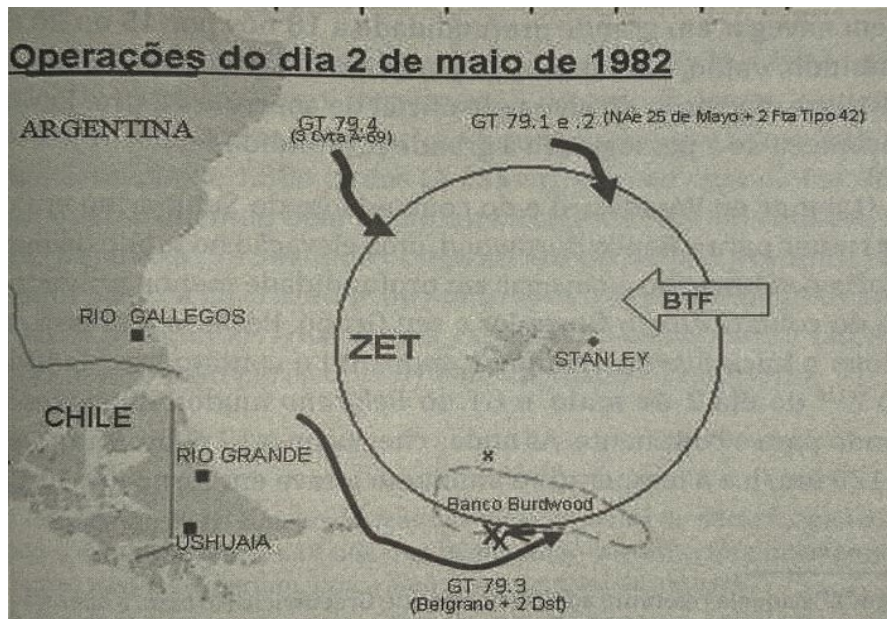


Imagem 3 - Posição dos Grupos Tarefa Navais e a ZET. Fonte: Souza (2013)

No dia 2 de maio, temendo a presença dos Submarinos Nucleares os argentinos desistem da manobra e recolhem seus meios navais para os portos no continente, onde estariam a salvo de ataques da BTF. Antes que pudesse chegar à costa, o Cruzador Belgrano é torpedeado por um submarino britânico fora da ZET e 323 homens perdem suas vidas e outros 770 tripulantes são resgatados nos dias seguintes.

Até o desembarque britânico nas ilhas, em 21 de maio, o conflito seria marcado pelos ataques da Força Aérea Argentina (FAA) contra a BTF e a resposta da BTF à FAA através da defesa antiaérea dos seus navios e ataques dos seus caças Harrier. Durante este período da disputa os argentinos quase impuseram uma derrota precoce aos britânicos, mas pouco a pouco, com a perda de um elevado número de aeronaves, a balança do conflito começou a pender para o lado britânico, conforme Souza (2013, 277):

Em levantamento ao final da guerra relacionamos: os Destróieres Sheffield e Coventry, as Fragatas Ardent, Antelope, o navio de apoio Atlantic Conveyor, o

navio de desembarque Sir Galahad e o barco de desembarque LCU F4 foram todos sinistrados por bombas e mísseis Exocet argentinos. Os Destróieres Glasgow e Antrim, as Fragatas Argonaut e Plymouth e o navio de desembarque Sir Tristram foram seriamente atingidos, além de outros seis navios danificados em menor grau. Em resumo, pode-se afirmar que a quase totalidade dos danos sofridos pela FT britânica foram causados pela Fuerza Aérea Sur.

No total, no decorrer das operações, a FAS perdeu 41% de suas aeronaves em combate e em acidentes operacionais. Essa é uma espantosa razão de atrito para qualquer Força Aérea! Os únicos caças preservados foram os Super Étendard, de triste memória para a Marinha Real.

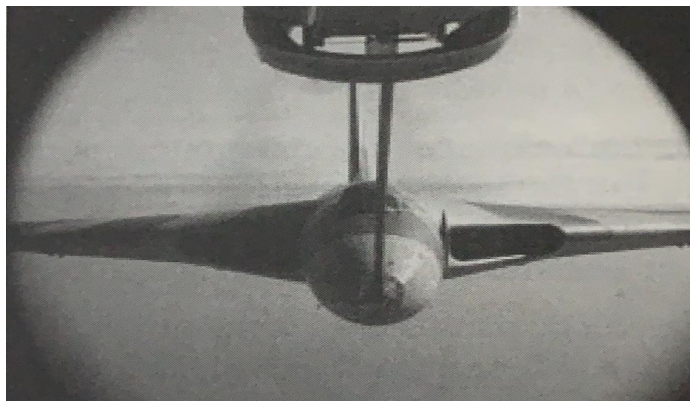


Imagem 4 - Bombardeiro Vulcan sendo reabastecido em voo. Fonte: Souza (2013)

3.4 SEGUNDA FASE DO CONFLITO – OS COMBATES TERRESTRES

O local escolhido para o desembarque britânico nas Falklands/Malvinas foi a baía de San Carlos, localizada no Falkland Sound (Estreito de San Carlos) do lado oposto à Port Stanley na Malvina Oriental. A cabeça de praia da baía oferecia proteção contra o inimigo aéreo e era fracamente defendida por tropas argentinas, que se concentravam em Port Stanley.

O desembarque foi precedido de uma ação de tropas de operações especiais contra tropas argentinas que guarneciam a pista de pouso de Pebble Island no dia 15 de maio. O principal objetivo seria destruir a pista de pouso e as aeronaves ali sediadas. Nas primeiras horas do dia 21 se inicia o desembarque na baía de San Carlos, após a neutralização do pequeno efetivo que defendia o terreno. Foram rapidamente desembarcados baterias antiaéreas, viaturas, tropas e suprimentos sem oposição dos argentinos.

As primeiras incursões aéreas contra a tropa em desembarque só viriam a ocorrer horas depois pela manhã, com aeronaves do Comando Aeronaval baseadas em Port Stanley seguidas de uma pesada sequência de bombardeios a partir de aeronaves da FAA

baseadas no continente.



Imagem 5 - A Ap Log desdobrada na Baía Ajax próxima à Baía San Carlos. Fonte: Privratsky (2016)

A estratégia da força terrestre britânica para a conquista da ilha consistia em um cerco a cidade de Port Stanley com 2 frentes, conforme Campos (2011)

Consolidada a cabeça-de-praia, em 26 de maio os ingleses iniciaram seu difícil avanço por terra em direção à capital da ilha e, no dia seguinte, noutra direção, para atacar Porto Darwin e Goose Green. Com esses dois avanços simultâneos, os ingleses objetivavam realizar um movimento de “pinça”, envolvendo Porto Stanley / Porto Argentino por Norte e Sul.

Após uma forte resistência dos argentinos, os britânicos consolidam Darwin e Goose Green no dia 29 de maio. Os argentinos buscam atingir ao máximo os navios britânicos, principalmente os navios aeródromos, porém os britânicos já possuem condições de operar seus caças Harrier a partir de pistas improvisadas em terra na área de San Carlos e Goose Green.

Até o momento as ações eram realizadas pela 3ª Bda de Comandos dos RM, da Marinha Britânica. Com o desembarque da 5ª Bda de Infantaria do Exército Britânico em 1º de junho, a 3ª Bda seguiria pelo eixo norte (San Carlos-Douglas-Teal Inlet-Port Stanley) e a 5ª Bda pelo eixo sul (Darwin/Goose Green-Fitzroy-Bluff Cove-Port Stanley), conquistando durante a semana as elevações que dominavam a região de Port Stanley.

O conflito toma contornos decisivos a partir do dia 11 de junho, com o aumento da intensidade dos combates por parte dos britânicos, culminando na rendição argentina no dia 14 de junho, conforme Campos (2011):

A partir de 11 de junho a pressão das forças britânicas se intensifica, começando a derradeira ação para terminar com o conflito. Na noite de 11/12 de junho, cerca de 3.000 projéteis – helitransportados de San Carlos – foram lançados sobre as posições argentinas pela artilharia inglesa [...]

Nos dias seguintes o combate seguiu aferrado, com intensos fogos de artilharia,

terrestre e naval.

Depois dos bem sucedidos ataques britânicos na noite de 13/14 de junho, cada vez mais soldados argentinos foram se retirando de suas posições e retraindo para Porto Stanley / Argentino, grande parte depondo as armas.

3.5 CONSIDERAÇÕES SOBRE A LOGÍSTICA DURANTE O CONFLITO

Pode se abordar alguns aspectos interessantes sobre a Logística nesta fase do conflito, através de uma exposição mais detalhada sobre a doutrina dos contendores, além de fatos, dados e estatísticas que nos mostram a importância da Logística para o resultado final do conflito.

Segundo o militar e estrategista francês Jomini “a Logística é tudo ou quase tudo, no campo das atividades militares, exceto o combate”. Partindo deste conceito abordar a logística desde o campo estratégico ao campo tático.

Em primeiro lugar convém afirmar que ambos os países cometeram erros na execução da sua Logística. Porém os erros dos argentinos foram mais graves e o preço cobrado foi alto: uma derrota em apenas 44 dias de efetivo combate. Os erros britânicos foram pontuais e facilmente compensados pela sua organização e sua condição de se manter em combate por meio do seu poder econômico e militar.

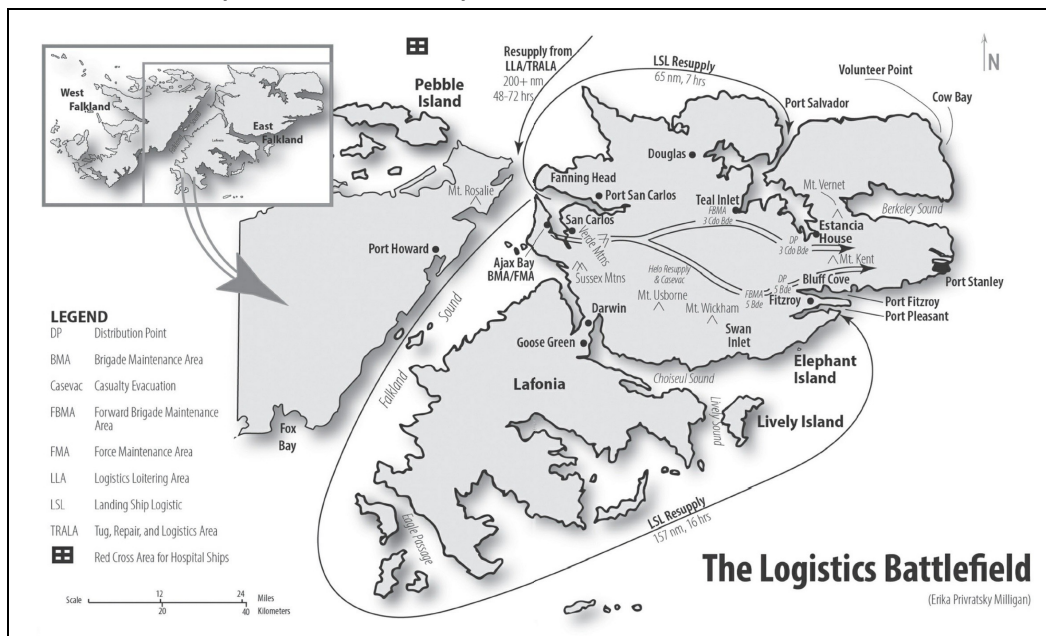


Imagem 6 - Esquema de manobra logístico britânico a partir do desembarque.
Fonte: Privratsky (2016)

3.5.1 A Logística Argentina em geral

As fontes de consulta sobre a Logística argentina no conflito são escassas, talvez

refletindo proporcionalmente a importância dada por este contendor ao tema. Em sua tese de mestrado em 2011, o Cnl Int (R) Miguel Angel Huergo aborda aspectos da Logística argentina com maior profundidade.

Nota-se que os elementos logísticos argentinos em ação nas ilhas eram quase todos pertencentes à Força Terrestre Argentina. A Armada decidira se retirar dos mares e voltar aos portos no continente. A Força Aérea Argentina mantinha poucos efetivos nas ilhas visto que suas principais aeronaves também estavam baseadas no continente.

Para o apoio logístico durante o conflito, os argentinos criaram 3 Centros de Operaciones Logísticas (COL) que eram pequenas frações compostas majoritariamente de oficiais com o propósito de regular e controlar o fluxo de suprimentos das unidades logísticas no continente para as ilhas. Havia um COL nas ilhas (COL Malvinas) e dois no continente, nas cidades de Comodoro Rivadavia (COL 9) e Rio Gallegos (COL 11). Em Huergo (2011, Pág. 137) está descrito sua função:

La misión era:

- a. “Ejercer el control y la supervisión de estado mayor de todos los efectos remitidos por Esmayorcuar (Cdo Ars, Cdo Int, Cdo San y Cdo Ing) al TOAS.
- b. Controlar, descargar, recibir, acondicionar, entregar y/o almacenar los efectos de arsenales, intendencia, sanidad e ingenieros que transportaban los buques Córdoba y Formosa”.

As estruturas logísticas existentes em tempos de paz compreendiam as seguintes funções logísticas: Arsenales (Material Bélico), Intendencia (Intendência), Sanidad (Saúde) e Construcciones (Engenharia). Ao iniciar do conflito, no dia 02 de abril de 1982, foi criada a Dirección de Transporte para tratar da função logística transporte.

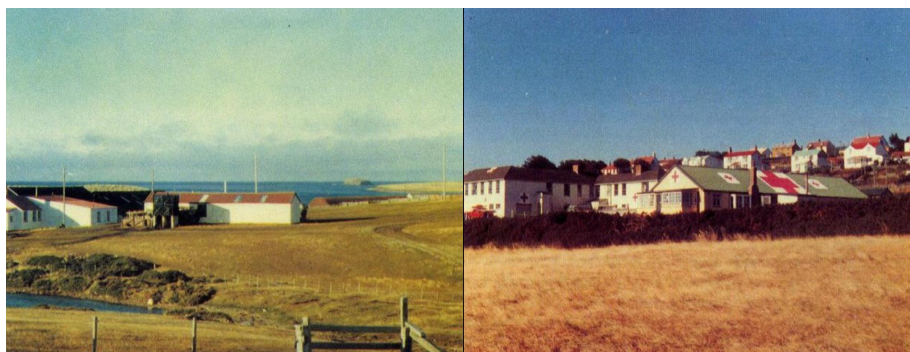


Imagem 7 - Instalações Logísticas Argentinas de Suprimentos (à Dir.) e de Saúde (à Esq.). Fonte: Huergo (2011)

Huergo (2011, Anexo 11) detalha que nas ilhas, além dos 12 militares do COL Malvinas, haviam as seguintes frações de unidades logísticas: o B Log 9 (-) com 108 militares e o B Log Mec 10 (-) com 135 militares para apoios nas diversas funções logísticas e a Ca San/ B Log 3 com 115 militares para apoio de saúde. Este efetivo não foi

capaz de oferecer o apoio logístico adequado para o efetivo de cerca de 10.000 homens em combate, em especial na função transporte.

3.5.2 Peculiaridades da Logística Argentina

Os argentinos eram dependentes de outros países para manter seus meios de emprego militar. Com isso muitas de suas compras não foram entregues devido ao embargo sofrido após a invasão das ilhas. Dentre essas compras se pode citar aeronaves de combate (caças Super Étandard e helicópteros Chinook), peças de reposição (mísseis antiaéreos Roland e aviões de reconhecimento P2-Neptune) e munição (os temidos mísseis Exocet).

As ordens e documentos relativos à Logística foram redigidos de forma tardia, pouco clara e não integrada gerando desorganização no envio do pessoal e material para as ilhas. Segundo Anderson (2002 apud CAMPOS, 2011) se passavam em média três semanas até que as unidades encontrassem seus equipamentos (isso quando estes chegavam às ilhas).

Cada força conduzia sua Logística separadamente, quando o correto seria se valer de uma Logística Conjunta, algo sabido desde a 2ª Guerra Mundial. A Logística realizada nos tempos de paz deve ser a mais próxima da realizada em guerra, buscando sempre que possível a integração entre as forças. A falta de integração de elemento logístico junto ao tático fica claro em Huergo (2011, p. 252) “El secreto de la operación y la apreciación que consideraba que no se produciría una escalada militar, que resultó errónea, se manifestó en una planificación que llegaba solamente al día D + 5.”

Os argentinos tiveram cerca de 2 semanas de total liberdade no mar com a ausência da armada britânica para deslocar meios e preparar a defesa das ilhas. Eles falharam em trazer do continente, placas de alumínio e equipamentos de engenharia para aumentar a pista do aeródromo de Port Stanley de modo a operar das Falklands/Malvinas com seus principais aviões de combate.

A operação desses meios aéreos do continente limitou e muito a capacidade da FAA perante a BTF. O autor Oca (2006 apud SOUZA, 2013) afirma “A Argentina perdeu a guerra entre 2 e 12 de abril, quando não aproveitou a oportunidade que tinha para empregar seus navios cargueiros no transporte de Artilharia pesada e de helicópteros para forças de ocupação e de equipamento pesado que teria permitido ao pessoal na ilha prolongar a pista de Puerto Argentino, para que ali pudessem operar seus A-4 e Mirages”.

Observando a ineficácia das peças de Artilharia presente nas ilhas (alcance de 10

km) para fazer frente ao armamento dos navios da BTF (alcance de 15 km), alguns canhões 155 mm (alcance 20 km) foram trazidos com o desenrolar dos combates por via aérea. O problema poderia ter sido amenizado com o emprego do Cruzador General Belgrano fixo em águas rasas na enseada de Port Stanley, aproveitando-se dos 23 km de alcance dos seus canhões.

O período de 1 mês sem combates diretos seria mais que suficiente para fortificar as posições defensivas e levar as centenas de toneladas de suprimento que ficaram à espera de traslado em depósitos no continente após a efetivação do bloqueio naval britânico.

A Logística argentina apresentava graves falhas durante os ataques do inimigo por não fazer chegar nos elementos apoiados suprimentos críticos para o combate, especialmente das Classes I, II, III e V, mesmo quando esses elementos estavam somente a 12 km de distância de Port Stanley. Souza (2013, p. 354) expõe a situação precária das tropas mais afastadas: “O gado local (particularmente o ovino) começou a ser caçado como fonte de alimentação informal para os destacamentos mais afastados”. Essas falhas poderiam ter sido amenizadas com o uso de rações de combate (os argentinos previram somente o uso de rações quentes) e o emprego de uma reserva móvel.

Boa parte dos aviões de combate argentinos, especificamente 17 Mirage III e 37 Mirage V (Dagger), não possuíam a capacidade de reabastecimento em voo – conhecida pela sigla REVO. Esse fato somado com a decisão de voar os aviões de combate a partir do continente, reduzia a autonomia de voo dessas aeronaves sobre as ilhas à 10 minutos em modo de economia de combustível (o que afetava a performance).

Os Harriers britânicos em contrapartida possuíam entre 40 e 60 minutos voando sobre a BTF localizada a poucas milhas a leste das ilhas fora do alcance dos Mirage e Dagger argentinos. A diminuição da performance desses modelos e a inferioridade tecnológica do seu armamento com relação aos Harriers faziam deles presas fáceis no confronto aéreo.

Ainda ligado ao tema aviação, outra falha dos argentinos foi a busca em afundar os navios de guerra da BTF em detrimento dos navios de apoio. Os navios aeródromos eram a espinha dorsal da BTF e a FAA buscou afundá-los insistentemente. Porém esses navios estão cercados por outros navios de guerra e possuem uma espécie de “guarda-chuva de proteção” composto de armamento AAé e contramedidas de proteção eletrônica (ECM em inglês) que dificultam bastante um ataque. Os navios de apoio tinham uma defesa contra

ataques muito inferior e, se afundados, poderiam tornar inviável o conflito para os britânicos.

Esse foi o caso do afundamento do navio Atlantic Conveyor, por meio de um míssil Exocet dirigido a um navio de guerra que, usando suas ECM, desviou o míssil por acidente para o Atlantic Conveyor. Campos (2011) detalha as perdas: “nesse navio encontravam-se todas as barracas de campanha (4.500 unidades) para os efetivos em terra e 11 helicópteros (8 Wessex e 3 valiosíssimos Chinook151), além de peças de suprimento para aviões e helicópteros”. Esse ataque faz com que os 70 km de marcha até Port Stanley previstos para serem percorridos por helitransporte tenham que ser realizados a pé pelos britânicos.

3.5.3 A Logística Britânica em geral

Localizada a cerca de 13.000 quilômetros das Falklands/Malvinas, o Reino Unido tinha uma difícil jornada pela frente na retomada de seu território. A Logística seria de extrema importância para os britânicos nessa tarefa. Sendo impossível sustentar operações militares no Atlântico Sul baseados na Europa, os britânicos procuraram reduzir a distância de seus meios até as ilhas, para que baseados nela pudessem lançar o ataque final aos argentinos.

A rapidez da mobilização britânica foi determinante para que o conflito se encerrasse antes do rigoroso inverno no TO. Civis e Militares somaram forças para que a Marinha Britânica se aprestasse adequadamente no menor tempo possível. Os britânicos fizeram uma requisição de 55 navios da Marinha Mercante (conhecidos pela sigla STUFT) para formar uma frota de apoio, fazendo as conversões necessárias para o combate em menos de 1 semana de trabalho, em média:

Those ships soon became known as STUFT for ‘Ships Taken up from Trade’. In the next couple months, a total of fifty-four such ships would be requisitioned for military use [...]

Most STUFT spent less than a week in shipyards before sailing in their new configuration. The average conversion time per ship was seventy-two hours for ninety-five per cent of the work. (PRIVRATSKY, 2016, p. 26 e 29)

O primeiro ponto de apoio foi a ilha de Ascensão, uma possessão britânica localizada no meio do Oceano Atlântico a aproximadamente 6.000 quilômetros do objetivo. Na época contava com uma base aérea e estava cedida aos EUA em regime de comodato, podendo ser utilizada pelos britânicos em casos excepcionais. Ela serviu como

ponto de apoio para os navios da BTF a caminho do Atlântico Sul, que realizaram abastecimento dos navios, ajuste dos suprimentos a serem conduzidos para o combate e treinamentos finais.

Os aviões bombardeiros Vulcan e reabastecedores Victor ficaram baseados nela durante o conflito. Percebe-se a grande movimentação nesse aeródromo em Privratsky (2016, p. 65) “Soon, however, they would see as many as 250 (pousos) in a single day of April, reportedly making Wideawake busier than Chicago's O'Hare at the time”.

Souza (2013, p. 151) descreve o apoio dos EUA na passagem por Ascensão “Os norte-americanos discretamente passaram a colocar na ilha estoques de óleos e combustíveis (para navios, viaturas e aviões) e outros suprimentos vitais solicitados pelos britânicos – inclusive, de uma só vez, 110 mísseis ar-ar Sidewinder AIM-9L”.

Após a reconquista da Geórgia do Sul, os britânicos organizaram a leste das Falklands/Malvinas, em uma região fora de alcance da maioria dos meios aéreos argentinos, 2 áreas de apoio às operações aeronavais. A primeira área denominada TRALA era responsável pela manutenção e reparo dos meios navais e ajustes dos suprimentos embarcados. A segunda área, conhecida pela sigla LLA, era uma espécie de área de espera para os navios que estavam prontos para suprir a Força de Desembarque Anfíbio. Em Privratsky (2016, p. 84) observa-se:

On the north-east edge of the Total Exclusion Zone, a Tug, Repair, and Logistics Area (TRALA) provided a location where ships could receive supplies from support vessels; where supplies could be held until taken to ships throughout the area; and where maintenance and battle damage repair to the fleet could take place. Also on the eastern side of the Total Exclusion Zone, a Logistics Loitering Area (LLA) was planned for those ships that would maintain supplies generally for the Amphibious Task Force and then shuttle them to East Falkland.

Durante as operações de desembarque anfíbio, Souza (2013, p. 347) afirma que o plano logístico britânico era de manter a maioria do apoio logístico embarcado próximo as praias de desembarque, de modo a economizar tempo e liberar o reduzido espaço da cabeça de praia, na área de San Carlos, para os elementos de manobra.

Porém, as sucessivas formações de aviões de combate argentinos, fizeram os britânicos mudar de ideia durante as operações. Foi ordenado o desembarque da maior quantidade de suprimentos na A Ap Log, na Baía Ajax, e a redução ao mínimo necessário do número de navios estacionados no estreito de San Carlos, como pode-se ver em Privratsky (2016, p. 108):

That afternoon, Admiral Fieldhouse expressed continuing concerns about the vulnerability of large ships like Canberra. Clapp directed Canberra, Norland and Stromness to depart the area that same evening and proceed toward the edge of the TEZ. LSLs could remain in the anchorage, but they were to unload as much as possible as quickly as possible.

No período que compreende os combates terrestres, os britânicos desdobraram uma A Ap Log e duas SA Ap Log até a rendição argentina. Também conhecida pela sigla BMA (Brigade Maintenance Area), a primeira delas foi a BMA na já mencionada Baía Ajax, para apoiar o desembarque e o início das operações terrestres. Conforme as tropas avançavam no terreno foram desdobradas mais duas FBMA (Forward Brigade Maintenance Area), uma na região de Teal Inlet para apoiar a 3ª Brigada de Comandos da Marinha, e outra na região de Fitzroy para apoiar a 5ª Brigada de Infantaria do Exército.



Imagem 8 - Um helicóptero realizando Apoio Logístico Cl III em prol dos Britânicos. Fonte: Privratsky (2016)

3.5.4 Peculiaridades da Logística Britânica

Um dos pontos altos dos britânicos foi a mobilização de recursos civis para o conflito. Souza (2013, p. 364) destaca:

A Grã-Bretanha empregou seus navios da importantíssima RFA e diversos navios civis mobilizados durante o conflito. Sem eles, não teria capacidade de transporte e apoio logístico à Força-Tarefa. Aeronaves civis transportaram grandes quantidades de suprimento para a Ilha de Ascensão, que se constituía em avançada Base Logística. Diversos técnicos civis participaram do aprestamento da Força.

As operações Black Buck, que marcaram o início dos bombardeios às

Falklands/Malvinas, demonstraram a incrível capacidade britânica de operar a mais de 6.000 quilômetros de distância do objetivo, no limite dos seus meios. Em Souza (2013, p. 208) é possível ter uma ideia de como se executou cada uma dessas 7 missões de bombardeio:

Os ingleses montaram, então, uma longa linha de reabastecimento composta por 11 Victors que se reabasteceriam no caminho posicionando-se para completar cinco vezes o tanque do Vulcan na ida e mais uma na volta, quando retornaria em grande altitude e, portanto, gastando bem menos combustível do que na ida. Alguns dos Victors decolariam somente para reabastecer outro Victor. Seria uma missão sem muita margem de flexionamento. Outros dois Victors permaneceriam em Wideawake como aeronaves-reserva. Ao todo, 998.800 kg de querosene seriam utilizados pelo Vulcan principal em cada missão!...

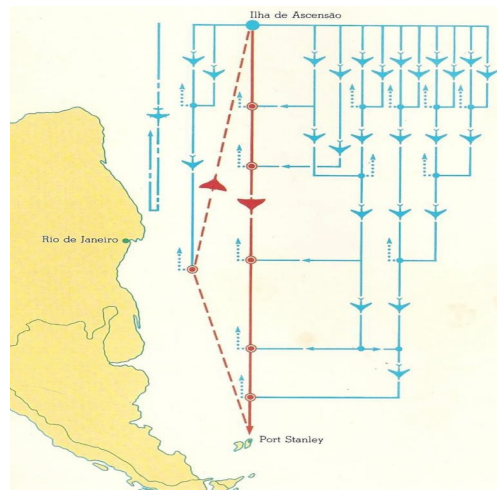


Imagem 9 - Esquema de manobra de uma Operação Black Buck. Fonte: Souza (2013)

Mais um fator positivo para os britânicos foi o emprego na Logística de uma unidade para apoio à 3ª Brigada de Comandos da Marinha, com características de interoperabilidade entre as Forças Armadas Britânicas: o Regimento Logístico dos Comandos. Privratsky (2016, p. 48) detalha sua composição "Composition of the Regiment included Royal Marines, British Army and Royal Navy."

Apesar do bom desempenho da Logística Britânica, alguns erros foram cometidos, colocando pressão sobre a longa e frágil cadeia logística. O primeiro que se nota foi a falta de organização no loteamento de cargas dos navios em passagem pela ilha de Ascensão, onde foram esquecidos os diretores de tiro da bateria antiaérea Rapier, expondo a operação de desembarque britânica desnecessariamente aos ataques aéreos dos argentinos, conforme se pode verificar em Souza (2013, p. 129).

Houve também uma falha na estimativa logística para os combates terrestres, exposto em Souza (2013, p. 350) “O consumo das armas de pequeno calibre havia sido quatro vezes superior ao previsto, enquanto o das munições 105 mm e 81 mm, quase cinco vezes. No conjunto, equivalia a cerca de 25% do previsto para conflitos de grande intensidade (como aqueles contra as forças do Pacto de Varsóvia)”.

Por fim outra grave falha foi a falta de previsão de uma unidade dedicada ao apoio logístico para a 5ª Brigada de Infantaria do Exército. O Regimento Logístico dos Comandos ficaria com o encargo de apoiar duas brigadas, como aponta Souza (2013, p. 350): “A 5ª Bda de Infantaria chegou a Zona de Operações carente de equipes logísticas. [...] A consequência dessas limitações foi um novo e muito maior encargo de apoio para o Regimento Logístico dos Comandos”.

3.6 A GUERRA DAS FALKLANS/MALVINAS E O EXÉRCITO BRASILEIRO

Por ocasião do conflito entre britânicos e argentinos, o Exército Brasileiro realizou estudos para adequar sua Doutrina e Logística. Campos (2011, p. 143) faz alusão ao primeiro documento, onde o Ministro do Exército solicita estudos ao Estado-Maior do Exército (EME): “Trata-se da Nota Ministerial No 009, de 08 de junho de 1982 (portanto, antes da capitulação argentina), expedida pelo Ministro do Exército à época, general Walter Pires de Carvalho e Albuquerque, originalmente classificada como secreta.”

Com o fim da guerra em poucos dias é determinado pelo EME a execução de um estudo histórico-doutrinário com base no resultado do conflito. Em Campos (2011, p. 144) observa-se mais detalhes sobre o estudo:

[...] com os objetivos de (1) reunir subsídios que fundamentassem o entendimento da evolução da doutrina militar terrestre e do planejamento militar, em face do emprego de novas tecnologias; (2) promover o entendimento geral das operações militares desenvolvidas no Teatro de Operações do Atlântico Sul; e (3) caracterizar o combatente militar argentino e a doutrina militar aplicada por suas Forças Armadas.

3.6.1 Importância da Logística

Sobre a Logística, Campos (2011, p. 158) afirma que apesar de estar contemplada pelos manuais da época a noção de “Apoio Administrativo”, onde “As atividades de apoio administrativo estabelecidas para o tempo de paz devem ser totalmente compatíveis com as exigidas numa situação de guerra”, não havia a existência de uma unidade por executar atividades logísticas de maior vulto e complexidade: “Em que pese o fato de a

doutrina de logística militar terrestre estar desde aquela época adequada aos requisitos do combate moderno, o Exército Brasileiro não dispunha (nem hoje dispõe) da estrutura logística prevista nos seus manuais”.

A solução para essa demanda só veio a se concretizar com a criação da Base de Apoio Logístico do Exército no ano de 2008 na cidade do Rio de Janeiro, para apoiar o Exército Brasileiro em missões de maior envergadura, em especial aquelas no exterior.

3.6.2 Logística Conjunta e Operações Logísticas

Na época do conflito havia pouca integração entre as diferentes Forças no Brasil. A situação começou a mudar com a criação do Ministério da Defesa em 1999. Hoje essa integração vem sendo buscada como política de estado, sendo verificado na existência de operações conjuntas (Ex: Operação Atlântico V), compra de material (Ex: Helicópteros H225M) e palestras (Ex: Palestra do MD na EsAO no ano de 2019).

As Operações Logísticas também existem porém, pelo seu elevado custo, com menos frequência que o ideal. pode-se citar a AmazonLog no ano de 2017 e a Operação Logística de transporte de blindados em navios no Porto de Paranaguá no ano de 2018 inseridas no contexto da Operação Atlântico V em 2018.

3.6.3 Criação da Aviação do Exército

O emprego de helicópteros no conflito em operações de apoio logístico foi um fato a ser destacado. Eles foram responsáveis pelo deslocamento de tropas, combustível, munições, classe I e posicionamento de peças de artilharia em um TO que não permitia o uso do meio terrestre pelas condições do terreno.

O Exército Brasileiro não contava com uma tropa de aviação orgânica à época. Em 1986, foi então criada a Aviação do Exército para preencher essa lacuna.

3.6.4 Dependência de material do exterior

Assim como a Argentina, o Brasil possuía grande dependência de material militar de outros países. Hoje se busca fortalecer a indústria nacional de produtos de defesa através de projetos estratégicos na área.

Dentre eles pode-se citar: Pela FAB os projetos FX-2 (caças Gripen), KC-390 (cargueiros) e ARP (aeronave remotamente pilotadas); pela Marinha os projetos PNM/PROSUB (ligados ao desenvolvimento do Submarino Nuclear Brasileiro); e pelo Exército os projetos ASTROS (artilharia de mísseis), Guarani (carros de combate), IA-2

(fuzil de assalto), SISFRON (controle integrado de fronteiras) e radares SABER M200 e SENTIR M20 (para vigilância aérea e terrestre).

4 CONCLUSÃO

O presente trabalho tem como objetivo verificar a influência da logística no resultado da Guerra das Malvinas e analisar quais os impactos gerados na estrutura do Exército Brasileiro, desde o pós-guerra até os dias atuais.

Conclui-se que, pelo que foi aqui apresentado, que a logística foi fundamental para o resultado do conflito em prol dos britânicos. Apesar de parecer muito superior nesse aspecto, é correto afirmar que o Reino Unido chegou perto do seu limite logístico. Se os argentinos tivessem resistido por um período de tempo maior e não tivessem cometido erros estratégicos como basear sua aviação no continente e focar em navios de guerra em detrimento dos de apoio logístico, o resultado do conflito poderia ter sido diferente.

Quanto as influências do conflito para o Exército Brasileiro, pode-se concluir que serviu para ampliar o horizonte militar na época, resultando em mudanças até os dias atuais.

Na época em que ocorreu a Guerra das Falklands/Malvinas, as Forças Armadas Brasileiras estavam relativamente defasadas em material e tecnologia quando comparado à Argentina e Chile, que estavam em plena corrida armamentista na disputa pelo Canal de Beagle.

Algumas mudanças ocorreram logo após o conflito, como a criação da Aviação do Exército. Todavia, não é raro encontrar militares que desconhecem as possibilidades da Aviação do Exército. Ainda assim, muitos dos que a conhecem fazem alusão somente às missões de ataque e reconhecimento, desconsiderando a possibilidade de emprego em prol da Logística. Uma oportunidade de melhoria nesse quesito seria a realização de mais exercícios entre a Aviação do Exército e unidades logísticas.

Outras foram se concretizando ao longo dos anos, como a criação da Base de Apoio Logístico do Exército em 2008, cerca de 26 anos após o conflito. Com a participação do Brasil na Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (MINUSTAH) a partir de 2004, ficou clara a necessidade, ainda que de forma tardia, de que o Brasil possuísse Organizações Militares capazes de operar a logística de grande envergadura para sustentar tropas de natureza expedicionária.

A interoperabilidade entre as Forças Armadas e a execução mais frequente de Operações Logísticas é algo que precisa ser melhorado. A criação do Ministério da

Defesa serviu para amenizar as diferenças entre as Forças, porém devemos buscar cada vez mais o intercâmbio entre os militares das diferentes forças principalmente no nível tático. Uma oportunidade de melhoria seria a criação de Unidades operacionais conjuntas, espelhadas no Regimento Logístico Britânico, mesmo que de forma experimental.

Essas Unidades conjuntas demandariam uma melhor padronização de material, o que poderia levar a uma economia de escala para o Ministério da Defesa no futuro. Como ponto de partida poderia ser criada uma Base Aérea Conjunta das 3 Forças Armadas para emprego dos Helicópteros H 225 M comuns entre as Forças.

Todos os esforços em busca da interoperabilidade entre as Forças devem ser também aplicados aos operadores logísticos civis como portos e aeroportos.

A execução de Operações Logísticas deve ser buscada de forma permanente. Por vezes as fases de Desdobramento de Meios para o TO e a Concentração Estratégica são suprimidas ou realizadas de forma administrativa por falta de recursos financeiros. Uma oportunidade de melhoria para essa deficiência seria a realização de Operações Logísticas com o vulto da AmazonLog ou a realização de Operações Militares com todas as suas fases a cada 3, 4 ou 5 anos, conforme a disponibilidade de recursos permita. Nesse caso o importante é possuir a capacidade de conduzir a Logística de forma prática nas operações.

A dependência de material do exterior e a defasagem tecnológica eram preocupações dos militares brasileiros mesmo antes do término do conflito. Porém a solução deste problema passa por possuir uma Base Industrial de Defesa robusta o suficiente de modo a manter o constante desenvolvimento dos Produtos de Defesa(Prode). O fato é que na época do conflito o Brasil estava ingressando em um período de baixo crescimento econômico, inflação elevada e instabilidade monetária.

O somente com o crescimento da economia e estabilização monetária alcançados na década passada é que foi possível estabelecer as bases para o desenvolvimento dos Produtos de Defesa. Essa mudança de perfil, de comprador dependente do mercado externo para desenvolvedor e exportador de equipamentos militares, serão atingidas somente no médio/longo prazo, e com constante investimento em pesquisa e desenvolvimento. Esse parece ser um caminho sem volta para o Exército Brasileiro que investe cada vez no desenvolvimento dos seus equipamentos.

Pode-se concluir pelo exposto acima que a Guerra das Malvinas influenciou o Exército Brasileiro com relação a sua Logística, ainda que indiretamente, com reflexos de curto, médio e longo prazo, repercutindo até os dias atuais.

REFERÊNCIAS

ARGENTINA, Ejército Argentino. **Conflicto Malvinas: Informe Final del Ejército Argentino**. Tomo I – Desarrollo de los acontecimientos. Buenos Aires, 1983.

BRASIL, Estado-Maior do Exército. **Estudo Histórico-Doutrinário sobre a Guerra do Atlântico Sul**. Brasília: EME, 1982. (disponível nos arquivos do Centro de Documentação do Exército – CDocEx, Brasília, DF)

CAMPOS, M. T. de. **A Guerra das Falklands/Malvinas e suas repercussões no Exército Brasileiro**. 2011. 247 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Doutorado em Ciência Política) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2011.

HUERGO, Miguel Angel. **Apoyo logístico a los elementos del Ejército Argentino que participaron en el Conflicto Malvinas (1982). Planeamiento y Ejecución**. 2011. 469 f. Trabajo de Conclusão de Curso (Magíster en Historia de la Guerra) – Escuela Superior de Guerra Tte Grl Luis María Campos, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2011.

PRIVRATSKY, Kenneth L. **Logistics in the Falklands War**. Yorkshire: Pen and Sword Military, 2016. 262 p.

RATTENBACH, Benjamin et al. **Informe Final de la Comisión de Análisis y Evaluación de responsabilidades en el conflicto en el Atlántico Sur** (Informe Rattenbach). Buenos Aires: Dirección Nacional del Registro Nacional, 1982.

SOUZA, César Augusto Nicodemus de. **A guerra que foi possível pelas Falklands/Malvinas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2013. 496 p.