

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (FN) JOÃO MARCOS DE ALMEIDA ALBUQUERQUE

**A LOGÍSTICA ARGENTINA NA GUERRA DAS MALVINAS:
A Operação Rosário e a consolidação defensiva**

Rio de Janeiro

2025

CC (FN) JOÃO MARCOS DE ALMEIDA ALBUQUERQUE

**A LOGÍSTICA ARGENTINA NA GUERRA DAS MALVINAS:
A Operação Rosário e a consolidação defensiva**

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

Orientador: CF (FN) ALEXANDRE
QUINTANILHA SANCTOS

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2025

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.

DEDICATÓRIA

À Jaqueline, Gabriel e Jonas, por serem minha base, minha motivação e meu porto seguro em todas as jornadas.

Aos meus pais, João Marcos e Kátia, pelo exemplo de caráter, disciplina e dedicação que moldaram minha trajetória.

À Marinha do Brasil, por me proporcionar caminhos, desafios e valores que sustentam minha formação profissional e humana.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela saúde, direção e força nas etapas mais exigentes deste trabalho.

À minha família, em especial à minha esposa Jaqueline e aos meus filhos Gabriel e Jonas, por compreenderem minha ausência e apoiarem com amor e paciência.

Ao Capitão de Mar e Guerra (FN) Bragança, pela orientação técnica e pelas valiosas contribuições relacionadas ao Corpo de Fuzileiros Navais, que ampliaram a solidez desta dissertação.

Ao Capitão de Fragata Nagashima, cujas observações metodológicas e sugestões de revisão foram decisivas para o aprimoramento do texto final.

Ao Capitão de Fragata (FN) Sanctos, meu orientador, por sua escuta atenta, provocações intelectuais e condução segura ao longo da pesquisa.

Aos instrutores da Escola de Guerra Naval, pela excelência acadêmica e pelo exemplo profissional.

Ao Capitão de Corveta Guerreiro, oficial da Marinha de Guerra Angolana, por sua dedicação e postura que enriqueceram nosso intercâmbio de experiências durante o curso.

Aos companheiros do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores 2025, com os quais compartilhei aprendizados, debates e desafios que enriqueceram esta jornada, meus sinceros agradecimentos.

RESUMO

Esta dissertação investiga a logística argentina durante a Guerra das Malvinas (1982), com foco no período que vai da Operação Rosário à tentativa de consolidação defensiva, buscando identificar a atuação e as lacunas das funções logísticas previstas na doutrina da Marinha do Brasil. A pesquisa adota uma abordagem qualitativa e base predominantemente bibliográfica, estruturando o estudo a partir das fases da Operação Anfíbia (Planejamento, Embarque, Ensaio, Travessia e Assalto) e Defesa de Ilhas. O referencial teórico contempla os manuais da MB, com destaque para a distinção entre a função logística Engenharia e a Engenharia de Combate, relevante para a compreensão do contexto de posições defensivas permanentes e insulares. Os resultados mostram que, na Operação Rosário, a logística argentina apresentou forte ativação inicial, notadamente nas funções Recursos Humanos, Transporte e Suprimento, permitindo rápida prontificação e execução do Assalto. Contudo, na defensiva, sob bloqueio naval britânico, emergiram severas fragilidades estruturais, evidenciando a ausência de coordenação logística interforças, restrições de infraestrutura e improvisação nas respostas. Funções como Engenharia e Saúde, embora presentes, tiveram atuação aquém das necessidades, sendo a Engenharia um dos pontos mais críticos: sua limitada aplicação comprometeu a defensiva e, segundo a análise, um emprego mais amplo poderia ter dificultado ou inviabilizado a retomada britânica. A experiência argentina demonstra que a eficácia de uma operação anfíbia não se esgota no Assalto, exigindo antecipação de cenários defensivos, integração plena das funções logísticas e planejamento para ocupações prolongadas. As lições aprendidas oferecem subsídios para aprimoramentos doutrinários e para a preparação da Marinha do Brasil na defesa de ilhas oceânicas, ressaltando a importância de considerar, desde os tempos de paz, as demandas logísticas específicas desse ambiente.

Palavras-chave: Logística Militar. Operação Anfíbia. Guerra das Malvinas. Defesa de Ilhas. Engenharia Militar.

ABSTRACT

ARGENTINE LOGISTICS IN THE MALVINAS WAR: Operation Rosario and the Defensive Consolidation

This dissertation examines Argentine logistics during the Malvinas War (1982), focusing on the period from Operation Rosario to the attempt at defensive consolidation, aiming to identify the performance and gaps in the logistical functions defined in the Brazilian Navy's doctrine. The research adopts a qualitative approach with a predominantly bibliographic basis, structuring the study around the phases of the Amphibious Operation (Planning, Embarkation, Rehearsal, Transit and Assault) and the Defense of the islands. The theoretical framework is grounded in Brazilian Navy manuals, with emphasis on the distinction between the logistical function of Engineering and Combat Engineering, which is relevant to understanding the context of permanent, insular defensive positions. The results show that in Operation Rosario, Argentine logistics demonstrated strong initial activation, notably in the functions of Human Resources, Transportation, and Supply, enabling rapid readiness and execution of the Assault. However, in the defensive phase, under British naval blockade, severe structural weaknesses emerged, revealing the absence of interforce logistical coordination, infrastructure constraints, and improvised responses. Functions such as Engineering and Health, although present, performed below operational needs, with Engineering being one of the most critical points: its limited application undermined the defense, and, according to the analysis, a broader employment could have hindered or even prevented the British recapture. The Argentine experience demonstrates that the effectiveness of an amphibious operation does not end with the Assault, requiring anticipation of defensive scenarios, full integration of logistical functions, and planning for prolonged occupations. The lessons learned provide input for doctrinal improvements and for the Brazilian Navy's preparation in defending oceanic islands, highlighting the importance of considering, in peacetime, the specific logistical demands of such environments.

Keywords: Military Logistics. Amphibious Operation. Malvinas War. Island Defense. Military Engineering.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1	- Síntese do esforço logístico	47
----------	--------------------------------------	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AApL	- Áreas de Apoio Logístico
ADbq	- Área de Desembarque
ApCmb	- Apoio ao Combate
ApLog	- Apoio Logístico
ApSvCmb	- Apoio de Serviços ao Combate
ARA	- Armada da República Argentina
BIM2	- Batalhão de Infantería de Marina Nº 2
CASC	- Componente de Apoio de Serviços ao Combate
CCA	- Componente de Combate Aéreo
CCT	- Componente de Combate Terrestre
CGCFN	- Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais
COT	- Conceito de Operação em Terra
CP	- Cabeça de Praia
CteC	- Componente de Comando
DMN	- Doutrina Militar Naval
EGN	- Escola de Guerra Naval
EMA	- Estado-Maior da Armada
Eng	- Engenharia
ForDbq	- Força de Desembarque
ForTarAnf	- Força-Tarefa Anfíbia
GptOpFuzNav	- Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais
HCPE	- Hipóteses de Crises Político-Estratégicas
HG	- Hipóteses de Guerra
Manut	- Manutenção
MB	- Marinha do Brasil
MNT	- Movimento Navio-para-Terra
OpAnf	- Operações Anfíbias
OpEsp	- Operações Especiais
RH	- Recursos Humanos
RU	- Reino Unido
Salv	- Salvamento

SAPLog	- Sistema de Apoio Logístico
Saú	- Saúde
SPAC	- Serviços para Apoio de Combate
Sup	- Suprimento
TO	- Teatro de Operações
Trasnp	- Transporte

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	O APOIO LOGÍSTICO NAS FASES DA OPERAÇÃO ANFÍBIA E NO ESTABELECIMENTO DE DEFESA DE ILHAS	13
2.1	AS FASES DA OPERAÇÃO ANFÍBIA	13
2.1.1	Planejamento	14
2.1.2	Embarque	14
2.1.3	Ensaio	15
2.1.4	Travessia	16
2.1.5	Assalto	16
2.2	AS FUNÇÕES LOGÍSTICAS	17
2.2.1	Suprimento	18
2.2.2	Manutenção	18
2.2.3	Salvamento	18
2.2.4	Saúde	19
2.2.5	Recursos Humanos	19
2.2.6	Transporte	19
2.2.7	Engenharia	20
2.3	O APOIO LOGÍSTICO EM OPERAÇÕES DE DEFESA DE ILHAS	20
3	DESAFIOS LOGÍSTICOS ARGENTINOS NA GUERRA DAS MALVINAS...	23
3.1	O PLANEJAMENTO	23
3.2	O EMBARQUE	28
3.3	O ENSAIO	31
3.4	A TRAVESSIA	32
3.5	O ASSALTO	34
3.6	A DEFESA DAS ILHAS	37
4	A AVALIAÇÃO DO ESFORÇO LOGÍSTICO ARGENTINO	44
4.1	O ESFORÇO LOGÍSTICO EM PERSPECTIVA	44
4.2	QUADRO-SÍNTESE DOS ESFORÇOS LOGÍSTICOS	46
4.3	CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	47
5	CONCLUSÃO	49
	REFERÊNCIAS	51

1 INTRODUÇÃO

A Guerra das Malvinas, ocorrida em 1982, permanece como um marco relevante na história dos conflitos modernos, revelando lições operacionais e logísticas ainda pertinentes. Entre os diversos aspectos de interesse, destaca-se o papel desempenhado pela logística argentina durante a Operação Rosário e na subsequente tentativa de consolidar a defesa do arquipélago. Em contextos insulares, nos quais a projeção de poder e a sustentação da força em terra estão diretamente condicionadas à eficiência logística, a compreensão sobre o desempenho das funções logísticas assume papel central para avaliações retrospectivas e para aperfeiçoamento doutrinário. Dessa constatação, somada ao fato de que a Escola de Guerra Naval (EGN) escolheu o assunto como prioridade de pesquisas para 2025, depreende-se a relevância e motivação deste estudo.

Esta dissertação tem como propósito apresentar uma análise crítica da logística argentina durante a campanha das Malvinas, identificando a ativação e a intensidade relativa das funções logísticas ao longo das diferentes fases da Operação. A questão de pesquisa que orienta o estudo é: como se distribuíram os esforços logísticos da Argentina nas fases da Operação Rosário e na defesa das Ilhas Malvinas? A pesquisa não se valeu de hipótese.

O objeto da pesquisa está delimitado à logística argentina desde o planejamento da Operação Rosário até o período da consolidação defensiva nas Ilhas Malvinas. O recorte temporal e temático busca avaliar a coerência e a eficácia do Apoio Logístico (ApLog) em fases distintas da campanha, à luz, predominantemente, da doutrina de Operações Anfíbias (OpAnf) e da logística da Marinha do Brasil (MB).

A pesquisa adota um desenho de decomposição analítica, com abordagem qualitativa e base predominantemente bibliográfica, estruturando-se a partir da revisão doutrinária, da análise de fontes históricas e da sistematização interpretativa do esforço logístico por função e por fase. Como base teórica, foram utilizados os manuais da MB, em especial no tocante à definição das funções logísticas e à estruturação das OpAnf.

A dissertação está organizada em quatro capítulos, além desta Introdução. O Capítulo 2 apresenta o referencial teórico e doutrinário adotado, abordando as funções logísticas segundo a MB e as fases de uma OpAnf, além das especificidades logísticas na defesa de ilhas. O Capítulo 3 descreve os principais acontecimentos históricos

relacionados à logística argentina nas fases da Operação Rosário e no período posterior de ocupação das ilhas, oferecendo o panorama factual sobre o qual se assenta a pesquisa. O Capítulo 4 estrutura a avaliação subjetiva do esforço logístico por função e por fase, consolida os dados em quadro-síntese e apresenta uma leitura crítica da distribuição do esforço logístico ao longo da campanha. Por fim, o Capítulo 5 apresenta as conclusões gerais do estudo, com destaque para as lições identificadas, a relevância das constatações e as limitações da pesquisa.

A seguir, será apresentado o referencial teórico e doutrinário que fundamenta a análise proposta.

2 O APOIO LOGÍSTICO NAS FASES DA OPERAÇÃO ANFÍBIA E NO ESTABELECIMENTO DE DEFESA DE ILHAS

A logística é um dos pilares para o êxito das operações militares, especialmente daquelas que envolvem a complexidade das OpAnf. Este Capítulo apresenta o referencial teórico da dissertação, com base em seis manuais da MB: EMA-305 – Doutrina Militar Naval (DMN); EMA-400 – Manual de Logística da Marinha; CGCFN-1-1 – Manual de Operações da Força de Desembarque; CGCFN-1-5 – Manual de Operações Terrestres de Fuzileiros Navais; CGCFN-33 – Manual de Operações do Componente de Apoio de Serviços ao Combate dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais e o CGCFN-33.1 – Manual De Engenharia de Fuzileiros Navais. Das seis referências aqui apresentadas, as que construirão a estrutura teórica são o EMA-400 e o CGCFN-1-1; os demais auxiliarão ou complementarão no que se fizer necessário.

A partir dos documentos doutrinários selecionados, serão descritas as fases da OpAnf, com destaque para sua estrutura, propósitos e respectivas demandas logísticas. Em seguida, serão apresentadas as funções logísticas que servirão de base para a análise da realidade argentina durante a Guerra das Malvinas. Por fim, será discutido o ApLog no estabelecimento de posições defensivas, compondo o referencial para as ações posteriores à OpAnf.

2.1 AS FASES DA OPERAÇÃO ANFÍBIA

A OpAnf é uma forma complexa de projeção de poder sobre terra que exige elevado grau de coordenação entre todos os elementos que a compõem. Cada fase dessa operação contribui para estabelecer uma Força de Desembarque¹ (ForDbq) capaz de conquistar objetivos militares iniciais e manter a superioridade tática no terreno². Na sequência, serão descritas as fases da OpAnf, com destaque para o ApLog previsto para cada uma delas.

¹ É a designação genérica dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) destinados à realização das OpAnf (Brasil, 2021, p. 1-1).

² BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN-1-1**: manual de operações da Força de Desembarque. 1. rev. Rio de Janeiro, 2021, p. 1-1.

2.1.1 Planejamento

A fase do Planejamento da OpAnf tem início com a expedição da Diretiva Inicial e se estende até o embarque dos meios. Ainda que o planejamento continue ao longo de toda a operação, esta fase é destacada pela doutrina devido às mudanças nas relações de comando que ocorrerão³.

Nesse contexto, o planejamento logístico assume particular importância, devendo ser conduzido com base em princípios como centralização do controle e descentralização da execução, além da coordenação entre todos os escalões. As responsabilidades são distribuídas entre os comandos da Força-Tarefa Anfíbia⁴ (ForTarAnf) e da ForDbq, exigindo esforços simultâneos e complementares. Essa fase contempla desde a preparação da Estimativa de Logística até a elaboração do Plano Logístico e do Plano de Embarque, envolvendo a definição de metas como a organização do Sistema de Apoio Logístico⁵ (SApLog) na Área de Desembarque (ADbq), a manutenção do fluxo de suprimentos, saúde e transporte, e a previsão de alternativas diante de variáveis operacionais, como condições meteorológicas, extensão do terreno e apoio à população civil. A doutrina também prevê que o ApLog seja preferencialmente fornecido pelos meios navais, especialmente nas fases iniciais da operação⁶.

Dessa forma, o Planejamento é decisivo para estruturar a operação e antecipar demandas logísticas, permitindo coordenação eficiente entre os escalões.

2.1.2 Embarque

A fase do Embarque corresponde ao período em que as forças e seus meios são embarcados nos navios. A ordem de embarque deve respeitar a ideia de manobra em terra, de modo que os recursos estejam disponíveis na sequência do Assalto.

³ Brasil, 2021, p. 1-3.

⁴ Denomina-se ForTarAnf a Força organizada por Tarefas, composta de Unidades Navais, de Fuzileiros Navais e Aéreas embarcadas, sob o comando de um Oficial da Marinha do Corpo da Armada, destinada a realizar uma Operação Anfíbia (Brasil, 2021, p. 1-1).

⁵ A estrutura organizacional da logística naval compõe o Sistema de Apoio Logístico, conceituado como: "- o conjunto de organizações e recursos logísticos que, operando desde o tempo de paz, deverá estar em condições de atender às necessidades das Forças Navais em situações de conflito - Hipóteses de Crises Político-Estratégicas (HCPE) - ou de Guerra (HG)" (Brasil, 2008, p. 1-2).

⁶ BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **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, p. 3-2 a 3-9.

Como o planejamento é contínuo, podem ocorrer ajustes durante a Travessia, o que deve ser considerado no processo de elaboração do Plano de Embarque. Esta fase termina com o início do deslocamento dos navios para a ADbq⁷.

Para garantir o adequado ApLog durante o desembarque, o embarque das unidades, suprimentos e equipamentos deve ser conduzido conforme os planos estabelecidos, garantindo máxima flexibilidade para o atendimento das necessidades. Mais do que assegurar a sequência de desembarque, o processo deve viabilizar a aplicação das funções logísticas indispensáveis à manutenção em combate⁸.

Nesse sentido, o Embarque exige alinhamento entre a manobra prevista em terra e a organização logística, garantindo prontidão e flexibilidade no desembarque.

2.1.3 Ensaio

Consiste em exercícios para testar total ou parcialmente o plano. Costuma ocorrer durante a Travessia, com foco na familiarização da tropa, ajuste do quadro-horário e verificação da prontificação do pessoal e das comunicações. Realizam-se briefings, aplicam-se medidas de segurança e, se possível, reconfiguram-se os meios⁹. Classificam-se em três: de Estado-Maior, revisando o plano entre os comandos; de Forças Isoladas, conduzidos por frações específicas da ForTarAnf; e Gerais, integrando todos os componentes envolvidos no Assalto¹⁰. Em emergências, em que o tempo ou sigilo impedem a realização plena, admite-se a condução separada dos ensaios gerais por escalões paralelos da ForTarAnf e da ForDbq¹¹.

Sob a perspectiva logística, o Ensaio comprova a exequibilidade dos planos logísticos, familiariza as unidades com as instruções e afere o nível de prontificação para o combate. Após o Embarque, o tempo disponível e o grau de surpresa desejado podem limitar a realização de ensaios logísticos mais aprofundados. Por isso, os exercícios prévios devem ser conduzidos com os materiais e equipamentos que efetivamente serão empregados na operação, observando-se com rigor o consumo de suprimentos, de modo a não comprometer os estoques previstos para o Assalto¹².

⁷ Brasil, 2021, p. 1-3 a 1-4.

⁸ Brasil, 2008, p. 3-9.

⁹ Brasil, 2021, p. 1-4.

¹⁰ Brasil, 2021, p. 10-8 a 10-9.

¹¹ Brasil, 2021, p. 10-11.

¹² Brasil, 2008, p. 3-9.

Assim, o Ensaio permite validar o plano, testar prontificações e ajustar aspectos logísticos antes do Assalto, reduzindo riscos na execução.

2.1.4 Travessia

Compreende o deslocamento da ForTAnf desde as áreas de embarque até a ADbq. São conduzidas atividades voltadas à manutenção da prontidão da tropa e exercícios típicos dos meios navais. Realizam-se instruções de desembarque, além da disseminação de alterações no planejamento e novas orientações. A verificação diária do efetivo, com atenção à presença física e ao estado de higidez de todos os militares, é uma exigência que deve ser cumprida com rigor¹³.

Sobre o ApLog, esta fase é marcada por uma redução nas responsabilidades da ForDbq, com a descentralização do apoio entre os navios da ForTarAnf. As demandas logísticas passam a ser atendidas pelos Pelotões dos Navios¹⁴, exigindo uma atuação eficiente a bordo. Destacam-se a realização de inspeções e a manutenção preventiva de todo o material, como forma de assegurar que os meios estejam em condições operacionais ao chegarem à ADbq¹⁵.

Em síntese, busca-se na Travessia a prontidão da tropa e a descentralização do ApLog, assegurando a chegada dos meios em condições operacionais.

2.1.5 Assalto

Inicia-se com a chegada do Corpo Principal da ForTarAnf à ADbq e se estende até o término da OpAnf. Compreende o Movimento Navio-para-Terra (MNT) e as ações desenvolvidas em terra, sob a condução da ForDbq. É nesse momento que a ForDbq é projetada para cumprir missões em terra, orientadas pelo Conceito de Operação em Terra (COT) que contempla a atuação integrada do: Componente de Comando (CteC), Componente de Combate Terrestre (CCT), Componente de Apoio de Serviços ao Combate (CASC) e Componente de Combate Aéreo (CCA). A fase é

¹³ Brasil, 2021, p. 1-4.

¹⁴ O Pelotão do Navio é um grupo de militares que faz parte do Destacamento Precursor do Grupamento de Embarque, designado para colaborar na prontificação dos compartimentos a serem utilizados pela tropa, para carregar e descarregar o navio e, após a realização da operação, devolver esses locais em condições de uso (Brasil, 2021, p.10-5).

¹⁵ Brasil, 2008, p. 3-9 a 3-10.

subdividida em preparação final da ADbq, MNT, desembarque dos elementos de Assalto, ações para a conquista da Cabeça de Praia (CP), desembarque dos elementos de Apoio ao Combate (ApCmb) e de Apoio de Serviços ao Combate (ApSvCmb), e provisão do Apoio de Fogo Naval e Aéreo e do ApLog¹⁶.

A execução logística nesse momento crítico da operação segue encadeamento próprio, dividido entre duas etapas: ApLog no MNT e após o MNT. Antes do Assalto, são realizadas tarefas preparatórias, como a prontificação do armamento e material, a distribuição de suprimentos, bem como a organização dos Depósitos Flutuantes e dos Suprimentos Helitransportados. No MNT, o ApLog começa com a descarga inicial e passa para a descarga geral. Já após o MNT, estabelece-se em terra toda a estrutura do CASC, centralizando a execução das funções logísticas. Essa estrutura é essencial para garantir a continuidade das ações em terra e a sustentação do poder de combate da ForDbq nas fases seguintes da operação¹⁷.

Portanto, o Assalto representa o ápice da OpAnf, exigindo sincronia entre o MNT, a manobra terrestre e o ApLog. Cada uma das fases exige esforço logístico planejado, coordenado e adaptado às condições específicas da operação. O planejamento integrado do ApLog em cada fase da OpAnf é decisivo para garantir a continuidade das ações em terra e a preservação do poder de combate.

2.2 AS FUNÇÕES LOGÍSTICAS

A logística na MB é estruturada em funções que agrupam atividades de mesma natureza, facilitando a organização, planejamento, execução e controle do ApLog. A importância e o vulto de suas atividades podem formar sistemas e subsistemas de apoio específicos. As funções logísticas, muitas vezes interrelacionadas, são essenciais para a manutenção do poder de combate e a liberdade de ação das forças navais. De acordo com o EMA-400, são elas: Suprimento, Manutenção, Salvamento, Saúde, Recursos Humanos, Transporte e Engenharia¹⁸.

¹⁶ Brasil, 2021, p. 1-4 a 1-5.

¹⁷ Brasil, 2008, p. 3-10.

¹⁸ BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-400**: manual de logística da Marinha. 2. rev., mod. 2. Brasília, DF, 2023, p. 4-1.

2.2.1 Suprimento

Compreende as atividades voltadas à previsão e provisão dos materiais necessários ao funcionamento das forças. No entanto, o fluxo contínuo necessário à sustentação das operações não é assegurado exclusivamente pelo Suprimento, mas sim pelo conceito de Abastecimento, entendido como a integração entre Suprimento, responsável pela previsão e provisão, e parte da função logística Transporte¹⁹, que viabiliza a movimentação desses recursos desde a origem até o destino²⁰.

Portanto, embora o Suprimento exerça papel central na previsão e provisão de materiais, é o conceito de Abastecimento, ao integrar Suprimento e parte da função Transporte, que representa a base efetiva da sustentação logística nas operações.

2.2.2 Manutenção

Assegura que os meios permaneçam em condições operacionais ou sejam recuperados. Envolve atividades de manutenção preventiva, corretiva e modificadora. Podem ser estruturadas em escalões de manutenção (do nível orgânico ao nível industrial), classificados conforme o grau de complexidade e recursos exigidos para a sua execução. Ressalta-se, contudo, que não há obrigatoriedade de vinculação direta entre as atividades da função Manutenção e os escalões definidos²¹.

Diante disso, a função Manutenção assegura a disponibilidade dos meios, contribuindo diretamente para a prontidão e a continuidade das ações.

2.2.3 Salvamento

Abrange ações destinadas a preservar ou resgatar recursos materiais e instalações ameaçados por danos decorrentes de combate, acidentes ou desastres naturais. Inclui o combate a incêndios, controle de avarias, controle de danos, remoção, reboque, desencalhe ou reflutuação e resgate de cargas ou equipamentos²².

Desse modo, a função Salvamento minimiza perdas e restaura capacidades

¹⁹ A função logística Transporte será examinada posteriormente, no mesmo subitem.

²⁰ Brasil, 2023, p. 4-2.

²¹ Brasil, 2023, p. 4-4 a 4-8.

²² Brasil, 2023, p. 4-8 a 4-9.

operacionais, mantendo a continuidade do ApLog em situações críticas.

2.2.4 Saúde

Reúne as atividades de apoio médico e sanitário destinadas à preservação da capacidade psicofísica dos militares. Compreende a prevenção de doenças e lesões, atendimento médico-odontológico, evacuação sanitária e suporte psicológico, assegurando a manutenção do poder de combate das forças²³.

Nesse contexto, a função Saúde preserva o efetivo em condições psicofísicas adequadas, garantindo a sustentação das operações.

2.2.5 Recursos Humanos

Refere-se às atividades de administração do pessoal militar, abrangendo recrutamento, seleção, formação, treinamento, controle, bem-estar social e manutenção do moral. Visa garantir a disponibilidade contínua de pessoal qualificado e motivado para atender às necessidades operacionais²⁴.

Em síntese, a função Recursos Humanos assegura a disponibilidade de pessoal qualificado e motivado para atender às demandas operacionais.

2.2.6 Transporte

Envolve atividades destinadas ao deslocamento de pessoal e material, por meio de diferentes modalidades, vias e classes de transporte, em tempo e locais previamente estabelecidos, a fim de atender às necessidades operacionais. Abrange planejamento, seleção, coordenação dos meios e controle do fluxo logístico, visando eficiência, segurança e flexibilidade no atendimento das demandas²⁵.

Dessa forma, o Transporte é fundamental para assegurar eficiência, rapidez e precisão na distribuição de pessoal e material, sustentando o ritmo operacional.

²³ Brasil, 2023, p. 4-9 a 4-11.

²⁴ Brasil, 2023, p. 4-11 a 4-14.

²⁵ Brasil, 2023, p. 4-14 a 4-15.

2.2.7 Engenharia

Antes de tratarmos da função Engenharia, convém fazermos a distinção entre ela e a Engenharia de Combate. A primeira contempla as atividades de construção, ampliação, reforma, adequação, reparação, restauração, conservação, demolição, remoção, desobstrução, montagem e avaliação de recursos físicos, de modo a atender às necessidades das forças em operação. Abrange desde a obtenção de novas infraestruturas até a manutenção e adaptação de instalações existentes, como portos e aeródromos²⁶. Assim, garante-se um ApLog adequado.

A Engenharia de Combate, por sua vez, tem o propósito de atuar como elemento de apoio ao combate e de apoio de serviços ao combate, ampliando o potencial de uma força²⁷. Suas atividades concentram-se em Mobilidade, Contramobilidade, Proteção e Condições de bem-estar. Realiza tarefas como a abertura de passagens em obstáculos e transposição de cursos de água para aumentar a mobilidade da força amiga e o estabelecimento de obstáculos para restringir a do inimigo²⁸. A relação entre a Engenharia logística e de Combate poderá variar imensamente, a depender do nível de condução da guerra e das condicionantes específicas. A Engenharia de Combate não constitui objeto desta pesquisa, mas é razoável inferirmos que seus impactos diretos na função logística Engenharia – essa sim objeto da pesquisa – sejam pequenos no contexto de uma OpAnf. Porém, nos parece razoável inferir que essa relação se altere consideravelmente no contexto do estabelecimento de posições defensivas, onde a Engenharia logística cria, auxilia e executa muitas das necessidades da Engenharia de Combate.

Em síntese, função logística Engenharia, ou somente Engenharia, lida com a infraestrutura de apoio mais geral e ganha relevância no estabelecimento de posições defensivas permanentes, enquanto a Engenharia de Combate, como elemento de apoio ao combate, foca na aplicação direta e dinâmica no Teatro de Operações (TO) para influenciar as manobras táticas.

2.3 O APOIO LOGÍSTICO EM OPERAÇÕES DE DEFESA DE ILHAS

Após o Assalto, a operação transita para a consolidação em terra, momento em

²⁶ Brasil, 2023, p. 4-15 a 4-17.

²⁷ BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN-33.1**: manual de engenharia de Fuzileiros Navais. 1. rev. Rio de Janeiro, 2024a, p. V.

²⁸ Brasil, 2024a, p. 1-1 e 1-2.

que se estabilizam as posições conquistadas e o ApLog passa a atender à sustentação prolongada da ForDbq. A manutenção da continuidade operacional torna-se prioritária, exigindo o reforço dos meios, a estabilidade dos fluxos logísticos e a reorganização da estrutura de apoio. Nessa fase, o CASC precisa adaptar-se às novas condições operacionais em terra, garantindo a sustentação do poder de combate e a capacidade de prolongar as ações no terreno²⁹.

Essa transição para a defensiva exige que o ApLog acompanhe novas demandas. Trata-se de um ambiente marcado por maior estabilidade e pelo risco de penetrações inimigas, o que demanda a reorganização do CASC com desdobramento em profundidade e o posicionamento das Áreas de Apoio Logístico (AApL) mais afastadas dos elementos apoiados. A doutrina preconiza a centralização do apoio como forma de mitigar riscos e ampliar a flexibilidade para responder às flutuações do combate. Essa adaptação do sistema logístico é determinante para manter a prontidão, reforçar setores críticos e sustentar o esforço defensivo com eficácia³⁰.

É responsabilidade dos Fuzileiros Navais a defesa das ilhas oceânicas³¹. Embora a doutrina não detalhe esse tipo de operação, é possível inferir, a partir dos fundamentos estabelecidos sobre defesa circular, as implicações para um cenário insular. A defesa circular pressupõe organização defensiva voltada para múltiplos eixos de ameaça, impondo desafios logísticos específicos. Nesse sentido, observam-se algumas desvantagens a esse modelo defensivo, que afetam diretamente o ApLog e precisam ser consideradas no planejamento. Entre essas limitações está o isolamento da tropa, aumentando a dependência de um cuidadoso e detalhado planejamento logístico; e a vulnerabilidade resultante da concentração relativa da força, que facilita a localização e pode aumentar o risco de ataques concentrados por parte do inimigo, exigindo medidas adicionais para proteção dos estoques e estruturas críticas³².

Essas desvantagens são amplificadas no contexto de posições defensivas permanentes e insulares, pela possibilidade de bloqueios navais, pelo isolamento prolongado e pela dificuldade de acesso aos meios externos de apoio. Nesse cenário,

²⁹ Brasil, 2021, p. 4-5 a 4-6.

³⁰ Brasil, 2008, p. 4-27 a 4-28.

³¹ BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**: Doutrina Militar Naval (DMN). 1. ed. Brasília, DF, 2017, p. 3-20.

³² BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN-1-5**: manual de operações terrestres de Fuzileiros Navais. 1. rev. Rio de Janeiro, 2024b, p. 4-9 a 4-11.

a função logística Engenharia assume grande relevância, dado seu papel na construção e reforço de fortificações defensivas, preparo e manutenção de obstáculos, vias internas e infraestruturas críticas, possibilitando um sistema defensivo robusto, adaptado às especificidades do ambiente insular. Cabe ressaltar, contudo, que todas as funções logísticas são significativamente mais demandadas e precisam ser articuladas de maneira ainda mais integrada e eficiente.

Uma das tarefas principais nesse tipo de operação é manter o ApLog às forças nas ilhas, particularmente por via marítima³³. Nesse contexto, portos e aeroportos tornam-se essenciais para o recebimento de reforços e suprimentos e para a evacuação de baixas, sendo, frequentemente, alvos prioritários do adversário e exigindo proteção e manutenção contínua.

Outro fator que potencializa as dificuldades logísticas é a influência das condições climáticas adversas, capazes de restringir ou mesmo interromper operações de apoio aéreo e marítimo. Fenômenos como tempestades, nevoeiros prolongados ou fortes correntes marítimas podem comprometer a regularidade do ApLog.

Portanto, é fundamental que o planejamento logístico inclua cenários alternativos e contingências capazes de responder rapidamente à degradação dessas infraestruturas críticas e às adversidades climáticas.

Essa estrutura doutrinária servirá de base para a análise desenvolvida no Capítulo 4, no qual será examinada a forma como a Argentina empregou seu SApLog ao longo das fases da operação, até o estabelecimento de sua defesa nas Ilhas Malvinas. A análise permitirá identificar quais funções logísticas foram priorizadas, quais fases demandaram maior esforço e quais fragilidades comprometeram a capacidade de sustentação da defesa.

Para os efeitos da pesquisa, o estudo da doutrina da MB sobre a logística das OpAnf servirá como moldura analítica para a avaliação dos esforços logísticos empreendidos em cada fase da Operação investigada, bem como no estabelecimento de posições defensivas. O quadro-síntese constante no Capítulo 4 organiza a forma como será conduzido o esforço investigativo.

Em avaliação subjetiva, os graus de esforço logístico por função e por fase serão classificados em três níveis: Alto (A), Médio (M) e Baixo (B).

³³ Brasil, 2017, p. 3-20

3 DESAFIOS LOGÍSTICOS ARGENTINOS NA GUERRA DAS MALVINAS

A Operação Rosário, marco inicial da Guerra das Malvinas, ficou registrada pelo êxito tático que resultou na rápida ocupação do arquipélago pelas forças argentinas. No entanto, a análise aprofundada desse conflito revela que, enquanto o Assalto foi impecável³⁴, a sustentação logística subsequente enfrentou desafios significativos³⁵, revelando a complexidade no planejamento e execução.

Este Capítulo tem por objetivo examinar os principais eventos logísticos relacionados à operação, identificando as funções logísticas acionadas conforme a doutrina da MB.

Apresentaremos nossa argumentação segundo as fases doutrinárias de uma OpAnf: Planejamento, Embarque, Ensaio, Travessia e Assalto; e incluirá, ao final, a avaliação da posterior sustentação logística durante a defesa das ilhas.

A investigação baseia-se em fontes bibliográficas disponíveis, dentro dos limites temporais e documentais acessíveis. Embora não se tenha tido acesso direto às demandas formais e informais das forças no campo de batalha, buscamos identificar, com base nas evidências reunidas, as principais lacunas, adaptações e lições decorrentes da campanha logística argentina no Atlântico Sul.

3.1 O PLANEJAMENTO

O Planejamento da Operação foi iniciado em 1981, com elevado grau de sigilo e centralização. Mesmo nesse estágio inicial, diversas funções logísticas foram progressivamente acionadas para garantir a aprestamento das tropas e dos meios, diante da perspectiva de possível emprego militar nas Malvinas.

Nos últimos dias de 1981, diante da falta de resposta positiva por parte do Reino Unido (RU) às resoluções da Organização das Nações Unidas sobre a disputa de soberania no Atlântico Sul, o governo argentino adotou duas ações. Formulou uma proposta para negociações diplomáticas ao longo de 1982; e determinou o início do planejamento de uma operação militar para retomar o arquipélago, a ser executada

³⁴ MAYORGA, Horácio A.; ERRECABORDE, Jorge Alberto. **No vencidos**: relato de las operaciones navales en el conflicto del Atlántico Sur. Buenos Aires: Planeta, 1998, p. 93.

³⁵ Mayorga; Errecaborde, 1998, p. 175.

caso os esforços diplomáticos fracassassem³⁶.

Em resposta à má evolução das negociações diplomáticas com o RU, em 15 de dezembro de 1981, foi emitida a ordem para elaboração de um estudo preliminar destinado à reconquista das Malvinas. Este estudo deveria envolver um grupo reduzido de Oficiais Superiores, garantindo máxima discrição³⁷.

No que se refere à função logística Transporte, o estudo preliminar concluiu pela viabilidade, aptidão e aceitabilidade da execução da operação exclusivamente com meios navais da Armada da República da Argentina (ARA)³⁸.

É plausível considerar que a decisão de empregar exclusivamente meios da ARA tenha sido influenciada não apenas pela viabilidade operacional, mas também pela necessidade de manter absoluta discrição.

A avaliação indicava que a Marinha dispunha, naquele momento, de capacidade suficiente para realizar o deslocamento das tropas e dos materiais necessários à Operação sem depender de apoio externo.

No início de 1982, foi determinada a elaboração do Planejamento completo da OpAnf, agora de forma conjunta, quando foram incorporados representantes do Exército e da Força Aérea. Simultaneamente, os Comandantes de Forças Componentes adotaram medidas para acelerar o aprestamento de suas Forças, obter informações sobre o oponente e fazer as adaptações necessárias ao TO³⁹.

Essas ações demonstram que, já na fase do Planejamento, houve mobilização significativa da função logística Recursos Humanos, com foco na organização e prontificação das tropas. É razoável assumirmos que a função logística Manutenção tenha sofrido algum incremento nos meios de maior relevância, mas de forma discreta para que não houvesse indícios de preparação. O esforço inicial revelou considerável atenção e prontidão operacional.

Ainda no que diz respeito aos Recursos Humanos, observamos que o planejamento inicial previa a permanência, após a captura das ilhas, de uma guarnição composta por cerca de 500 homens do Exército Argentino. O propósito desse efetivo não era sustentar uma defesa frente a uma possível tentativa de

³⁶ BÜSSER, Carlos Alberto César. **Reflexiones y experiencias sobre la recuperación de las Malvinas**. Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, n. 816, p. 65-86, enero/abril 2007, p. 67.

³⁷ BOLL, Carlos A. García. **A 25 años de la Guerra del Atlántico Sur**. Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, n. 816, p. 129-143, Enero / abril 2007, p. 130.

³⁸ Boll, 2007, p. 130.

³⁹ Boll, 2007, p. 130.

reconquista britânica, mas sim manter o controle local e apoiar o governo instalado. Esse número era considerado suficiente, prevendo-se que a maior parte ficaria posicionada na capital e o restante distribuído em pequenos grupos pelas diversas instalações ou fazendas costeiras⁴⁰.

O observado nos sugere que a função Recursos Humanos foi dimensionada para uma ocupação breve e sem resistências ou esforços de retomada, sem contemplar a necessidade de reforço.

Em janeiro de 1982, o Comando da Infantería de Marina determinou a antecipação do plano anual de manutenção dos Veículos Anfíbios sobre Lagarta e Veículos Anfíbios sobre Rodas, que deveriam estar plenamente operacionais até o final de março. A prontificação técnica dos meios anfíbios incluiu uma ampla revisão de motores, com a substituição de dois deles, ajustes dos armamentos, testes nos sistemas de visão noturna, comunicações, direção e propulsão terrestre e aquática, além da verificação e complementação dos equipamentos internos. Em paralelo, foi determinado o remanejamento de todo o pessoal com experiência prévia em veículos anfíbios para o Batalhão responsável, de modo a garantir dotação superior à quantidade de viaturas disponíveis. Também foi conduzido um levantamento do efetivo qualificado como Comandos Anfíbios, com decisão de transferir esses militares para a unidade correspondente ainda em janeiro, a fim de preservar seu preparo físico. Em relação às tropas de infantaria, material e pessoal de comunicações e artilharia de campanha foram avaliados e considerados em boas condições operacionais⁴¹.

As medidas adotadas refletem uma ação coordenada nas funções logísticas de Manutenção, Recursos Humanos e Suprimento, antecipando cenários operacionais e garantindo níveis mínimos de prontidão mesmo em um contexto de planejamento restrito e sigiloso.

Adicionalmente, no escopo da função Recursos Humanos, destacamos a decisão do Comando da ForDbq de antecipar-se a possíveis limitações físicas do efetivo de Comandos Anfíbios, estabelecendo um programa de treinamento, ainda durante o verão, antes do início do ano de instrução. A medida, mesmo recebida com surpresa, visava assegurar a plena capacidade operacional do grupo que seria

⁴⁰ LOMBARDO, Juan Jose. **Malvinas**: errores, anécdotas y reflexiones. Edición Académica. ESGN. Buenos Aires, 2001, p. 27.

⁴¹ ARGENTINA. Armada. **Operación Rosario**. Buenos Aires: Comisión de Análisis de Acciones de Combate, [1982?], Disponível em: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ar-ara-coac-6b1_tomo1_0.pdf. Acesso em: 23 jun. 2025, p. 36-37.

empregado em tarefas críticas durante o desembarque e conquista da ilha⁴².

Esse caso demonstra a aplicação antecipada da função logística de Recursos Humanos no Planejamento, ao buscar elevar o nível de prontidão física e operacional de tropas especializadas diante da previsão de missões de alta exigência.

A missão atribuída aos Comandantes das Forças e Unidades pressupunha a prontidão do material e os efetivos adestrados para a realização da OpAnf. No entanto, as forças foram mobilizadas em um de seus momentos de menor nível de preparação, sem tempo adequado para planejamento, ensaios conjuntos ou análise de alternativas. Além disso, o sigilo rigoroso imposto impediu a difusão das informações operacionais, fazendo com que diversos escalões subalternos não tivessem pleno conhecimento das ações que lhes cabiam⁴³.

Podemos inferir deficiências na função logística Manutenção, já que muitos meios não estavam plenamente preparados, e na função Recursos Humanos, devido à falta de adestramento. A ausência de participação ativa dos escalões executores impôs riscos ao Planejamento.

No início de 1982, o submarino ARA Santa Fe operava sob severas restrições. Desde 1981 já havia determinação para seu uso apenas com limitações e, mesmo após os reparos, o meio permaneceu com alto nível de ruído e baixa capacidade de imersão. Ainda assim, foi mantido em prontidão para participar da Operação, apesar do baixo nível de adestramento da tripulação, decorrente de uma fase de transição para sua desativação definitiva prevista para o meio do ano⁴⁴.

A evidência acima nos mostra que, ainda na fase do Planejamento, a ARA enfrentava muitas limitações nas funções logísticas de Manutenção e Recursos Humanos em meios que teriam papel relevante na OpAnf, como os submarinos. Essa situação expôs vulnerabilidades estruturais que impactaram negativamente a capacidade argentina de projeção de poder e dissuasão no ambiente marítimo.

A antecipação da data de execução da operação, determinada em 23 de março, impôs um desafio logístico adicional: estar pronto para suspender em até 72 horas. Embora a Infantería de Marina já estivesse adiantada no adestramento e na preparação do material, o Planejamento teve que ser acelerado, exigindo reconfiguração das tarefas e ampliação do ritmo de execução, até então moderado

⁴² Büsser, 2007, p. 70-71.

⁴³ Mayorga; Errecaborde, 1998, p. 57-58.

⁴⁴ Mayorga; Errecaborde, 1998, p. 67.

para preservar o sigilo⁴⁵.

A determinação da antecipação da data impactou diretamente as funções logísticas de Recursos Humanos e Manutenção, ao exigir prontidão operacional em prazo reduzido, com pessoal e meios já parcialmente preparados. Inferimos ainda que a eficiência na prontificação resultou da articulação prévia dessas funções, permitindo que, mesmo com o sigilo preservado, a operação fosse antecipada sem comprometer os níveis mínimos de adestramento e disponibilidade de meios.

O Anexo Logístico elaborado para a Operação detalhava minuciosamente os elementos a serem embarcados pela ForDbq, incluindo pesos, volumes e quantidades, chegando a especificar itens de bem-estar como caramelos e cigarros. Também previa o funcionamento dos Serviços para Apoio de Combate (SPAC), medidas administrativas para o controle de feridos e mortos, e diretrizes civis e militares para a ocupação. Esse alto grau de organização só foi possível graças ao adestramento logístico frequente, especialmente em atividades de embarque, e à harmonia entre as equipes de terra e os tripulantes dos navios, mesmo diante de algumas limitações a bordo⁴⁶.

No geral, fica claro o nível de maturidade do planejamento logístico argentino, com destaque para as funções de Suprimento, Saúde e Recursos Humanos, integradas desde o início da Operação. Demonstra também como o adestramento contínuo e a cooperação entre setores distintos contribuíram para a fluidez e eficiência do processo de embarque, que teria início poucas horas depois, marcando a transição entre o Planejamento e a execução do Embarque.

A fase do Planejamento evidencia que as funções logísticas Recursos Humanos, Manutenção, Transporte, Suprimento e Saúde foram mobilizadas de forma coordenada antes mesmo da formalização do plano definitivo da Operação. O esforço para manter o sigilo, aliado à limitação de tempo e de meios, não impediu que fossem conduzidas ações de prontificação relevantes, como o remanejamento de pessoal especializado, a realização de serviços de manutenção de veículos anfíbios, a organização dos suprimentos e a previsão de apoio médico e administrativo. Ao mesmo tempo, o Planejamento revelou fragilidades importantes, como a baixa participação dos escalões executores e a manutenção de equipamentos obsoletos em prontidão. Ainda assim, o nível de adestramento e a experiência prévia da estrutura

⁴⁵ Argentina, [1982?], p. 13.

⁴⁶ Büsser, 2007, p. 76.

logística permitiram avançar com segurança até a transição para a fase do Embarque.

3.2 O EMBARQUE

A fase do Embarque da Operação correspondeu a um dos momentos mais críticos do esforço logístico, marcado por elevada concentração de tarefas em curto prazo. Veremos como as funções logísticas foram articuladas, diante da antecipação da missão e das restrições operacionais.

A decisão política de antecipar a execução da Operação impôs a necessidade de avaliar a sua capacidade logística. Em 23 de março de 1982, os Almirantes Büsser e Allara iniciaram uma verificação imediata do estado de suas forças, responsáveis pelas ações navais e de desembarque. O Navio de Desembarque ARA Cabo San Antonio, por exemplo, já se encontrava no mar com parte significativa do Batalhão de Infantería de Marina Nº 2 (BIM2) e de seus veículos a bordo, participando de exercícios na região de Golfo Nuevo. Essa condição permitiu que os Comandantes projetassem o suspender para o dia 28 de março, mesmo sem um plano completamente redigido, e com a logística existente. O acompanhamento direto do estado das Unidades pelos Comandantes contribuiu para a redução da necessidade de consultas a escalões inferiores, acelerando a tomada de decisão⁴⁷.

A necessidade de pronta resposta logística, imposta pela antecipação, demonstra o impacto direto das funções logística Recursos Humanos (preparo e adestramento das tropas) e Transporte (meios navais prontos com veículos e pessoal embarcados) na viabilidade de execução da Operação dentro do prazo crítico. Isso também evidencia que a consciência situacional dos Comandantes sobre seus meios contribuiu para a agilidade logística, que era necessária à missão.

Ainda em 23 de março, durante a formalização do Estado-Maior da ForDbq, foram definidas diretrizes logísticas. O Comandante estabeleceu que, embora a permanência prevista em terra fosse de apenas 24 horas, os suprimentos deveriam garantir autonomia para sete dias. Essa diretriz ampliou consideravelmente o volume de carga, os tempos de preparação e de estiva, além de impor desafios adicionais à travessia marítima, que provavelmente seria realizada em mar agitado e com

⁴⁷ Büsser, 2007, p. 73.

limitações para o transporte da tropa e seu material⁴⁸.

Fica evidente o papel da função logística Suprimento durante a fase do Embarque. Foram antecipadas as possíveis contingências e ampliadas as margens de segurança. Os riscos operacionais do ambiente marítimo e a necessidade de garantir a sustentação mínima das tropas também foram considerados. Tudo isso em um cenário inicialmente concebido como breve e sem enfrentamento direto.

Entre os dias 26 e 27 de março, o esforço de preparação logística atingiu seu ápice. Foram aprovadas as previsões gerais para o embarque nos três navios designados: o Navio de Desembarque ARA Cabo San Antonio, o Quebra-gelo ARA Almirante Irizar e o Contratorpedeiro ARA Santísima Trinidad. Após a consolidação do Anexo Logístico ao Plano de Operações, teve início uma intensa mobilização dos escalões logísticos da ARA. Os SPAC operaram em regime contínuo, executando tarefas como impermeabilização de viaturas (inclusive ambulâncias) e peças de artilharia, preparação de suprimentos, acondicionamento de materiais de saúde e organização de itens de bem-estar. Todas as necessidades foram previstas de antemão, pois havia determinação expressa de não utilizar nem adquirir recursos nas ilhas, a fim de preservar o abastecimento da população local. Essas atividades foram realizadas em depósitos e arsenais navais, sob forte sigilo, incluindo o deslocamento noturno dos materiais para evitar alarme na população. O embarque, iniciado às zero horas do dia 27, foi conduzido com planejamento detalhado, supervisão técnica e elevado espírito de cumprimento da missão. Oficiais encarregados destacaram a importância do adestramento anterior para a eficiência alcançada⁴⁹.

A complexidade e a intensidade das ações realizadas às vésperas do Embarque revelam o emprego simultâneo de diversas funções logísticas, com destaque para Suprimento, Manutenção, Transporte, Saúde e Recursos Humanos. A intensidade do esforço, a prontidão das Unidades e a capacidade de resposta da estrutura logística demonstraram que, apesar das limitações temporais, foi possível mobilizar os recursos necessários, graças à preparação prévia e à coordenação operacional.

A ordem para início do Embarque foi dada logo após a definição detalhada do plano, exigindo a movimentação simultânea de todos os veículos, suprimentos e equipamentos, além dos insumos necessários aos navios. A complexidade dessa

⁴⁸ Argentina, [1982?], p. 198.

⁴⁹ Argentina, [1982?], p. 199-201.

tarefa, realizada entre os dias 26 e 28 de março, envolveu a superação de conflitos logísticos típicos, como o excesso de demandas diante da limitação de espaço. O êxito na coordenação foi reconhecido como decisivo para o sucesso do Embarque⁵⁰.

A dinâmica apresentada reforça a importância da função logística Suprimento nas OpAnf, demonstrando que o êxito no Embarque depende tanto da previsão técnica quanto da capacidade de coordenar demandas concorrentes em prazo limitado.

A consolidação do Plano de Embarque e do Plano de Operações levou à decisão de fracionar a Unidade de Tarefa de SPAC, com parte embarcando no ARA Cabo San Antonio e parte no Almirante Irizar. O mesmo ocorreu com a Bateria de Artilharia de Campanha, cujas peças seriam transportadas pelo San Antonio, enquanto a maior parte da guarnição seguiria no Irizar, devido à limitação de vagas. Esse arranjo exigiu minuciosa coordenação logística, a fim de garantir que pessoal e equipamento convergissem no local e no momento certos durante o desembarque⁵¹.

A situação exemplifica como a aplicação simultânea das funções logísticas de Transporte e Recursos Humanos exigiu planejamento preciso para garantir o sincronismo entre os meios e as guarnições no desembarque.

Nos momentos finais do Embarque, mesmo com a complexidade crescente e ajustes de última hora, a organização permitiu que os guias, identificáveis por coletes brancos, direcionassem os recém-chegados aos seus locais de embarque. Apesar da movimentação intensa e de discussões típicas da superlotação, o ARA Cabo San Antonio (tinha previsão para 25 militares do Exército e acabou embarcando 39) conseguiu suspender pontualmente às 12h do dia 28 de março, com parte da carga e pessoal acomodados no convés⁵².

Esse caso particular revela o desafio de integração entre Transporte e Recursos Humanos diante de limitações nos meios e das inconsistências entre o previsto e o executado. A superação da superlotação, a pronta atuação dos guias e o cumprimento do horário de suspender demonstram o valor de uma logística flexível e articulada, capaz de preservar a fluidez operacional.

Assim, o sucesso do Embarque argentino decorreu da boa articulação das funções logísticas, com destaque para Transporte, Suprimento, Manutenção,

⁵⁰ Argentina, [1982?], p. 15-16.

⁵¹ Argentina, [1982?], p. 53.

⁵² Argentina, [1982?], p. 55.

Recursos Humanos e Saúde. A prontidão das unidades, a superação de imprevistos e o fracionamento de tropas, bem como o cumprimento do cronograma previsto, evidenciam a maturidade e flexibilidade logística. Mesmo diante de limitações materiais, o processo foi conduzido com coordenação, permitindo que a ForDbq estivesse em condições de executar a Operação.

3.3 O ENSAIO

A fase do Ensaio tem por finalidade validar o planejamento, exercitar os Comandos e integrar as frações participantes. Embora a Operação Rosário tenha sido conduzida sob forte restrição de tempo e elevado grau de sigilo, foi possível identificar evidências de que essa fase foi, em termos logísticos, parcialmente cumprida.

De 22 a 24 de março, o BIM2 realizou uma série de ensaios na praia de San Román, na província de Chubut. As atividades incluíram o MNT com veículos anfíbios, avanço coordenado de tropas e veículos em ambiente simulado de localidade urbana e uma simulação noturna de desembarque, orientada por radares do navio ARA San Antonio. Esses exercícios seguiram exatamente o modelo que seria executado dias depois nas Malvinas, permitindo aos militares recém-chegados atingir o nível de adestramento necessário⁵³.

Essa sequência de ensaios, caracterizada como um Ensaio Geral conduzido separadamente por escalões paralelos da ForTarAnf e da ForDbq, demonstra que, apesar da limitação temporal e do rigor do sigilo, permitiu ao BIM2 adaptar-se às condições previstas para a Operação. A integração entre tropas, meios de desembarque e o navio ARA San Antonio evidencia o emprego das funções logísticas de Transporte e Recursos Humanos, com foco em coordenação, adestramento e adaptação.

Ainda no dia 1º de abril, após a emissão da ordem de operações, foi realizado um ensaio na carta, utilizando a representação cartográfica do terreno⁵⁴, em um típico Ensaio de Estado-Maior da fase de preparação final, configurando a aplicação da função logística Recursos Humanos. Mesmo sem um exercício físico amplo, a revisão em carta possibilitou a simulação mental dos eventos previstos, favorecendo o alinhamento dos conhecimentos quanto aos objetivos, às fases da Operação e à

⁵³ Argentina, [1982?], p. 231.

⁵⁴ Argentina, [1982?], p. 253.

distribuição de tarefas, fortalecendo a prontidão e a coesão para o Assalto.

Apesar de não ter ocorrido de forma plena, a fase do Ensaio foi conduzida dentro dos limites possíveis, considerando o contexto e a necessidade de sigilo. Os registros de atividades táticas em San Román e da simulação em carta demonstram que houve preocupação em garantir um grau mínimo de adestramento, integração e prontidão.

Tais ações evidenciam a aplicação prática das funções logísticas de Recursos Humanos e Transporte, tanto na familiarização das tropas com os meios quanto na consolidação dos procedimentos de desembarque. Em suma, mesmo sob restrições, a fase do Ensaio contribuiu para reduzir as incertezas e aumentar a coesão operacional da Força.

3.4 A TRAVESSIA

Apesar de curta duração, a fase da Travessia concentrou diversos desafios relacionados à habitabilidade, alimentação, segurança e bem-estar do efetivo. O volume de pessoal transportado, somado à necessidade de manter o sigilo e a prontidão, exigiu o emprego coordenado de múltiplas funções logísticas, cuja atuação preservou a ordem e a coesão durante o período de confinamento a bordo.

Durante o primeiro dia de navegação, foi necessário buscar espaços para completar a estiva da carga e acomodar todo o pessoal embarcado. Diante da limitação dos navios, muitos militares foram distribuídos em locais não destinados originalmente a alojamento, como paióis e corredores⁵⁵, evidenciando sobrecarga na função logística Transporte e exigindo soluções improvisadas.

Nas primeiras horas do embarque, foram realizados exercícios de segurança, como simulações de incêndio e abandono de navio, com orientações específicas ao pessoal embarcado sobre as rotas de evacuação e procedimentos de emergência⁵⁶.

A realização desses treinamentos embarcados pode ser interpretada como atuação antecipada da função logística Salvamento. Paralelamente, o preparo do pessoal para emergências demonstra o papel da função Recursos Humanos no adestramento da tropa.

⁵⁵ Argentina, [1982?], p. 211.

⁵⁶ Argentina, [1982?], p. 57.

Nessa fase, o adestramento foi prejudicado inicialmente por condições adversas de mar, que causaram enjoo intenso nas tropas. Isso impediu, por alguns dias, o acesso à coberta de carga e a realização de exercícios nos veículos anfíbios. Ainda assim, foi possível realizá-los nos dias 30 de março e 1º de abril, garantindo grau mínimo de familiarização com os procedimentos de embarque nas viaturas e preparação para o desembarque.⁵⁷

A realização desses exercícios, mesmo com limitações, demonstra o empenho em reduzir os riscos táticos. A persistência em executar os treinamentos no trânsito, apesar das condições adversas, evidencia o papel da função logística Recursos Humanos e da função logística Transporte.

Durante a Travessia, a tripulação do ARA Cabo San Antonio teve a responsabilidade de alimentar cerca de 900 homens e, para atender à demanda, os serviços de bordo foram reforçados com Fuzileiros Navais⁵⁸, evidenciando a atuação das funções logísticas Suprimento e Recursos Humanos. A integração entre tropa e tripulação e a capacidade de adaptação demonstram a importância do planejamento flexível e da valorização do pessoal na Travessia.

O elevado efetivo impôs restrições, especialmente no tocante à água; os banhos foram suspensos e reservados apenas para a véspera do desembarque. Apesar das limitações, as dificuldades foram solucionadas com coordenação⁵⁹. No final da tarde do dia 1º de abril, as condições do mar permitiram o banho no ARA Cabo San Antonio. Posteriormente, foi celebrada uma missa para os efetivos embarcados⁶⁰.

A sequência dos eventos evidencia o emprego da função logística Recursos Humanos no que se refere ao bem-estar e da manutenção do moral. A limitação inicial dos serviços de banho exigiu resiliência e capacidade de adaptação às condições da Travessia. Posteriormente, a possibilidade do banho e a celebração da missa revelam a importância das ações voltadas à recuperação física e espiritual do efetivo nas vésperas do combate.

As evidências reunidas ao longo da Travessia deixam claro que, mesmo com limitações de espaço e recursos, o sistema logístico argentino demonstrou a integração entre Transporte, Suprimento, Salvamento e Recursos Humanos. A

⁵⁷ Argentina, [1982?], p. 215.

⁵⁸ Argentina, [1982?], p. 57.

⁵⁹ Argentina, [1982?], p. 202.

⁶⁰ BÜSSER, Carlos Alberto César. **Operacion Rosario**. Buenos Aires: Atlântida, 1984, p. 28.

adoção de soluções improvisadas, o reforço de pessoal a bordo para funções específicas, os exercícios de combate à incêndio, postos de abandono, adestramentos com as viaturas anfíbias e as ações voltadas ao bem-estar reforçam o papel da logística na manutenção da prontidão, da disciplina e do moral da tropa às vésperas do combate.

3.5 O ASSALTO

A fase do Assalto marcou o ponto culminante da Operação Rosário, caracterizada pela chegada efetiva das tropas nas Malvinas e pela tomada dos principais objetivos militares. A ação foi concebida para ocorrer de forma rápida e cirúrgica, com o mínimo de resistência e de impacto sobre a população local. Veremos como o desembarque, a marcha para o aeroporto, o emprego das tropas de Operações Especiais (OpEsp) e o início da substituição do efetivo foram conduzidos.

Durante MNT, o emprego da Bateria de Artilharia de Campanha ocorreu de forma incomum: os obuseiros foram transportados pré-carregados em caminhões, acompanhados somente pelos chefes de peça e apontadores. O restante da dotação foi desembarcado por helicóptero a partir de outro navio. Para descarregar os obuseiros diretamente na praia, utilizou-se um veículo anfíbio sobre rodas equipado com guincho. A manobra transcorreu conforme o planejado, com o primeiro veículo anfíbio tocando a praia um minuto antes da hora H, quando os Mergulhadores de Combate já estavam posicionados, marcando precisamente o local de desembarque⁶¹.

Este exemplo evidencia o elevado grau de coordenação logística atingido pela ForDbq durante o MNT. Demonstrou não apenas o domínio técnico da função logística Transporte, por meio do emprego sincronizado de diferentes vetores (marítimo, terrestre e aéreo), mas também a importância da função Recursos Humanos, refletida na capacidade de integração das equipes e na execução precisa das tarefas atribuídas. O cumprimento rigoroso do cronograma e a articulação entre unidades, mesmo sob condições operacionais complexas e inéditas, reforçam o valor do planejamento detalhado e do adestramento prévio.

À hora H, a vanguarda da coluna de veículos anfíbios, responsável pelo

⁶¹ Argentina, [1982?], p. 192.

transporte do núcleo principal da ForDbq, atingiu a praia e iniciou imediatamente o deslocamento em direção ao aeroporto⁶².

Esse evento demonstra o êxito da função logística Transporte no cumprimento do cronograma. O desembarque preciso e pontual salienta não apenas a eficácia dos meios de transporte, mas também a adequada preparação da tropa, com a integração entre Transporte e Recursos Humanos no Assalto.

No dia 2 de abril, o desempenho dos Comandos Anfíbios e dos Mergulhadores de Combate confirmou a eficácia do adestramento realizado nos meses anteriores. Apesar de algumas lesões sofridas durante a marcha noturna, as ações mais críticas, como o transbordo noturno do Contratorpedeiro ARA Santísima Trinidad para os botes infláveis, conduzido sob condições adversas, mar agitado e rigoroso silêncio operacional, foram executadas com êxito. O desempenho foi posteriormente reconhecido e elogiado por analistas militares britânicos, que destacaram especialmente a disciplina, a iniciativa e a capacidade de improvisação demonstradas pela tropa especializada⁶³.

Esse episódio confirma a relevância logística da função Recursos Humanos, destacando a importância do adestramento prévio e intensivo. A capacidade dos militares de se adaptarem rapidamente evidenciou a preparação física e psicológica promovida anteriormente, fatores determinantes para o cumprimento da missão.

A pista de pouso do aeroporto de Port Stanley estava repleta de obstáculos, e sua limpeza foi realizada sob elevada pressão temporal. Cerca de 30 obstáculos foram removidos e uma minuciosa varredura foi feita no terreno até o farol para assegurar que não houvesse inimigos ocultos ou explosivos preparados. Esse procedimento garantiu a segurança da pista e permitiu o pouso imediato dos Hércules C-130 que transportavam os reforços do Regimento 25⁶⁴.

Esse evento evidencia a atuação da Engenharia durante o Assalto, especialmente na desobstrução de obstáculos e na verificação de segurança do campo de pouso sob condições críticas. Paralelamente, demonstra a importância da função logística Transporte, ao viabilizar o pouso seguro das aeronaves C-130 e a chegada do Regimento 25 como reforço. A coordenação eficiente dessas funções

⁶² Argentina, [1982?], p. 192.

⁶³ Büsser, 2007, p. 81.

⁶⁴ Argentina, [1982?], p. 193.

logísticas foi fundamental para garantir a segurança operacional e a continuidade das ações.

Ainda no dia 2 de abril, diante da informação de que submarinos britânicos haviam sido enviados ao Atlântico Sul, foi tomada a decisão de que o retorno da ForDbq ocorreria por via aérea; o propósito era reduzir o risco do regresso. A operação teve início na tarde daquele mesmo dia, e parte do efetivo retornou a Mar del Plata e Puerto Belgrano na mesma noite. A coordenação dos voos ficou sob responsabilidade da Aviação Naval e da Força Aérea Argentina, com apoio da Aerolíneas Argentinas nos trechos finais até os destinos individuais⁶⁵.

A decisão de alterar a forma do retorno da tropa evidencia a atuação flexível da função Transporte. A mudança do plano original demonstrou adaptabilidade e integração, com claro compromisso com a segurança do efetivo. O episódio reforça a importância do planejamento logístico contínuo e flexível, mesmo após o cumprimento da missão.

No dia 3 de abril, por volta do meio-dia, praticamente todos os efetivos da ForDbq já haviam sido substituídos por unidades do Exército Argentino. Parte das frações navais já havia retornado ao continente, enquanto outras estavam em processo de embarque para o deslocamento de volta⁶⁶. Esse momento marca o encerramento das operações da ForDbq e a transição do controle territorial para o Exército. A movimentação reversa das tropas e a substituição dos efetivos evidenciam a atuação das funções logísticas de Transporte e Recursos Humanos, exigindo planejamento detalhado, gestão integrada de pessoal e manutenção da disciplina.

A execução bem-sucedida do Assalto evidenciou o emprego coordenado de diversas funções logísticas, com destaque para Transporte, Recursos Humanos e Engenharia. A sincronia entre os vetores de movimentação, o desempenho da tropa especializada, a desobstrução de obstáculos na pista de pouso e a rápida transição para o Exército demonstraram não apenas o elevado nível de adestramento, mas também a eficácia do planejamento logístico em tempo real. A flexibilidade na adaptação de rotas de retorno e a manutenção da prontidão durante toda a Operação reforçam o papel decisivo da logística para o êxito do desembarque e da ocupação inicial.

⁶⁵ Büsser, 2007, p. 85.

⁶⁶ Argentina, [1982?], p. 185.

3.6 A DEFESA DAS ILHAS

Com o encerramento do Assalto, a Argentina iniciou os esforços para organizar a defesa das ilhas. Esse novo momento passou a demandar adaptações logísticas específicas, voltadas à sustentação prolongada das forças em terra e à preparação para um possível enfrentamento com o RU.

Como vimos, desde as etapas iniciais do Planejamento da Operação Rosário, estabeleceu-se que os estudos relativos à reconquista da soberania seriam conduzidos por um grupo reduzido de Oficiais Superiores, a fim de preservar o sigilo da Operação⁶⁷.

Em 28 de dezembro de 1981, o Vice-Almirante Lombardo, então Comandante de Operações Navais, recebeu a ordem para elaborar um plano que incluía tanto a captura quanto a defesa do arquipélago. No entanto, dias depois, recebeu uma orientação verbal restringindo sua atuação exclusivamente à fase de conquista, sendo informado verbalmente que a defesa subsequente seria analisada em momento oportuno, o que contradizia o que havia recebido por escrito. De fato, nem o Vice-Almirante Lombardo nem seu grupo de planejamento receberam qualquer solicitação formal para preparar previamente um plano de defesa antes do dia 2 de abril⁶⁸.

A Diretriz Inicial para o Planejamento da Operação determinava o envolvimento de poucos Oficiais Superiores, sob rígido sigilo. Essa estrutura restrita reduziu a possibilidade de um debate mais amplo, de contribuições interforças e de análises mais complexas sobre possíveis cenários. Paralelamente, mesmo após a emissão de uma ordem formal que incluía a captura e a defesa do arquipélago, o Comandante de Operações Navais recebeu uma orientação verbal limitando sua atuação exclusivamente à fase de conquista, postergando o planejamento da defesa para um momento posterior e indefinido. A combinação moldou um planejamento centrado quase exclusivamente na ação ofensiva imediata e desconsiderando uma reação britânica. É razoável supor que a composição restrita do grupo de planejamento, associada à orientação para focar exclusivamente na fase de conquista, tenha comprometido a capacidade de considerar a defesa do arquipélago após a ocupação.

Essa dinâmica evidencia que o Planejamento da Operação, desde sua origem, foi conduzido com uma visão de curto prazo, focada na ocupação inicial e baseada

⁶⁷ Boll, 2007, p. 130.

⁶⁸ Lombardo, 2001, p. 20.

em avaliações subestimadas da ameaça de retomada. A fase do Planejamento, nesse caso, acabou condicionada por uma orientação política e estratégica que priorizou a conquista imediata em detrimento da defesa e da manutenção do terreno conquistado.

O ApLog ao desembarque de 2 de abril foi conduzido pela Intendência da Base Naval de Puerto Belgrano como se fosse um exercício regular, o que permitiu preservar o sigilo. No entanto, enquanto o cenário internacional indicava a escalada de um conflito, foram adotadas medidas drásticas, com foco na ampliação das capacidades logísticas. Entre elas, destacou-se a aquisição emergencial de insumos em volumes superiores aos das reservas habituais, com base em uma investigação de mercado e sem parâmetros claros de duração do conflito⁶⁹.

Essas ações, realizadas em prazos reduzidos, evidenciam a ativação intensiva da função logística Suprimento diante da incerteza e da escalada do conflito.

Ainda em 2 de abril, logo após o Assalto, o esforço logístico argentino foi implementado de forma descentralizada, com cada Força conduzindo seu próprio ApLog, conforme estabelecido pela doutrina vigente. A Força Aérea destacou-se pela rapidez, ativando imediatamente uma ponte aérea e coordenando o envio dos navios Río Cincel e Mar del Norte com combustíveis e chapas de alumínio destinadas à ampliação emergencial da pista nas Malvinas e à criação de uma área de estacionamento. Posteriormente, ficou comprovado que limitações geográficas impossibilitavam uma ampliação significativa da pista. Os britânicos, mesmo com maior capacidade industrial, somente conseguiram construir uma nova pista após o fim do conflito, e em outro local⁷⁰.

No dia 3 de abril, o Río Cincel suspendeu de Buenos Aires com destino às Malvinas, transportando apenas 156 toneladas de carga. A utilização de 42% da capacidade de carga foi posteriormente apontada como reflexo de imprevisão logística da sustentação defensiva das Ilhas⁷¹. No dia 4 de abril, o Mar del Norte suspendeu transportando somente 500 tambores de 200 litros de combustíveis para aviação⁷².

O envio dos navios Río Cincel e Mar del Norte revela um contraste entre a agilidade inicial da Força Aérea Argentina e a ausência de um sistema logístico plenamente coordenado entre as Forças. Embora a ativação imediata da ponte aérea

⁶⁹ Mayorga; Errecaborde, 1998, p. 193.

⁷⁰ Lombardo, 2001, p. 95-96.

⁷¹ Mayorga; Errecaborde, 1998, p. 183.

⁷² Mayorga; Errecaborde, 1998, p. 183.

e o despacho dos primeiros cargueiros indiquem iniciativa, a baixa ocupação das embarcações civis e o caráter emergencial dos insumos transportados sugerem uma operação logística reativa, moldada pela urgência e não por uma estratégia de longo prazo. Isso evidencia que a resposta logística à ocupação das ilhas, ainda nos primeiros dias após o Assalto, foi marcada mais por improviso do que por previsibilidade.

Esses eventos demonstram a ativação descentralizada das funções Transporte, Suprimento e Engenharia na tentativa de consolidar a presença nas Malvinas. No entanto, também revelam deficiências no planejamento logístico conjunto, falhas no aproveitamento de meios disponíveis e baixa integração entre os Comandos. Além disso, as limitações físicas do terreno, que inviabilizavam a ampliação da pista existente, restringiram significativamente a capacidade de operação aérea nas ilhas. Essa dependência aeroportuária comprometeu o reforço e a mobilidade da força defensora, evidenciando a vulnerabilidade da posição ocupada diante de uma resposta militar britânica.

No intervalo entre o Assalto e a esperada resposta britânica, o Comitê Militar argentino determinou o envio imediato de reforços, buscando consolidar a ocupação antes da entrada em vigor do bloqueio naval anunciado pelo RU para 12 de abril. Foram mobilizados o Batallón de Infantería de Marina Nº 5, o Batallón Antiaéreo, a Brigada de Infantería X e a Compañía de Ingenieros Anfibios. No mesmo contexto, por meio da Acta Nº 10 “M” / 82, foi autorizada a execução de minagem defensiva do arquipélago⁷³.

As medidas adotadas configuram o emprego coordenado das funções Recursos Humanos, Transporte e Engenharia. Evidenciam a transição para a defesa insular, com foco na consolidação do terreno conquistado, na mobilização de meios especializados e na preparação do dispositivo para enfrentar um cenário de conflito convencional.

Apesar dessas iniciativas, os relatos do General Osvaldo García evidenciam importantes limitações estruturais e logísticas enfrentadas no terreno. Durante as primeiras semanas após a ocupação, o General García, que comandou a Força-Tarefa responsável pela captura das ilhas, apresentou sua avaliação da situação operacional no arquipélago. Segundo ele, a geografia local impunha severas

⁷³ YOFRE, Juan Bautista. **1982**: los documentos secretos de la Guerra de Malvinas / Falklands y el derrumbe del proceso. 1. ed. Buenos Aires: Sudamericana, 2011, p. 181.

restrições à mobilidade terrestre fora da área urbana de Port Stanley, devido à ausência de estradas e à presença de solo turfoso, incapaz de sustentar o peso de veículos militares. Em sua avaliação sobre a defesa da posição, recomendou a concentração do poder de combate nos arredores da capital. No tocante ao ApLog, relatou que as tropas do Exército sob seu comando (500 homens) dispunham de víveres para apenas quinze dias, sem reservas significativas de combustível, munição ou vestuário adequado⁷⁴.

Esses relatos revelam que, ainda nos estágios iniciais da ocupação, os problemas logísticos já se faziam presentes de forma aguda, sobretudo pela escassez de suprimentos essenciais e pela limitação da mobilidade terrestre. A situação expunha a fragilidade da sustentação logística da Força e demandava atuação urgente da função Suprimento, além do que é possível inferir a possibilidade de intervenções da Engenharia para adaptação do terreno à defensiva.

O modelo descentralizado após a ocupação, que atribuía a cada Força a responsabilidade por sua própria logística, afetou de forma mais severa o Exército, que não dispunha de meios próprios suficientes. A escassez de capacidade de transporte marítimo e disponibilidade limitada de transporte aéreo agravaram essa situação, impedindo o envio de viaturas, armas, equipamentos e suprimentos em volume adequado. As maiores carências se manifestaram em itens críticos como víveres e combustíveis, afetando o desempenho das unidades terrestres na defesa das ilhas⁷⁵.

Essa constatação reforça a fragilidade da função Transporte durante a defensiva e evidencia a dependência do Exército em relação aos meios das demais Forças. A escassez de vetores marítimos e a limitação de capacidade aérea agravaram os efeitos do modelo descentralizado, comprometendo o abastecimento e impactando diretamente a eficácia das operações terrestres. Em uma eventual retomada, a deficiência da função Transporte, impactaria diretamente nas funções Suprimento, Manutenção e Engenharia, que provavelmente seriam altamente demandadas.

Nas semanas que se seguiram à ocupação, começaram a surgir casos de desnutrição entre os soldados argentinos, sobretudo na área de Port Stanley. Algumas iniciativas locais foram adotadas para mitigar o impacto das limitações logísticas,

⁷⁴ Lombardo, 2001, p. 61-62.

⁷⁵ Mayorga; Errecaborde, 1998, p. 137.

como a utilização de uma padaria e de instalações de banho que garantissem higienização semanal. Tentou-se, sem êxito, implementar um programa de pesca. Em paralelo, buscou-se atuar sobre o moral da tropa por meio da instalação de um programa de ligações telefônicas monitoradas, da distribuição de jornais e revistas do continente e da criação de uma programação especial na rádio local. Um centro de repouso também foi montado junto ao Hospital Militar, com foco na recuperação dos militares mais debilitados⁷⁶.

Essas iniciativas evidenciam o esforço da função Recursos Humanos e Saúde na atenuação dos efeitos da precariedade logística sobre o moral e a condição física dos combatentes. A implementação de ações voltadas à alimentação, higiene, comunicação e repouso demonstra a tentativa de preservar o bem-estar da tropa. Ainda que limitadas em alcance, tais medidas buscavam compensar as deficiências estruturais do ApLog com paliativos voltados à manutenção da coesão, disciplina e capacidade operacional das forças em terra.

Em 15 de abril, o ARA Bahía Paraíso foi designado para operar como navio-hospital. Sua conversão foi realizada às pressas no Arsenal Naval de Puerto Belgrano, ao longo de 14 dias, com operários e profissionais de saúde trabalhando em turnos extenuantes. A embarcação suspendeu em 27 de abril, sem ter concluído todas as adaptações. A bordo foram embarcados dois helicópteros, um Alouette III e um Puma, pintados de branco com cruzeiros vermelhas, destinados à evacuação aeromédica⁷⁷.

Essa iniciativa evidencia o emprego das funções Transporte e Saúde no esforço argentino de garantir evacuação e atendimento médico. Ao mesmo tempo, revela as limitações de tempo e meios disponíveis, exigindo uma adaptação apressada e alto grau de comprometimento dos profissionais envolvidos.

A partir de 1º de maio, com o bloqueio britânico já estabelecido e o inimigo visível a partir das posições argentinas em Port Stanley, tornou-se extremamente difícil manter os níveis mínimos de abastecimento. A guarnição argentina exigia, ao menos, o transporte de 25 toneladas diárias de víveres e combustível para garantir sua sustentação, mas as limitações impostas pelo comprimento da pista de pouso, a capacidade reduzida dos aviões Hércules (máximo de 13 toneladas) e, sobretudo, a oposição constante e eficaz das forças britânicas, restringiram severamente o ritmo

⁷⁶ SOUZA, César Augusto Nicodemus de. **A guerra que foi possível pelas Falklands/Malvinas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2013, p. 353.

⁷⁷ Souza, 2013, p. 356.

de reabastecimento aéreo, que dificilmente ultrapassava um voo por dia, mesmo em condições favoráveis⁷⁸.

Essa limitação reforça o quadro crítico enfrentado pelas funções logísticas Suprimento e Transporte, ao revelar a incapacidade de manter fluxo contínuo de abastecimento sob bloqueio aéreo e marítimo. A dificuldade de atender as demandas básicas de víveres e combustível comprometeu diretamente a sustentação da guarnição e a preservação de sua capacidade de combate.

Durante a campanha defensiva nas Malvinas, os principais atendimentos médicos fora de combate envolveram casos de “pé de trincheira” e desnutrição. Entre os ferimentos traumáticos, cerca de 70% foram causados por estilhaços de bombas e granadas, e 75% dos atendidos eram recrutas. Tentativas desesperadas de escapar das trincheiras levaram a casos de automutilação⁷⁹.

O relato evidencia a sobrecarga da função Saúde, tanto no atendimento a lesões físicas quanto às condições sanitárias precárias enfrentadas pela tropa. Além disso, revela dificuldades na função Recursos Humanos, ao expor o impacto psicológico extremo sobre os militares, com reflexos no moral, coesão e capacidade de combate da força defensora.

A defesa da ilha representou o momento de maior desgaste e tensão para o sistema logístico argentino. A ausência de planejamento prévio, somada à descentralização das responsabilidades entre as Forças, comprometeu a eficiência do ApLog desde os primeiros dias. Identificaram-se deficiências significativas nas funções logísticas de Suprimento, Transporte, Engenharia, Recursos Humanos e Saúde, frequentemente agravadas por limitações geográficas, climáticas e pela crescente pressão militar britânica. Ainda assim, registraram-se iniciativas relevantes de mitigação, como o reforço da guarnição, a criação de paliativos para manutenção do moral, a ativação de um navio-hospital e a tentativa de manter o fluxo de abastecimento por via aérea. O conjunto dessas evidências mostra uma logística em esforço constante de adaptação, ora marcada por improvisos e carências, ora sustentada por comprometimento e resiliência, mas que, no fim, revelou-se insuficiente diante da escalada e da intensidade do conflito.

A análise logística da Operação Rosário, articulada a partir das fases doutrinárias de uma OpAnf e da posterior defesa das ilhas, permitiu identificar

⁷⁸ Mayorga; Errecaborde, 1998, p. 180.

⁷⁹ Souza, 2013, p. 358.

evidências consistentes do emprego das funções logísticas previstas na doutrina da MB. Desde o Planejamento até a sustentação prolongada da força em terra, observou-se a ativação de todas as funções logísticas em diferentes intensidades e sob distintas restrições operacionais.

As evidências apontam para um padrão de resposta logística fortemente condicionado pela centralização inicial, pela necessidade de sigilo e pelas limitações estruturais enfrentadas após o Assalto. As funções logísticas Suprimento e Recursos Humanos foram as únicas acionadas de forma contínua ao longo de todas as fases da operação. Outras funções, como Saúde, tiveram atuação pontual, com maior evidência na defensiva.

Com base nos registros documentais analisados e nas inferências permitidas pelo material bibliográfico disponível, apresentaremos a seguir uma avaliação subjetiva do grau de esforço logístico por função e por fase, utilizando uma classificação em três níveis: Alto (A), Médio (M) e Baixo (B). Essa sistematização busca contribuir para a compreensão em perspectiva e comparada do desempenho logístico argentino ao longo da Operação, oferecendo subsídios para reflexões doutrinárias futuras.

4 A AVALIAÇÃO DO ESFORÇO LOGÍSTICO ARGENTINO

Iremos nos debruçar sobre a aplicação das funções logísticas nas diferentes fases da Operação Rosário e nos esforços subsequentes para sustentar a defesa do arquipélago, isso com base nas evidências históricas anteriormente apresentadas.

Será realizada uma avaliação subjetiva da presença das funções logísticas na Operação, que levará em consideração, também, o impacto funcional e o protagonismo de cada função. Em seguida, os dados serão consolidados em um quadro-síntese, cujo propósito é representar, em perspectiva e de forma estruturada, as demandas logísticas ao longo da campanha. Por fim, serão apresentadas considerações parciais.

4.1 O ESFORÇO LOGÍSTICO EM PERSPECTIVA

A seguir, apresentaremos os diferentes níveis de esforço logístico em cada fase da Operação Rosário e na defesa das Malvinas. A classificação seguiu critérios subjetivos e de relevância, considerando a frequência de menções às funções logísticas e sua importância no contexto de cada etapa. A avaliação não considerará os volumes demandados e atendidos pois não tivemos acesso a esse conteúdo⁸⁰. Para cada fase, as funções foram categorizadas como de esforço Alto (A), Médio (M) ou Baixo (B), conforme sua presença nas evidências e seu impacto operacional.

No Planejamento, a função Recursos Humanos apresentou protagonismo evidente, com atuação em oito das nove evidências analisadas. O remanejamento de pessoal qualificado, antecipação de treinamentos, a definição da força de ocupação e a mobilização de Comandos Anfíbios evidenciam seu papel estruturante, sendo, por isso, classificada como de Alto esforço (A). A função Manutenção, presente em cinco registros, também teve destaque, com foco na prontificação de viaturas anfíbias, revisão de armamentos e adequação de sistemas embarcados, recebendo classificação de Médio esforço (M). As funções Suprimento, Transporte e Saúde foram acionadas de maneira mais pontual, refletindo demandas específicas, como definição das cargas no Anexo Logístico, análise da viabilidade de meios navais e planejamento sanitário, sendo classificadas como de Baixo esforço (B). Por fim, a ausência de

⁸⁰ A ausência de dados quantitativos sobre os volumes logísticos demandados e atendidos é uma limitação da pesquisa, o que restringe a avaliação a critérios subjetivos e descritivos.

evidências sobre a atuação das funções Engenharia e Salvamento justifica sua classificação também como de Baixo esforço (B).

No momento do Embarque, observou-se um dos maiores picos de esforço logístico da Operação, com atuação destacada das funções Transporte, Recursos Humanos e Suprimento, todas classificadas como de Alto esforço (A). A prontidão dos meios, integração entre guarnições e equipamentos e preparação antecipada de cargas evidenciaram coordenação e flexibilidade, mesmo diante da antecipação da missão e das limitações materiais. Manutenção e Saúde atuaram de forma relevante, porém com menor frequência e impacto, sendo classificadas como de Médio esforço (M). Já as funções Engenharia e Salvamento não apresentaram evidências de mobilização, sendo, por isso, classificadas como de Baixo esforço (B).

No Ensaio, Recursos Humanos e Transporte foram as únicas efetivamente evidenciadas. A primeira destacou-se pela condução de atividades de adestramento e a revisão da missão a bordo, sendo classificada como de Alto esforço (A). Já a função Transporte, embora com atuação mais pontual, foi essencial para viabilizar os ensaios com veículos anfíbios e a integração com os navios, o que justifica sua classificação como de Médio esforço (M). As demais funções logísticas – Suprimento, Manutenção, Saúde, Engenharia e Salvamento – não foram identificadas nas fontes consultadas, sendo classificadas como de Baixo esforço (B).

Durante a Travessia, a função Recursos Humanos destacou-se pela atuação contínua no bem-estar da tropa, adestramento, controle disciplinar, integração entre efetivos e manutenção do moral, sendo classificada como de Alto esforço (A). Transporte, Suprimento e Salvamento atuaram de forma significativa, mas com menor protagonismo, viabilizando a acomodação improvisada de militares, o fornecimento regular de alimentação e a realização de exercícios embarcados de emergência, o que justifica sua classificação como de Médio esforço (M). Já as funções Manutenção, Engenharia e Saúde não foram mencionadas nas evidências consultadas, sendo classificadas como de Baixo esforço (B).

No Assalto, as funções Recursos Humanos e Transporte destacaram-se com protagonismo, sendo classificadas como de Alto esforço (A). A primeira se manifestou na integração entre frações, desempenho das tropas especializadas e coordenação da substituição de efetivos, enquanto a segunda se evidenciou pela sincronização entre vetores de movimentação, cumprimento rigoroso do cronograma de desembarque e rápida adaptação ao retorno aéreo. A Engenharia, embora

mencionada pontualmente, desempenhou papel decisivo na desobstrução de obstáculos e liberação da pista para o pouso de reforços, sendo classificada como de Médio esforço (M). Já as funções Suprimento, Manutenção, Saúde e Salvamento não foram diretamente observadas nas evidências analisadas, o que justifica sua classificação como de Baixo esforço (B).

A defesa das Ilhas foi o período de maior exigência e desgaste para o sistema logístico, se comparada com as diferentes fases da Operação Rosário. Essa singularidade da Operação decorreu do fato de que a resistência ao desembarque ser mínima; em situações de resistência maior e mais organizada, provavelmente o quadro seria significativamente diferente. As funções Suprimento, Transporte e Recursos Humanos destacaram-se com Alto esforço (A), sendo essenciais para a sustentação das tropas e a mitigação das severas limitações materiais e psicológicas enfrentadas, decorrentes da crescente pressão imposta pelo bloqueio britânico e da ausência de coordenação integrada entre as Forças, que atuaram de forma descentralizada em seus ApLog. Saúde e Engenharia apresentaram esforço Médio (M), atuando em diversas frentes, mas com efetividade limitada pelas restrições do terreno e pela precariedade da infraestrutura insular. As funções Manutenção e Salvamento, por sua vez, não foram diretamente evidenciadas nas fontes analisadas, recebendo classificação de Baixo esforço (B). A ausência de um planejamento prévio para a sustentação defensiva, somada à descentralização logística e ao bloqueio britânico, expôs a fragilidade do dispositivo argentino, cujo sistema logístico operou no limite da improvisação, alternando iniciativas relevantes com lacunas estruturais irreversíveis na escalada do conflito.

Vimos que algumas funções logísticas assumiram maior protagonismo em determinadas fases, enquanto outras tiveram atuação mais limitada ou pontual.

4.2 QUADRO-SÍNTESE DOS ESFORÇOS LOGÍSTICOS

A seguir, apresentaremos o quadro-síntese com a classificação dos esforços logísticos por fase da Operação Rosário e pela defesa das Ilhas Malvinas.

Para facilitar a visualização, foi utilizado um sistema de cores: vermelho para Alto esforço, amarelo para Médio esforço e verde para Baixo esforço.

Quadro 1 - Síntese do esforço logístico

Funções Logísticas/ Fases da OpAnf	Sup	Transp	Manut	Salv	Saú	RH	Eng
Planejamento	B	B	M	B	B	A	B
Embarque	A	A	M	B	M	A	B
Ensaio	B	M	B	B	B	A	B
Travessia	M	M	B	M	B	A	B
Assalto	B	A	B	B	B	A	M
Pós-OpAnf							
Defensiva	A	A	B	B	M	A	M

Fonte: Elaborado pelo autor

Essa consolidação nos permite compreender o papel efetivo das funções logísticas na OpAnf e nas dificuldades enfrentadas durante a permanência argentina nas ilhas.

4.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

A sistematização do apurado ao longo da campanha permitiu identificar padrões relevantes na distribuição do esforço logístico argentino durante a Operação Rosário e na posterior sustentação defensiva das Malvinas.

Dentre as funções analisadas, Recursos Humanos foi a única classificada com Alto esforço (A) em todas as fases, evidenciando sua centralidade na mobilização, adestramento, integração, manutenção do moral e substituição de efetivos. Essa constância suscita duas distintas e não excludentes interpretações das evidências e de sua composição. Em primeiro lugar, reflete a dependência estrutural das OpAnf em geral do preparo e da prontidão do pessoal, o que faria da Operação Rosário um caso representativo. Uma outra interpretação possível das mesmas evidências e composição é que o alto grau de sigilo com que a Operação foi conduzida e a consequente ausência de ordens preparatórias impuseram desorganização e imprevisto, demandando correções que acabaram incidindo mais claramente na função Recursos Humanos, o que seria a singularidade da Operação Rosário.

Transporte e Suprimento também assumiram papel de destaque. Transporte recebeu classificações de Alto (A) ou Médio (M) nas fases mais críticas — Embarque, Ensaio, Travessia, Assalto e Defesa —, revelando atuação contínua e essencial à viabilidade da Operação nos momentos decisivos. O Suprimento, embora tenha se destacado no Embarque, Travessia e na Defesa das ilhas, apresentou classificações

de Alto (A) ou Médio (M) e teve menor protagonismo no Planejamento, Ensaio e Assalto, tendo sido classificado como de Baixo esforço (B). Esse padrão indica uma atuação menos evidente nos momentos iniciais e durante a conquista do terreno, embora tenha ganhado importância na sustentação da presença em terra.

A Manutenção teve maior relevância nas fases iniciais, com destaque para o Planejamento, onde o esforço logístico foi mais expressivo. Perdeu visibilidade nas fases seguintes, o que pode sinalizar limitações na continuidade do apoio técnico ao longo da Operação; pode indicar também que a pouca resistência inglesa, associada a curta duração da OpAnf, tenha feito com que as avarias fossem mínimas.

As funções Salvamento e Saúde, menos recorrentes nas evidências analisadas, mostraram-se relevantes em momentos pontuais. A primeira apareceu durante a Travessia, por meio da condução de exercícios de abandono e combate a incêndio a bordo, e da preparação da tripulação para emergências marítimas. A segunda ganhou destaque na fase defensiva, em que os efeitos do desgaste físico, das condições sanitárias precárias e do isolamento operacional exigiram maior atenção aos cuidados médicos. Essas duas funções, mesmo com atuação pontual, representaram esforços para mitigar as limitações no TO.

A Engenharia atuou discretamente na Operação Rosário e na defesa das ilhas, mas de forma inferior às suas possibilidades e ao esperado em posições defensivas permanentes e insulares. A ausência de fortificações relevantes, instalação de obstáculos, limitações nas obras de reforço em posições críticas, adaptações prévias do terreno evidenciam uma aplicação limitada da função, comprometendo o sistema defensivo argentino.

A avaliação integrada do quadro sugere uma logística argentina com forte ativação inicial e boa capacidade de prontificação, mas com sinais de esgotamento e desarticulação progressiva na defensiva. A ausência de planejamento antecipado para a sustentação, a descentralização das responsabilidades e a crescente pressão militar britânica comprometeram a eficiência do ApLog a partir da ocupação, exigindo soluções emergenciais e nem sempre eficazes.

Em síntese, o esforço logístico argentino estava altamente comprometido com o êxito da fase ofensiva, mas incapaz de manter a articulação e desempenho na defensiva, revelando assimetrias que contribuíram para o desgaste operacional e, em última instância, para a perda da capacidade de resistir por mais tempo às ações ofensivas inglesas.

5 CONCLUSÃO

Esta pesquisa teve por propósito investigar os diferentes esforços logísticos empreendidos pela Argentina durante a Operação Rosário e na subsequente defesa das Ilhas Malvinas, à luz da doutrina de logística da MB. A pesquisa buscou identificar como se deu a atuação das funções logísticas nas fases da OpAnf (Planejamento, Embarque, Ensaio, Travessia e Assalto) e na Defensiva, com base nos princípios extraídos dos manuais e em evidências históricas levantadas em fontes primárias e secundárias.

A questão de pesquisa — como se distribuíram os esforços logísticos da Argentina nas fases da Operação Rosário e na defesa das Ilhas Malvinas? — foi respondida por meio de uma abordagem qualitativa, centrada na consideração de evidências predominantemente bibliográficas e na categorização subjetiva da intensidade do esforço logístico por função e por fase. A ausência de dados sobre volumes logísticos demandados e atendidos limitou a abordagem e evidências de natureza quantitativa. Essa limitação, reconhecida desde a delimitação do estudo, é um dos fatores a serem considerados nas interpretações dos resultados e pode ser superada em pesquisas futuras com acesso a documentos operacionais mais detalhados.

No Capítulo 2, foram apresentados os conceitos doutrinários da logística, com destaque para as sete funções logísticas — Suprimento, Transporte, Manutenção, Engenharia, Recursos Humanos, Saúde e Salvamento. Identificou-se que a eficácia do ApLog está intrinsecamente ligada à articulação entre essas funções, sendo sua integração essencial para a consecução dos objetivos militares, sobretudo em OpAnf e Operações insulares.

No Capítulo 3, a investigação histórica revelou uma logística argentina marcada por momentos de elevado desempenho, sobretudo nas fases iniciais, seguidos por fragilidades estruturais acentuadas na Defensiva. A Operação foi conduzida com protagonismo da função Recursos Humanos, cuja presença se evidenciou em todas as fases, ainda que com diferentes níveis de intensidade. As funções Suprimento e Transporte também se destacaram, especialmente no Embarque, Travessia, Assalto e na Defesa, onde se tornaram fundamentais para a sustentação das tropas. Por outro lado, Manutenção teve sua importância concentrada no Planejamento e no Embarque, com perda de visibilidade posterior. As funções Saúde e Engenharia atuaram de forma

mais pontual, sobretudo na defensiva, buscando mitigar os efeitos do desgaste físico, precariedade sanitária e ausência de infraestruturas. Já o Salvamento apresentou atuação mais restrita, com evidências limitadas, especialmente durante a Travessia.

No Capítulo 4, a atuação das funções logísticas em cada fase da Operação foi avaliada e o resultado evidenciou que a função Recursos Humanos teve o maior protagonismo ao longo de toda campanha, seguida pelas funções Transporte e Suprimento, que revelaram impacto operacional direto nas fases críticas. Surgiram padrões e assimetrias, reforçando a percepção de que a ausência de planejamento prévio para a defensiva, a descentralização do ApLog entre as Forças e a escassez de meios impactaram a capacidade de sustentação argentina diante da resposta britânica. De uma perspectiva mais ampla, chama a atenção a irrisória atuação da Engenharia, o que seria esperado em um Assalto – fase de caráter operacional e tático ofensiva, localizada e que prioriza a rapidez –, mas não na defensiva permanente, onde sua atuação mais efetiva poderia ter inviabilizado a retomada inglesa.

Como implicações práticas para a MB, a pesquisa reforça a importância de integrar, desde o Planejamento inicial, todos os aspectos logísticos, com previsão clara para fases subsequentes, inclusive aquelas que envolvem ocupação prolongada. A experiência argentina evidencia que a eficácia de uma OpAnf não se esgota no Assalto, sendo vital a antecipação de cenários defensivos, de restrições de infraestrutura e da necessidade de coordenação logística interforças. Tais aprendizados podem subsidiar atualizações doutrinárias, bem como fomentar treinamentos e exercícios que simulem não apenas a OpAnf, mas também a sustentação de posições defensivas em ambientes insulares ou de difícil acesso.

Como limitação, destaca-se a já apontada falta de acesso a dados quantitativos. Pesquisas futuras poderão se beneficiar de arquivos militares desclassificados, entrevistas com participantes da Operação ou da aplicação de modelos comparativos com outras campanhas conduzidas em ambientes com características semelhantes.

Por fim, esta dissertação pretende contribuir para a reflexão crítica sobre o papel da logística em Operações de caráter anfíbio, conduzidas em ambiente insular, promovendo não apenas o aprendizado com experiências passadas, mas também o aperfeiçoamento contínuo da doutrina e da prática logística no âmbito da MB.

REFERÊNCIAS

ARGENTINA. Armada. **Operación Rosario**. Buenos Aires: Comisión de Análisis de Acciones de Combate, [1982?]. Disponível em: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ar-ara-coac-6b1_tomo1_0.pdf. Acesso em: 23 jun. 2025.

BOLL, Carlos A. García. **A 25 años de la Guerra del Atlántico Sur**. Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, n. 816, p. 129-143, Enero / abril 2007.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN-1-1**: manual de operações da Força de Desembarque. 1. rev. Rio de Janeiro, 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN-1-5**: manual de operações terrestres de Fuzileiros Navais. 1. rev. Rio de Janeiro, 2024b.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **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. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. **CGCFN-33.1**: manual de engenharia de Fuzileiros Navais. 1. rev. Rio de Janeiro, 2024a.

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

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-400**: manual de logística da Marinha. 2. rev., mod. 2. Brasília, DF, 2023.

BÜSSER, Carlos Alberto César. **Operacion Rosario**. Buenos Aires: Atlântida, 1984.

BÜSSER, Carlos Alberto César. **Reflexiones y experiencias sobre la recuperación de las Malvinas**. Boletín del Centro Naval, Buenos Aires, n. 816, p. 65-86, enero/abril 2007.

LOMBARDO, Juan Jose. **Malvinas**: errores, anécdotas y reflexiones. Edición Académica. ESGN. Buenos Aires, 2001.

MAYORGA, Horácio A.; ERRECABORDE, Jorge Alberto. **No vencidos**: relato de las operaciones navales en el conflicto del Atlántico Sur. Buenos Aires: Planeta, 1998.

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

YOFRE, Juan Bautista. **1982**: los documentos secretos de la Guerra de Malvinas / Falklands y el derrumbe del proceso. 1. ed. Buenos Aires: Sudamericana, 2011.