

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC YURI MOURÃO DIONISIO

**CAMPANHAS EM COMPARAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL:
Como as Operações Anfíbias influenciaram a Guerra das Malvinas
em 1982.**

Rio de Janeiro

2025

CC YURI MOURÃO DIONISIO

**CAMPANHAS EM COMPARAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL:
Como as Operações Anfíbias influenciaram a Guerra das Malvinas
em 1982.**

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

Orientador: CF (RM1) CANTARINO

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.

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, agradeço a Deus, por me conceder saúde, perseverança e discernimento ao longo de toda esta jornada.

À minha filha Cristal, fonte diária de inspiração e alegria, dedico meu mais profundo amor. À minha namorada, Alice, e ao seu filho, Artur, expresso minha sincera gratidão pela paciência, compreensão e apoio incondicional, mesmo nos momentos em que a dedicação aos estudos exigiu ausência e sacrifícios. O carinho e a confiança de vocês foram fundamentais para que eu mantivesse o foco e a motivação.

Aos colegas de turma, deixo meu reconhecimento pela camaradagem e pelo estímulo constante nas fases mais exigentes desta trajetória.

Ao Capitão de Fragata (RM-1) Fabiano Rebello Cantarino, meu orientador, expresso minha mais elevada consideração e respeito. Seus ensinamentos, sua orientação firme e ao mesmo tempo generosa, e suas críticas sempre construtivas foram determinantes para o amadurecimento deste trabalho e para meu desenvolvimento como oficial e pesquisador. A ele, meus sinceros agradecimentos pela confiança depositada e pela condução segura ao longo deste percurso acadêmico.

Ao Capitão de Fragata (RM-1) Ohara Barbosa Nagashima, agradeço pela orientação dedicada e pelos valiosos insights oferecidos durante a elaboração do livro sobre a Guerra das Malvinas, que muito contribuíram para o aprofundamento do tema.

RESUMO

Campanhas em comparação no Atlântico Sul: como as Operações Anfíbias influenciaram a Guerra das Malvinas

Este estudo apresenta uma análise comparativa das Operações Anfíbias (OpAnf) conduzidas por Argentina e Reino Unido durante a Guerra das Malvinas, com ênfase em suas composições, na relação com a Força de Desembarque (ForDbq) e no grau de aderência aos princípios doutrinários da guerra anfíbia. O principal objetivo é identificar as semelhanças e singularidades entre os modelos empregados por ambos os países e como essas diferenças influenciaram o curso da campanha. Para isso, a metodologia adotada é o estudo comparado, com base em pesquisa bibliográfica e análise documental. A análise se fundamenta nos princípios doutrinários da Marinha do Brasil para avaliar aspectos como Comando unificado, apoio de fogo, logística, interoperabilidade e flexibilidade. Os resultados indicam que o sucesso britânico derivou de maior aderência doutrinária e de uma estrutura logística e de Comando mais coesa, enquanto as falhas argentinas foram marcadas por improvisação logística, descontinuidade no Comando e ausência de planejamento de longo prazo. Assim, o trabalho oferece lições relevantes para a compreensão da importância de se adaptar às fricções e surpresas inerentes a um conflito.

Palavras-chave: Operações Anfíbias. Força-Tarefa Anfíbia. Guerra das Malvinas. Doutrina. Logística. Unidade de Comando.

ABSTRACT

Campaigns in comparison in the South Atlantic: how Amphibious Operations influenced the Falklands War

This study offers a comparative analysis of the Amphibious Operations conducted by Argentina and the United Kingdom during the Falklands War, with emphasis on their compositions, connection with the Landing Force, and degree of adherence to amphibious warfare doctrinal principles. The main objective is to identify the similarities and singularities between the models employed by both countries and how these differences influenced the course of the campaign. To that end, the methodology adopted is a comparative study based on bibliographic research and document analysis. The analysis is grounded in the doctrinal foundations of the Brazilian Navy to assess aspects such as unified command, fire support, logistics, interoperability, and flexibility. The results show that the British success stemmed from greater doctrinal adherence and a more cohesive logistical and command structure, while the Argentine failures were marked by logistical improvisation, discontinuity of command, and lack of long-term planning. Thus, this work provides relevant lessons for understanding the importance of adapting to the frictions and surprises inherent in a conflict.

Keywords: Amphibious Operations. Amphibious Task Force. Falklands War. Doctrine. Logistics. Unity of Command.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AOA	– Área do Objetivo Anfíbio
CFT	– Comando de Força-Tarefa
CGT	– Comando de Grupo-Tarefa
ForAv	– Força Avançada
ForDbq	– Força de Desembarque
GT	– Grupo-Tarefa
NAe	– Navio-Aeródromo
NDCC	– Navio de Desembarque de Carros de Combate
OTAN	– Organização do Tratado do Atlântico Norte
OpAnf	– Operação Anfíbia
PraDbq	– Praia de Desembarque
RAF	– Royal Air Force
RFA	– Royal Fleet Auxiliary
RN	– Royal Navy
SAS	– Special Air Service
SBS	– Special Boat Service
SSN	– Ship Submersible Nuclear
STUFT	– Ships Taken Up From Trade
TO	– Teatro de Operações
TOAS	– Teatro de Operações do Atlântico Sul
TOM	– Teatro de Operações nas Malvinas
TOS	– Teatro de Operações Sul
ZDbq	– Zonas de Desembarque

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	8
2 FUNDAMENTOS DOUTRINÁRIOS DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS.....	10
2.1 MODALIDADES DE OPANF.....	10
2.2 COMANDO, CONTROLE E SUBORDINAÇÃO.....	11
2.3 OPERAÇÕES ESPECIAIS NA FASE PREPARATÓRIA.....	11
2.4 AMEAÇA DE MINAGEM E CONTRAMEDIDAS.....	12
2.5 ESCOLHA DA CABEÇA DE PRAIA.....	13
2.6 FINTAS, DEMONSTRAÇÕES E REAÇÃO DO INIMIGO.....	13
2.7 SUPERIORIDADE AÉREA.....	14
2.8 MOVIMENTO NAVIO-TERRA.....	15
2.9 MOVIMENTO HELITRANSPORTADO.....	15
2.10 APOIO DE FOGO NAVAL E AÉREO.....	16
2.11 LOGÍSTICA.....	16
2.12 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS DOUTRINÁRIAS.....	17
3 A FORÇA-TAREFA ANFÍBIA DA ARGENTINA NA GUERRA DAS MALVINAS. 18	18
3.1 COMPOSIÇÃO DA FORTARANF ARGENTINA.....	18
3.2 EXECUÇÃO DA OPERAÇÃO ROSARIO.....	21
3.3 AVALIAÇÃO DE FALHAS NA OPERAÇÃO.....	23
3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	25
4 A FORÇA-TAREFA ANFÍBIA DO REINO UNIDO NA GUERRA DAS MALVINAS.....	27
4.1 COMPOSIÇÃO DA FORTARANF DO REINO UNIDO.....	27
4.2 EXECUÇÃO DA OPERAÇÃO CORPORATE.....	30
4.3 AVALIAÇÃO DE FALHAS NA OPERAÇÃO.....	34
4.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	37
5 COMPARAÇÃO DAS OPANF DA ARGENTINA E DO REINO UNIDO.....	39
5.1 ESTRUTURA E DOUTRINA: FUNDAMENTOS DA EFETIVIDADE OPERACIONAL.....	39
5.2 DINÂMICA DAS OPERAÇÕES: EXECUÇÃO E FLEXIBILIDADE.....	42
5.3 RELAÇÃO DA FORTARANF COM A FORDBQ.....	44

5.3.1 Argentina: Ruptura de Comando e falta de continuidade.....	44
5.3.2 Reino Unido: Coordenação com fragmentação de Comando.....	45
5.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	45
6 CONCLUSÃO.....	47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	48

1 INTRODUÇÃO

Em abril de 1982, no extremo sul do Atlântico, duas Forças-Tarefa Anfíbias (ForTarAnf) foram mobilizadas com objetivos opostos: conquistar e reconquistar as Ilhas Malvinas. A primeira, da Argentina, buscava recuperar soberania sobre o arquipélago por meio de uma operação relâmpago. A segunda, do Reino Unido, pretendia restaurar o controle britânico sobre o território, após uma mobilização expedicionária de mais de 12 mil quilômetros. O confronto entre essas duas operações revelou uma série de duras e valiosas lições sobre Comando, doutrina, logística e adaptação em campanhas anfíbias modernas.

Este estudo examina comparativamente as ForTarAnf da Argentina e do Reino Unido na Guerra das Malvinas, com ênfase em sua composição, vínculo com a Força de Desembarque (ForDbq), execução do desembarque e aderência aos princípios doutrinários aplicáveis. Trata-se de uma análise funcional das decisões tomadas por cada lado, buscando compreender os fatores que contribuíram para o êxito ou fracasso de seus objetivos ao longo da campanha.

Do ponto de vista acadêmico, a pesquisa parte da seguinte questão: que similaridades e/ou singularidades existiram entre as ForTarAnf da Argentina e do Reino Unido — e como essas diferenças estruturais, doutrinárias e de desempenho influenciaram o resultado da campanha? O objetivo central é comparar e explicar essas diferenças, com foco na composição e atuação de cada força. Para isso, definem-se quatro objetivos específicos: apresentar os fundamentos doutrinários das Operações Anfíbias (OpAnf) segundo a Marinha do Brasil (MB); descrever a composição, atuação e falhas da ForTarAnf argentina e sua relação com a ForDbq; realizar a mesma análise para a força britânica; e, por fim, comparar os dois modelos, identificando semelhanças e distinções.

A pesquisa se estrutura em três eixos: composição e preparo das ForTarAnf; articulação com a ForDbq; e adesão à doutrina de OpAnf quanto a Comando, apoio de fogo, logística e flexibilidade. Adota-se o método do Estudo Comparativo para identificar e explicar convergências e divergências à luz da doutrina e das lições do conflito. A bibliografia reúne autores argentinos, britânicos e brasileiros, conferindo ao trabalho uma abordagem crítica e abrangente.

A presente obra é composta por seis capítulos, considerando esta Introdução como Capítulo 1. O Capítulo 2 aborda os fundamentos doutrinários das OpAnf, com

ênfase em surpresa, superioridade aérea, Unidade de Comando, apoio de fogo coordenado, logística escalonada e emprego de forças especiais, além da interoperabilidade e da continuidade tática pós-desembarque. Sua estrutura baseia-se na doutrina da Marinha do Brasil, com complementos de práticas doutrinárias adotadas pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Os Capítulos 3 e 4 aplicam esses fundamentos à análise das ForTarAnf na Guerra das Malvinas, examinando separadamente as atuações argentina e britânica à luz de seus contextos operacionais. O Capítulo 5 realiza uma comparação direta entre as duas operações, ressaltando diferenças estruturais e respostas no TO. Por fim, o Capítulo 6 analisa como as decisões operacionais influenciaram o curso da campanha, evidenciando fatores decisivos para a compreensão do conflito.

2 FUNDAMENTOS DOUTRINÁRIOS DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS

As OpAnf constituem uma das formas mais complexas de emprego de forças navais, exigindo a articulação entre meios navais, anfíbios e aéreos em ações coordenadas. Tais operações envolvem, simultaneamente, projeção expedicionária, ação coordenada entre forças e consolidação de presença sustentada em ambiente hostil. Essa natureza abrangente confere às OpAnf um caráter singular, ao mesmo tempo flexível, móvel e decisivo (Brasil, 2000).

A Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf) é a estrutura operacional concebida para esse tipo de missão, integrando meios navais, aeronavais e uma ForDbq, com vistas a projetar poder de combate a partir do mar (Ambrose, 1994). Sua versatilidade abrange ações ofensivas convencionais, estabilização, operações de paz, evacuação de não combatentes e ajuda humanitária. A doutrina contemporânea reconhece também a projeção anfíbia como modalidade útil em cenários de crise, ampliando as possibilidades de emprego do poder naval (Keenan, 2019).

As OpAnf foram decisivas em diversos conflitos, revelando seu potencial estratégico e vulnerabilidades. Na Segunda Guerra Mundial, a Operação Overlord (1944) demonstrou a projeção sobre território defendido, mas expôs limitações logísticas e de coordenação (Ambrose, 1994). Em Incheon (1950), na Guerra da Coreia, a surpresa estratégica, liderança descentralizada e escolha do ponto de desembarque marcaram seu êxito (Keenan, 2019). Em contraste, o fracasso em Gallipoli (1915) evidenciou os efeitos de planejamento deficiente e negligência logística, tornando-se marco negativo na doutrina anfíbia (Carlyon, 2003). No século XXI, a operação da OTAN na Líbia (2011) mostrou a adaptabilidade da doutrina a missões não convencionais, como evacuação de civis e apoio logístico sob ameaça aérea, com navios de assalto anfíbio empregados para auxílio humanitário (OTAN, 2011).

2.1 MODALIDADES DE OPANF

Conforme citado anteriormente, a doutrina moderna reconhece cinco modalidades principais: assalto, incursão, demonstração, retirada e projeção anfíbia (Brasil, 2017). O assalto é a forma mais completa, visando conquistar e manter uma

cabeça de praia. A incursão busca objetivos limitados com retirada planejada. A demonstração simula um desembarque para confundir o inimigo. A retirada extrai forças de litoral hostil. Já a projeção anfíbia envolve ações não combativas, como apoio a operações de paz, desastres ou evacuações.

2.2 COMANDO, CONTROLE E SUBORDINAÇÃO

O êxito das OpAnf depende de estruturas claras de Comando e Controle. Durante o planejamento, os comandantes da ForTarAnf e da ForDbq atuam paralelamente, harmonizando esforços em decisões conjuntas (Brasil, 2000). A partir do Embarque, a ForDbq subordina-se ao Comandante da ForTarAnf até o firme estabelecimento em terra, quando o controle é transferido. Essa transição exige interoperabilidade e resiliência dos sistemas de comunicação (Alberts; Hayes, 2003).

Durante o assalto anfíbio, a descentralização do controle tático das subunidades da ForDbq é essencial para que Comandantes em níveis inferiores exerçam iniciativa diante da fricção do combate (Brasil, 2021). A autonomia dos escalões subordinados favorece a exploração de mudanças e oportunidades no campo de batalha. Hoje, esse processo é facilitado por sistemas C4ISR¹, que oferecem consciência situacional em tempo real e gestão precisa. Embora ausentes nos conflitos históricos, o conceito de liberdade de decisão permanece central.

A natureza complexa e imprevisível dessas operações exige líderes adaptativos, aptos a responder a crises repentinas e mudanças dinâmicas no cenário. Tendências atuais como drones, inteligência artificial e guerra eletrônica indicam um novo patamar de desafios para o Comando e Controle anfíbio (Alberts; Hayes, 2003). Assim, a evolução doutrinária mantém-se vinculada tanto às lições históricas quanto à inovação tecnológica.

2.3 OPERAÇÕES ESPECIAIS NA FASE PREPARATÓRIA

As operações especiais têm papel central na preparação das OpAnf, facilitando o êxito do assalto principal (Brasil, 2000). Nesse contexto, a Força Avançada (ForAv), composta por tropas de reconhecimento ou operações especiais, cumpre funções

¹ Acrônimo de Comando, Controle, Comunicações, Computadores, Inteligência, Vigilância e Reconhecimento.

críticas como identificar zonas de desembarque, avaliar defesas inimigas, marcar rotas seguras e neutralizar alvos de alto valor, como postos de Comando ou baterias costeiras. A doutrina atual orienta que essas ações isolem o objetivo, eliminem ameaças imediatas e criem condições para o sucesso do desembarque (Brasil, 2021).

O emprego eficaz da Força Avançada (ForAv) é fundamental para a surpresa tática, ao reduzir a resistência inicial enfrentada pela ForDbq no assalto principal. Essa vantagem exige equilibrar ganhos operacionais — como coleta de inteligência, neutralização de ameaças e preparação das zonas de desembarque — com os riscos táticos, especialmente a possibilidade de detecção precoce, que compromete o fator surpresa (Owens, 2000). Sua efetividade depende de atuação precisa, limitada no tempo e espaço, mas com impacto desproporcional no sucesso da OpAnf.

Os desafios contemporâneos, contudo, acrescentam camadas adicionais de complexidade ao emprego dessa unidade. Em cenários modernos caracterizados por alta densidade de sensores e sistemas de vigilância contínua – incluindo satélites, drones e radares de longo alcance – a eficácia tanto da Força Avançada quanto das operações especiais convencionais pode ser drasticamente limitada, como alerta Smith (2022).

2.4 AMEAÇA DE MINAGEM E CONTRAMEDIDAS

As minas navais constituem um dos principais desafios para o movimento seguro da ForTarAnf (Brasil, 2000), representando um verdadeiro multiplicador de poder para o defensor. São armamentos relativamente simples, baratos e normalmente passivos, mas de grande efeito dissuasório e destrutivo, capazes de atrasar, canalizar ou até inviabilizar o assalto anfíbio, mesmo diante de forças tecnologicamente superiores.

Justamente por seu baixo custo e facilidade de lançamento, as minas oferecem ao defensor a possibilidade de saturar áreas inteiras com obstáculos letais, criando zonas de negação marítima de difícil transposição sem perdas significativas ou tempo adicional de neutralização². A minagem defensiva visa, em geral, direcionar

² Segundo a Doutrina Militar Naval da MB, a minagem é tradicionalmente associada ao conceito de desgaste, ou seja, ao enfraquecimento das forças inimigas.

o inimigo para setores previamente preparados, com fortes posições de tiro ou terrenos desfavoráveis ao desembarque (Hughes, 2000).

Esses elementos, atuando horas ou até dias antes da chegada do Corpo Principal, são responsáveis por estabelecer canais varridos, localizar e neutralizar campos minados, além de eliminar obstáculos submersos, assegurando a segurança das rotas de aproximação e das zonas de desembarque (Lambeth, 2000). O êxito dessa fase preparatória é determinante para que o movimento navio-terra transcorra com fluidez, coordenação e segurança operacional

2.5 ESCOLHA DA CABEÇA DE PRAIA

A definição da cabeça de praia é uma decisão de alto valor operacional. O local escolhido deve permitir desdobramento eficaz, proteção contra ataques diversos e sustentação logística (Thompson, 1985). A viabilidade depende de fatores como topografia, resistência inimiga, hidroviabilidade e proximidade dos objetivos. Em termos doutrinários, essa escolha deve equilibrar o princípio da Surpresa com a necessidade de consolidar rapidamente a posição em terra, assegurando um fluxo contínuo de reforços e suprimentos desde o mar (Brasil, 2000).

O planejamento frequentemente inclui demonstrações e fintas, que têm por objetivo mascarar a real intenção do ComForTarAnf. Essas ações de despistamento³, conduzidas por elementos avançados ou grupamentos simulados, visam confundir o inimigo quanto à verdadeira zona de desembarque. Tais medidas serão analisadas com maior profundidade a seguir, dada sua relevância para o sucesso da operação.

2.6 FINTAS, DEMONSTRAÇÕES E REAÇÃO DO INIMIGO

As fintas são ações ofensivas simuladas com contato, destinadas a induzir o inimigo a deslocar forças indevidamente e enfraquecer o eixo principal, enquanto as demonstrações, sem contato direto, visam confundir sobre o local real do assalto. Ambas exploram o princípio da Surpresa, provocando erros de alocação e exposição das defesas (Brasil, 2017). A doutrina moderna reconhece a Demonstração Anfíbia (DemAnf) como manobra eficaz de dissuasão e desinformação: mesmo sem

³ Segundo a Doutrina Militar Naval da MB essas ações são realizadas quando pretende-se que o inimigo movimente suas forças e tome decisões que favoreçam o desembarque.

desembarque efetivo, pode desorganizar a defesa inimiga, retardar reforços e forçar a dispersão de meios inimigos (Brasil, 2021).

Como reação, o inimigo tende a reforçar setores secundários com minas, obstáculos, baterias costeiras e redistribuição de tropas — o que pode enfraquecer o eixo real e ser explorado como vantagem (Brasil, 2000). Essas manobras exigem sincronismo com o assalto principal, pois atrasos podem comprometer o plano geral. Também elevam a incerteza e a tensão no dispositivo inimigo, que opera sob pressão e risco de exaustão. Sua eficácia depende da vigilância contínua para ajustar os planos em tempo real. Quando bem coordenadas, reduzem a resistência inicial e ampliam as margens de manobra da ForDbq.

2.7 SUPERIORIDADE AÉREA

A superioridade aérea sobre a Área do Objetivo anfíbio (AOA) é pré-requisito fundamental para a segurança e a eficácia da ForTarAnf (Brasil, 2000). Ela garante liberdade de manobra, cobertura às unidades de desembarque e proteção contra ataques aéreos inimigos. Entretanto, conforme reconhece a doutrina da Força Aérea Brasileira (FAB), a superioridade aérea pode ser contestada, não sendo absoluta nem necessariamente contínua em todos os setores do TO (Brasil, 2024).

A superioridade aérea facilita ainda a realização coordenada de bombardeios pré-desembarque, com vistas a neutralizar defesas costeiras, posições de artilharia, centros de Comando, campos minados e demais obstáculos (Brasil, 2024). Entretanto, tais ataques devem ser balanceados com precisão: a destruição excessiva pode degradar o terreno necessário ao avanço da ForDbq, enquanto a antecipação dos alvos pode revelar prematuramente o eixo real do assalto (Gray, 1992). É nesse balanço entre ataque efetivo e preservação do elemento surpresa que reside o desafio da preparação aérea da AOA.

Em uma OpAnf, a presença de um navio-aeródromo (NAe) contribui para garantir a superioridade aérea, permitindo projeção de poder aéreo, inteligência embarcada e sustentação prolongada das operações (Brasil, 2000). Mais que plataforma de lançamento, atua como centro avançado de Comando, coordenando ações ofensivas, de vigilância e guerra eletrônica (Friedman, 1983). Sua mobilidade assegura cobertura aérea em áreas sem infraestrutura, permitindo ataques ao solo,

supressão de defesas e interdição, garantindo à ForDbq condições para consolidar a cabeça de praia mesmo onde acessos são inviáveis.

2.8 MOVIMENTO NAVIO-TERRA

O Movimento Navio-Terra (MNT) é a etapa da fase de assalto que compreende o deslocamento ordenado de tropas, equipamentos e suprimentos dos navios de assalto para as Praias ou Zonas de Desembarque (PraDbq/ZDbq), conforme previsto na ideia de manobra em terra. A tropa e os meios são organizados em vagas de embarcações, compostas por equipes de embarcação. O início do MNT ocorre por ordem do ComForTarAnf, após consulta ao ComForDbq, sendo executado segundo a sequência previamente estabelecida (Brasil, 2021).

O MNT divide-se em dois períodos: descarga inicial, de caráter tático, destinada ao desembarque seletivo das unidades de assalto e dos suprimentos essenciais à conquista dos objetivos iniciais da ForDbq; e descarga geral, de caráter logístico, que visa descarregar, no menor tempo possível, grandes volumes de material, sem ultrapassar a capacidade das organizações logísticas em terra. O movimento encerra-se com a completa descarga dos navios (Brasil, 2000).

2.9 MOVIMENTO HELITRANSPORTADO

O movimento helitransportado é uma modalidade de projeção tática que utiliza aeronaves de asa rotativa para transportar tropas, armamentos e equipamentos diretamente do mar para o interior do território inimigo. Tal capacidade permite ampliar a profundidade do assalto, atingir áreas inacessíveis por via terrestre ou naval e explorar brechas no dispositivo defensivo inimigo (Brasil, 2000).

Esse tipo de movimento oferece alta flexibilidade e velocidade, sendo útil para desdobramentos rápidos, reforço de posições, envolvimento de flancos e apoio a operações especiais. Exige, porém, condições específicas: domínio aéreo, identificação segura dos campos de pouso, coordenação entre os vetores aéreos e a ForDbq, além de escolta e supressão de defesas inimigas (Brasil, 2021). Doutrinariamente, é integrado ao cronograma do assalto anfíbio, compondo o movimento navio-terra e podendo redefinir o eixo ofensivo conforme a evolução tática.

2.10 APOIO DE FOGO NAVAL E AÉREO

O apoio de fogo nas OpAnf é fundamental para neutralizar o inimigo, proteger o movimento da ForDbq e permitir sua consolidação. Divide-se em apoio naval, com artilharia ou mísseis embarcados, e apoio aéreo aproximado, com aeronaves em coordenação direta com a tropa (Brasil, 2024). Ambos requerem integração eficaz e sincronização com o plano operacional, visando interdição, supressão de Comando, apoio direto e destruição de reforços, com observação em tempo real, comunicações seguras e regras claras de engajamento (Gray, 1999; Brasil, 2000).

O apoio de fogo naval é normalmente contínuo durante as fases iniciais do assalto, atuando em conjunto com o fogo aéreo para preparar o terreno. A atuação coordenada entre observadores avançados em terra e centros de direção de tiro nos navios ou aeronaves é condição indispensável para maximizar a precisão e minimizar danos colaterais. Trata-se, portanto, de um esforço interdependente, que exige sincronismo, integração tecnológica e coordenação tática em todos os escalões.

2.11 LOGÍSTICA

A logística em OpAnf é crítica e deve ser planejada com base em múltiplas variáveis como meteorologia, resistência inimiga e pontos alternativos de desembarque. É um sistema vivo, que sustenta o combate desde o início do assalto até a estabilização da força em terra (Brasil, 2003). Falhas nesse planejamento provocam escassez de suprimentos, desorganização dos desembarques e ruptura do fluxo logístico, comprometendo a sustentabilidade da ofensiva.

A sustentação logística transcende a simples reposição de suprimentos; trata-se de assegurar a continuidade da ação ofensiva, preservando a liberdade de manobra da ForDbq e evitando rupturas que comprometam seu impulso operacional (Brasil, 2016). A logística, nesse contexto, assume papel decisivo na manutenção da iniciativa e na projeção sustentada do poder de combate. Essa concepção já era intuída por Jomini ao definir a logística como “a arte prática de mover exércitos”,

elemento indispensável à concretização dos planos estratégicos e táticos em campanha (Jomini, 1996, p. 237) ⁴.

Como destaca Van Creveld (2004), a logística é o elo que transforma a intenção operacional em ação tática; sem um sistema de suprimento robusto, até forças superiores sucumbem à fricção do terreno e às limitações de sustentação. A cadeia logística deve prever descarga seletiva, reabastecimento sob risco, evacuação médica contínua e flexibilidade para abrir eixos alternativos. A capacidade de prover munição, combustível, alimentos, engenharia e reforços no ritmo do avanço da ForDbq determina sua permanência em terra e, em última instância, o êxito da operação.

2.12 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS DOUTRINÁRIAS

Face ao exposto, fica evidente que as OpAnf representam uma modalidade singularmente complexa, cuja eficácia depende da integração entre forças navais, anfíbias e aéreas, planejamento preciso e coordenação contínua entre múltiplos níveis de Comando. Sintetizam elementos clássicos como controle marítimo, apoio de fogo naval, contramedidas de minagem, interdição e esclarecimento, exigindo capacidade expedicionária, flexibilidade logística e adaptação à resistência em terra.

Entre todos os princípios envolvidos, destaca-se a Surpresa como condição *sine qua non* para o sucesso da OpAnf. Seja por meio de dissimulações táticas, ações de despistamento ou escolha inesperada da cabeça de praia, a capacidade de desorientar o inimigo e comprometer sua reação oportuna pode ser decisiva para a obtenção de uma posição inicial favorável e para a rápida consolidação da Força em terra.

Nesse contexto, estudar a Guerra das Malvinas é mais que um exercício analítico: é compreender, em profundidade, como uma OpAnf pode redefinir um conflito, mesmo sob pressão política e em condições logísticas adversas. A experiência de 1982 revela não apenas as capacidades britânicas e argentinas, mas também os limites e vulnerabilidades decorrentes da adaptação das Forças à doutrina vigente, assim como a relevância de um planejamento conjunto eficaz para a condução de operações navais.

⁴ Obra escrita originalmente em 1838 por Antoine Henri Jomini.

3 A FORÇA-TAREFA ANFÍBIA DA ARGENTINA NA GUERRA DAS MALVINAS

A Guerra das Malvinas foi um dos mais relevantes episódios de mobilização real das Forças Armadas argentinas em OpAnf. A retomada do arquipélago, em 2 de abril de 1982, deu-se por meio da Operação Rosario, uma OpAnf clássica conduzida pela ForTarAnf, sob Comando da Armada, com meios navais e uma ForDbq de fuzileiros navais (Mayorga, 1998). Este capítulo analisa a composição da ForTarAnf, a execução da operação e suas principais falhas, confrontando os fatos com os fundamentos doutrinários expostos no Capítulo 2.

3.1 A COMPOSIÇÃO DA FORTARANF ARGENTINA

A ForTarAnf da Armada Argentina foi constituída com o objetivo de conduzir o assalto anfíbio que deu início à retomada das Ilhas Malvinas, no contexto da denominada Operação Rosario. Subordinada ao recém-criado Teatro de Operações do Atlântico Sul (TOAS), sua composição refletia não apenas os meios disponíveis da Flota de Mar em 1982, mas também a capacidade de mobilização expedita da Armada para atender a uma decisão estratégica de alta prioridade.

A ForTarAnf era liderada pelo Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) ARA Cabo San Antonio (Q-42), principal vetor de projeção anfíbia da Armada. O contratorpedeiro ARA Santísima Trinidad (D-2), da Classe Type 42, foi designado como Navio de Comando da operação de desembarque, sendo acompanhado por seu navio-irmão ARA Hércules (D-1), ambos armados com mísseis superfície-ar Sea Dart e canhões de 114 mm. Complementavam a escolta as corvetas ARA Drummond (P-1) e ARA Guerrico (P-2), da Classe A-69 (D'Estienne d'Orves), equipadas com mísseis Exocet MM38 e canhões de 100 mm. Integrava ainda a ForTarAnf o Navio de Apoio Logístico ARA Almirante Irizar (Q-5), quebra-gelo da classe Polar, adaptado para prover apoio sanitário, reabastecimento e operação de aeronaves. O Navio de Apoio Logístico ARA Isla de los Estados (B-18) reforçou o esforço logístico, embarcando tropas, suprimentos e equipamentos de apoio à operação.

É importante destacar que foram requisitados navios civis da frota da empresa estatal ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas), adaptados emergencialmente

para transporte de tropas e carga: o Formosa⁵, o Río Carcarañá⁶ e o já mencionado Cabo San Antonio⁷. Esses navios, operando sem blindagem, escolta nem capacidade de autodefesa, foram empregados em discordância aos princípios doutrinários de escalonamento logístico, que exigem meios planejados, protegidos e redundantes para garantir a sustentação prolongada da força em terra. Como observa o Almirante Vidigal, a prontidão naval é comprometida quando a sustentação logística depende de meios improvisados ou civis não protegidos, o que limita a persistência operacional em ambientes contestados (Vidigal, 2009, p. 112).

O embarque da ForDbq ocorreu nos dias 27 e 28 de março de 1982, no porto de Puerto Belgrano, base principal da Armada Argentina, com a ForTarAnf suspendendo no dia 28. A rota até as Malvinas seguiu ao sul do arquipélago, estrategicamente escolhida para evitar áreas sob possível vigilância britânica. A ameaça, embora limitada, incluía observação visual, radar tático da guarnição de Port Stanley e helicópteros de patrulha com alerta antecipado restrito. A medida visava preservar o fator surpresa e permitir a aproximação discreta da ForTarAnf ao ponto de espera ao sudeste das ilhas.

A ForDbq argentina era composta por cerca de 800 fuzileiros navais, centrados no Batalhão de Infantaria Nº 2, com reforços do Batalhão Nº 1, da Companhia de Comandos Anfíbios e do Grupamento de Mergulhadores de Combate (Mayorga, 1998). As tropas embarcaram majoritariamente no NDCC Cabo San Antonio, com apoio logístico e sanitário no Almirante Irizar. Foram empregados seis helicópteros Puma SA 330L, três Alouette III, dois S-61D-4 Sea King e dois UH-1H Huey, distribuídos entre o Almirante Irizar, o Cabo San Antonio e navios mercantes. As aeronaves atuaram na movimentação de tropas, reconhecimento avançado e evacuação, mas seu uso em navios civis sem infraestrutura adequada revelou a carência de integração entre meios de manobra e vetores de apoio, comprometendo a segurança operacional e contrariando os preceitos de interoperabilidade.

Conforme analisa Sciaroni (2021, p. 59-62), grande parte dos navios argentinos possuíam armamentos desatualizados, limitada capacidade de autodefesa e virtual

⁵ Cargueiro tipo *break-bulk* com 142 m de comprimento, 19 m de boca, 8,3 m de calado, 10.500 t de deslocamento total.

⁶ Cargueiro tipo *break-bulk* com 135 m de comprimento, 18,5 m de boca, 8 m de calado, 9.700 t de deslocamento total.

⁷ Navio de Desembarque de Carros de Combate – originalmente navio civil, convertido pela Armada nos anos 1960.

ausência de sensores eficazes contra submarinos. O uso de osciloscópios como improviso para detecção submarina, relatado por oficiais embarcados, ilustra a fragilidade das contramedidas argentinas frente à ameaça submersa britânica (Sciaroni, 2021, p. 59–62).

O Navio-Aeródromo Ligeiro ARA 25 de Mayo, inicialmente previsto como núcleo da ForTarAnf, foi retirado da operação devido à falha técnica nas catapultas, que impossibilitava o lançamento seguro dos A-4Q Skyhawk (Mayorga, 1998, p. 46). Soma-se a isso restrições meteorológicas e dificuldades de coordenação com outras unidades na Operação Rosario, comprometendo a projeção aérea embarcada e forçando a dependência de helicópteros e aeronaves de transporte desprotegidas. A obsolescência técnica, os recursos logísticos limitados e o temor da presença de submarinos nucleares britânicos agravaram ainda mais as restrições operacionais.

Paralelamente, a hipótese de uma ofensiva chilena no Canal de Beagle — região de fronteira disputada com o Chile — obrigou o Estado-Maior argentino a manter parte de seus meios destacados no Teatro de Operações Sul (TOS), responsável pela defesa do extremo sul continental. Essa necessidade comprometeu a concentração plena de forças no Atlântico Sul. As Ilhas Malvinas, integradas ao TOAS, demandavam prioridade no esforço anfíbio e nas ações navais, mas a dispersão estratégica impactou o planejamento e reduziu os recursos disponíveis para a operação principal (Marchese, 2010, p. 32).

Importante destacar que nenhum contratorpedeiro moderno do tipo MEKO 360, recém-incorporados à Armada, foi empregado⁸, tampouco meios de guerra eletrônica ou sistemas de Comando e Controle avançados. Apesar de disponíveis, os submarinos argentinos não foram integrados à ForTarAnf. O ARA Santa Fe foi designado para operações secundárias na Ilha Geórgia do Sul, enquanto o ARA San Luis permaneceu em patrulha dissuasória ao norte e nordeste das Ilhas Malvinas, fora da área de desembarque em San Carlos e sem engajamento direto nas ações da ForTarAnf (Middlebrook, 2012, p. 112–115).

O Comando da operação coube ao Contra-Almirante Carlos Büsser, oficial de carreira da Armada, subordinado diretamente ao Comando Naval. Após o

⁸ Os contratorpedeiros ARA Almirante Brown (D-10) e ARA La Argentina (D-11), da Classe MEKO 360H2, recém-incorporados em dezembro de 1981 e março de 1982, eram tecnologicamente avançados, com radares 3D, mísseis Aspide e Exocet, e sistemas modulares de combate, mas não foram empregados por estarem em fase inicial de adestramento e ainda não operacionais.

desembarque, no entanto, o Comando tático das tropas em terra foi repassado ao General Osvaldo García, do Exército Argentino. O Estado-Maior Conjunto argentino, ainda em estrutura incipiente e sem autoridade à época, não exerceu papel coordenador efetivo (Rattenbach, 1983)⁹.

3.2 A EXECUÇÃO DA OPERAÇÃO ROSARIO

A Operação Rosario teve seu assalto anfíbio desencadeado nas primeiras horas do dia 2 de abril de 1982, marcando o início da tentativa argentina de retomar as Malvinas. Lançado a partir do ARA Cabo San Antonio, o desembarque se deu em Mullet Creek e contou com apoio limitado dos helicópteros embarcados. A rápida progressão até Port Stanley encontrou resistência breve e localizada da pequena guarnição britânica (NP 8901), composta por cerca de 40 fuzileiros navais da RM. Apesar de algumas escaramuças iniciais e da tentativa de retardar o avanço argentino nos arredores da Government House, a inferioridade numérica e material da força britânica levou à rendição em poucas horas, permitindo a ocupação da capital sem baixas significativas para ambos os lados (Middlebrook, 2012, p. 55–57).

O efetivo reduzido do NP 8901 decorria de dois fatores. Primeiro, tratava-se de uma força de presença simbólica, não estruturada como guarnição de defesa permanente, sendo composta por um destacamento rotativo de pequena escala. Segundo, o governo britânico à época subestimava a possibilidade de uma ação militar argentina, mantendo um dispositivo militar mínimo nas ilhas em função de restrições orçamentárias e da baixa prioridade estratégica atribuída ao arquipélago (Middlebrook, 2012, p. 36–38).

A logística do assalto anfíbio argentino nas Malvinas foi sustentada, em grande parte, pelos navios civis, mobilizados de forma emergencial e adaptados às pressas para funções militares, como já mencionado. A improvisação logística, embora eficiente no curto prazo, evidenciava a precariedade estrutural do esforço expedicionário argentino e contribuiu para a fragilidade de sustentação da posição ocupada.

⁹ O Estado-Maior Conjunto argentino foi formalmente criado em 1980, mas em 1982 ainda carecia de doutrina consolidada e estrutura funcional robusta.

As Forças Especiais argentinas empregadas na Operação Rosario foram organizadas em dois grupamentos distintos: os Comandos Anfíbios¹⁰ e os mergulhadores de combate¹¹; ambos com missões fundamentais para o êxito do assalto. Os mergulhadores, especializados em reconhecimento subaquático, sabotagem e infiltração, atuaram na fase inicial, realizando o reconhecimento da praia em Mullet Creek e neutralizando a estação-rádio local, permitindo a chegada sem resistência do NDCC Cabo San Antonio. Também tomaram o farol de Cabo San Felipe, assegurando o controle visual e eletrônico da enseada. Suas ações foram decisivas para orientar o desembarque e romper as comunicações britânicas, garantindo o fator surpresa e facilitando a progressão da força principal.

Já os Comandos Anfíbios, treinados para ações diretas e assaltos anfíbios, realizaram infiltração terrestre na madrugada do dia 02 de abril em Moody Brook, com o objetivo de capturar a guarnição britânica — que, contudo, já havia se deslocado para posições defensivas no entorno da Government House. Durante o assalto, esses militares conduziram a progressão terrestre respeitando a orientação de evitar baixas. Na fase final, participaram da consolidação do controle de Port Stanley, controlando alvos sensíveis como a estação de rádio e prédios administrativos (Büsser, 1984, p. 92).

Conforme observa Martin Middlebrook (2012, p. 60–61), apesar da rendição britânica ocorrer sem resistência prolongada, os argentinos enfrentaram dificuldades na organização tática do cerco final à Government House, revelando falhas de coordenação e risco desnecessário aos envolvidos. Ainda assim, a atuação das tropas especiais foi eficaz e contida, evitando incidentes com civis e assegurando uma transição inicial sem derramamento significativo de sangue (Büsser, 1984, p. 88-93).

Cabe ressaltar que, como apontado pelo Relatório Rattenbach, essas ações não constituíram uma verdadeira Força Avançada (ForAv) nos termos doutrinários, discutidos no capítulo anterior. Faltou coordenação com supressão aérea, neutralização de radares, guerra eletrônica e interdição de possíveis reforços inimigos — elementos críticos para garantir superioridade no eixo de assalto e consolidar uma zona segura de desembarque (Rattenbach, 1983, p. 129–132).

¹⁰ Agrupación de Comandos Anfíbios, Força especial da Armada Argentina, treinada para assaltos anfíbios, ações diretas e infiltração terrestre.

¹¹ Buzos Tácticos, unidade de operações especiais da Armada Argentina, especializada em infiltração, reconhecimento e sabotagem litorânea.

O autor Martin Middlebrook sustenta que, apesar do sucesso inicial do desembarque, a organização argentina em Port Stanley logo se mostrou fragmentada, evidenciando a falta de planos sólidos de Comando e Controle — vulnerabilidade que poderia ter sido explorada por uma força britânica de reação (Middlebrook, 2012, p. 62–63). Embora a frente estivesse assegurada, a retaguarda sofria com lacunas logísticas, ausência de Comando unificado e falta de reservas móveis. Essa deficiência ficou clara após a rendição britânica, quando a dispersão das tropas dificultou a consolidação de uma defesa integrada. Watson e Dunn (1984, p. 21–22) observam que tal falha é típica de operações sem continuidade planejada, nas quais o êxito tático não é seguido por medidas estruturadas de ocupação.

Militarmente, a Operação Rosario foi concluída em 2 de abril com a rendição da guarnição britânica às 09h30, na Government House de Port Stanley. A fase de ocupação e defesa, porém, só foi formalizada em 7 de abril, com a ativação do Teatro de Operações Malvinas (TOM) sob Comando do General Mario Benjamín Menéndez, subordinado ao TOAS, do Vice-Almirante Juan José Lombardo. Essa reorganização marcou a transição para a preparação frente à esperada resposta britânica (Middlebrook, 2012, p. 61-62).

Apesar do sucesso inicial da operação, a execução revelou uma concepção limitada de campanha, centrada no desembarque e na ocupação imediata, sem previsão adequada de sustentação prolongada, como mencionado no estudo de logística do capítulo anterior. A ausência de um planejamento voltado para a manutenção da posição conquistada evidenciou a vulnerabilidade do planejamento militar. A análise aprofundada dessas falhas será desenvolvida nas seções seguintes.

3.3 AVALIAÇÃO DE FALHAS NA OPERAÇÃO

A Operação Rosario revelou falhas estruturais significativas, tanto no planejamento quanto na execução, especialmente nos pilares essenciais de uma OpAnf clássica: logística, Comando e Controle e apoio de fogo. O esforço inicial, embora bem-sucedido do ponto de vista tático, foi conduzido sob uma concepção limitada e baseada em premissas estratégicas frágeis.

No campo da logística, os problemas foram sistêmicos. Dos doze navios empregados, apenas quatro eram meios militares (33%), sem qualquer capacidade de defesa aérea; os demais eram embarcações civis requisitadas às pressas, como

as da ELMA, sem blindagem ou sistemas de proteção, o que violava diretamente os princípios doutrinários de escalonamento logístico. O navio Bahía Paraíso, por exemplo, operou com 30% a mais de carga do que seu limite técnico, comprometendo sua estabilidade e segurança. Essas improvisações contrariavam fundamentos operacionais que exigem pontos de apoio sucessivos e em profundidade, capazes de garantir a sustentação contínua da força em terra (Watson; Dunn, 1984).

A precariedade do apoio logístico em terra foi agravada pelo emprego de tropas mal equipadas para o inverno e dependentes de transporte aéreo improvisado, inclusive com aeronaves civis não protegidas. Segundo o Relatório Rattenbach, a ausência de vestuário apropriado, de reservas logísticas avançadas e de um sistema de reabastecimento consistente comprometeu a sustentação da ocupação desde seus primeiros dias. A logística, em vez de apoiar a permanência da força, tornou-se um fator de vulnerabilidade estrutural (Rattenbach, 1983, p. 136-138).

Ainda assim, conforme reconheceu o próprio comandante naval argentino, a execução tática do assalto anfíbio alcançou seus objetivos com precisão e profissionalismo:

“[...] O assalto anfíbio foi executado de forma impecável, cumprindo todos os seus objetivos táticos com precisão. A ocupação das ilhas foi rápida, o inimigo rendeu-se sem baixas de ambos os lados, e a coordenação entre os fuzileiros e os meios navais foi exemplar. Apesar das dificuldades logísticas e da precariedade de alguns meios, a operação demonstrou a capacidade de projeção da Armada em curto prazo [...]” (Anaya, 1985, p. 117, tradução nossa)¹².

É importante destacar que o Almirante Anaya foi um dos principais arquitetos da operação, e, naturalmente, buscou enfatizar os êxitos táticos da mesma, omitindo em suas declarações as falhas operacionais profundas da campanha, demonstrando uma leitura parcial dos acontecimentos. Sua narrativa pós-conflito contribuiu para perpetuar uma interpretação autocongratulatória, dissociada das reais limitações estratégicas enfrentadas pela Armada Argentina.

¹² Do original: “[...] *El asalto anfíbio se llevó a cabo impecablemente, cumpliendo todos sus objetivos tácticos con precisión. La ocupación de las islas fue rápida, la rendición se llevó a cabo sin fuego de ninguno de los dos bandos, y la coordinación entre soldados y medios navales fue ejemplar. A pesar de las dificultades logísticas y las precarias condiciones que se prolongaron durante varios meses, la operación demostró la capacidad de la Armada para planificar con rapidez [...]*” (Anaya, 1985, p. 117, tradução nossa).

O Comando da operação enfrentou sérios desafios estruturais. O plano previa que a ForTarAnf controlaria as ações até o fim do desembarque, sendo então substituída pelo Exército — uma divisão funcional sem mecanismos adequados de transição. Conforme o Relatório Rattenbach, essa substituição precoce ocorreu sem coordenação doutrinária ou cultura conjunta, gerando fricções entre Marinha e Exército, sobreposição de funções, falta de interoperabilidade e descontinuidade tática (Rattenbach, 1983, p. 143–146). O resultado foi um Comando desarticulado em terra, sem visão integrada do combate nem plano consistente para a defesa prolongada do arquipélago.

No que se refere ao apoio de fogo, outro pilar essencial das OpAnf, a ausência foi pronunciada. Não houve qualquer bombardeio preparatório sobre alvos defensivos, nem coordenação com a Força Aérea para supressão ou interdição aérea. As unidades navais operaram em silêncio de rádio, mesmo sabendo da possibilidade de resistência britânica. Embora a guarnição em Port Stanley tenha oferecido resistência limitada, a omissão no estabelecimento de uma arquitetura de fogos combinados representa, do ponto de vista doutrinário, uma falha crítica (Gray, 1999, p. 144–145).

Conforme exposto, a Operação Rosario foi marcada por um êxito tático inicial, mas fragilizado por deficiências logísticas, ausência de continuidade no Comando e falhas no emprego do poder de combate integrado. Essas carências comprometeram a capacidade argentina de consolidar e sustentar o domínio sobre as ilhas, revelando portanto os limites de uma operação concebida de forma precipitada, com base em pressupostos excessivamente otimistas e sem uma estrutura interforças minimamente coesa.

3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

O Relatório Rattenbach sintetizou com precisão o resultado da Operação Rosario como um "êxito tático, fracasso estratégico" (Rattenbach, 1983, p. 183). De fato, a operação demonstrou notável eficiência operacional em sua fase inicial: os objetivos táticos foram atingidos com rapidez, aproveitando o elemento surpresa e a limitada resistência de uma guarnição simbólica britânica. No entanto, a incapacidade do Alto Comando argentino de transformar essa vantagem inicial em posição estratégica consolidada comprometeu todo o esforço subsequente.

A guarnição britânica em Port Stanley era composta por apenas 40 homens do destacamento NP 8901 — uma força inadequada para oposição prolongada, cuja rendição não deveria ter sido interpretada como medida do êxito duradouro da operação. Contudo, a vitória fácil criou uma perigosa ilusão de capacidade. O Comando argentino falhou por não compreender que a tomada das ilhas era apenas a primeira fase de uma campanha mais ampla, cujo sucesso dependeria da capacidade de sustentar, defender e integrar as forças no arquipélago sob risco iminente de contra-ataque.

Essa vulnerabilidade foi agravada pela dependência de linhas de abastecimento marítimas expostas e frágeis, sem qualquer redundância logística ou previsão de reposição em caso de interrupção prolongada. Toda a cadeia de sustentação partia de um único eixo logístico, com escassa proteção e ausência de depósitos avançados, tornando as forças em terra altamente vulneráveis a um bloqueio ou interrupção prolongada do fluxo de suprimentos.

A operação tampouco revelou capacidade de adaptação estratégica. Em lugar de uma defesa ativa e integrada, observou-se a paralisia organizacional causada pela transição descoordenada entre os Comandos navais e terrestres. Essa estrutura segmentada comprometeu a condução unificada da campanha e deteriorou o princípio da Unidade de Comando¹³. A ausência de doutrina conjunta não apenas dificultou a integração, mas gerou zonas cinzentas de responsabilidade operacional, denunciadas pelo próprio Relatório Rattenbach.

Em síntese, a Operação Rosario deixou como principal lição a importância de alinhar a execução tática a uma estratégia coerente, sustentada por Comando unificado, logística robusta e interoperabilidade¹⁴. O êxito inicial, ao invés de capitalizado, foi desperdiçado por decisões baseadas em avaliações ilusórias e pela ausência de um pensamento operacional de longo alcance.

¹³ O princípio da Unidade de Comando estabelece que uma única autoridade coordene os esforços para garantir rapidez decisória e eficiência no uso dos meios (Brasil, 2000, p. 3-1).

¹⁴ A interoperabilidade é a capacidade de diferentes forças ou organizações operarem em conjunto, de forma eficaz, coordenada e segura, com o emprego de procedimentos, doutrinas, estruturas e sistemas compatíveis.

4 A FORÇA-TAREFA ANFÍBIA DO REINO UNIDO NA GUERRA DAS MALVINAS

A resposta britânica à ocupação argentina das Ilhas Malvinas, em 1982, ocorreu num contexto político e econômico adverso. A crise interna e a baixa popularidade do governo de Margaret Thatcher impulsionaram a rápida decisão pela mobilização da Força-Tarefa (FT) 317, refletindo tanto a pressão da opinião pública quanto a necessidade de restaurar o prestígio internacional do Reino Unido (Freedman, 2005). O arquipélago, embora distante e relativamente isolado, representava para os britânicos um valor simbólico e político considerável, sendo visto como o “último vestígio do Império”, segundo Michael Clapp¹⁵ (Clapp; Southby-Tailyour, 2012), e exigindo, portanto, uma resposta militar rápida e decisiva.

Este Capítulo investiga a composição, a execução operacional e as principais falhas identificadas na estrutura e no emprego da FT britânica durante a campanha das Malvinas/Falklands. Além disso, os eventos e decisões investigados são confrontados com os fundamentos doutrinários discutidos no Capítulo 2, com especial atenção ao princípio da Unidade de Comando, escalonamento logístico, apoio de fogo combinado e flexibilidade operacional.

4.1 – COMPOSIÇÃO DA FORTARANF DO REINO UNIDO

A ForTarAnf britânica mobilizada para a retomada das Ilhas Malvinas foi composta por um conjunto robusto de navios, meios aéreos e terrestres, estruturados em uma cadeia de Comando complexa, refletindo os desafios de projeção de poder a longa distância. O Comando Operacional foi atribuído ao Almirante Sir John Fieldhouse¹⁶, sediado no quartel-general em Northwood, Reino Unido. No TO, o Grupo-Tarefa 317.8, encarregado das operações navais e da cobertura aeronaval, foi comandado pelo Contra-Almirante John “Sandy” Woodward¹⁷, embarcado no Navio-Aeródromo HMS Hermes (Woodward, 2012, p. 128–132).

¹⁵ Oficial da Royal Navy (RN) e Comandante da ForTarAnf na Guerra das Malvinas (1982), destacou-se pelo papel central no planejamento e execução do assalto à Baía de San Carlos, sendo especialista em operações navais e, sobretudo, anfíbias.

¹⁶ Comandante Operacional da FT britânica nas Malvinas e conselheiro de Thatcher, aliou liderança naval à estratégia governamental — papel decisivo para o êxito da campanha.

¹⁷ O Contra-Almirante John “Sandy” Woodward (1932–2013) formou-se pelo Britannia Royal Naval College e especializou-se em guerra submarina. Com vasta experiência em Comandos Operacionais da OTAN, chefiava em 1982 o Grupo-Tarefa 317.8, responsável pelas operações navais britânicas nas Malvinas, embarcado no HMS Hermes e subordinado ao Comando Operacional em Northwood.

Embora a Operação Corporate tenha sido conduzida majoritariamente como uma ação naval e anfíbia, houve participação pontual da Royal Air Force (RAF), sem que isso a caracterizasse como uma operação conjunta. A RAF contribuiu com apoio logístico estratégico, especialmente no transporte de pessoal e material até a ilha de Ascensão, e no planejamento inicial de missões de longo alcance. No entanto, sua atuação foi marginal no TO, refletindo a predominância do componente naval e a ausência de integração efetiva entre os Comandos das diferentes Forças.

A ForTarAnf propriamente dita foi organizada sob o Grupo-Tarefa 317.0, liderado pelo Comodoro Michael Clapp, tendo como principais navios os Navios de Desembarque de Docas (NDD) HMS Fearless e NDD HMS Intrepid, dotados de docas para veículos e capacidade de embarque de tropas. Esses navios operavam em conjunto com unidades da Royal Fleet Auxiliary (RFA)¹⁸, responsáveis pelo suporte logístico, reabastecimento, manutenção e transporte de tropas. Entre os navios dessa Força, destacaram-se o RFA Sir Galahad, RFA Sir Tristram, RFA Stromness e RFA Fort Austin, além de navios mercantes requisitados e adaptados, como o Atlantic Conveyor, empregado para o transporte de helicópteros e equipamentos (Clapp; Southby-Tailyour, 2012, p. 98–102).

Além do Atlantic Conveyor, a Marinha britânica requisitou vários navios civis sob o regime *STUFT*¹⁹, com destaque para o SS Canberra (transporte de tropas), o MV Norland (transporte de tropas e veículos), o MV Europic Ferry e o MV Baltic Ferry (ambos “roll-on/roll-off” adaptados para veículos militares e suprimentos), o SS Uganda (convertido em navio-hospital) e o Contender Bezant (usado para transportar helicópteros desmontados e blindados). Esses meios, integrados de forma improvisada, foram essenciais para a projeção sustentada de poder e evidenciam a flexibilidade logística britânica (Clapp; Southby-Tailyour, 2012, p. 99).

A ForDbq foi organizada como o Grupo-Tarefa 317.1, sob o Comando do Brigadeiro Julian Thompson²⁰, reunindo cerca de 3.000 homens, compostos

¹⁸ A RFA é uma força civil do Ministério da Defesa britânico que apoia logisticamente a RN, operando com navios tripulados por civis com status paramilitar. Diferente da RN, voltada ao combate, a RFA realiza reabastecimento no mar, transporte de tropas e apoio logístico.

¹⁹ O regime *STUFT* ou “Ships Taken Up From Trade” era parte da doutrina britânica de “mercante auxiliar”.

²⁰ Oficial fuzileiro naval britânico formado pela Royal Military Academy Sandhurst, com carreira voltada à infantaria e operações expedicionárias. Comandou unidades no Extremo Oriente e na Europa sob a e em 1982, exercia o cargo de Comandante da 3a Brigada, responsável pela condução da ForDbq.

principalmente pela 3ª Brigada de Comandos (fuzileiros navais²¹ e paraquedistas). A Brigada incluía os Batalhões 40, 42 e 45 de fuzileiros navais, além de destacamentos do 2º e 3º Batalhões de Infantaria paraquedista²² oriundos do exército britânico. A força terrestre contava com apoio de artilharia, engenheiros de combate, unidades logísticas e destacamentos de apoio de fogo naval e aéreo também oriundos exército britânico (Thompson, 1985, p. 19–23).

O componente submarino britânico operou como um Grupo-Tarefa específico, subordinado ao Comando de Submarinos da RN, mas inserido na estrutura operacional sob o Comando do Almirante Fieldhouse. Composto pelos submarinos nucleares de ataque (SSNs) HMS Spartan, Splendid e Conqueror, sua missão era negar liberdade de ação à Marinha argentina, proteger a travessia da FT e garantir o controle do mar ao largo das Malvinas, por meio de patrulhas discretas e ações de interdição marítima (Woodward, 2012, p. 50–60). O Comandante da Força de Submarinos (FOSM²³) no Reino Unido, à época o Almirante Peter Herbert, exercia controle administrativo e tático, mas as decisões críticas eram coordenadas com Fieldhouse (Freedman, 2005, v. II, p. 203-205).

Apesar da robustez dos meios empregados, a estrutura de Comando da ForTarAnf apresentava fragilidades. A decisão de manter o Almirante Fieldhouse, Comandante da FT 317 no Reino Unido, distante mais de 8.000 milhas náuticas do TO, causou atrasos e interpretações divergentes nas diretrizes operacionais. No nível Tático, a coordenação entre Woodward, Clapp e Thompson revelou disputas internas e divergências doutrinárias. Como o próprio Thompson relatou, o estilo de Comando de Woodward era “totalmente oposto ao meu e ao de Clapp”, o que gerou desconfiança mútua e comprometeu a unidade de esforço no planejamento da campanha (Thompson, 1985, p. 27).

Embora Margaret Thatcher tenha simbolicamente identificado Woodward como Comandante da FT, na prática, essa definição permaneceu ambígua, e o Comando real esteve frequentemente diluído entre os três líderes principais, causando fricções e disputas internas que comprometiam a eficiência da cadeia de decisão (Watson;

²¹ Royal Marines (RM).

²² Parachute Regiment.

²³ Flag Officer Submarines.

Dunn, 1984)²⁴. O resultado da ambiguidade no exercício do Comando será explorado ao longo deste Capítulo.

4.2 A EXECUÇÃO DA OPERAÇÃO CORPORATE

A mobilização da FT britânica teve início imediato após a ocupação argentina das Malvinas em 2 de abril de 1982. Ainda antes da decisão formal de envio da Força, diversas unidades navais de escolta — como os Contratorpedeiros e Fragatas do Exercício *Spring Train*²⁵, então em andamento nas proximidades de Gibraltar — foram rapidamente destacadas rumo ao Atlântico Sul, sendo as primeiras a iniciar o deslocamento (Freedman, 2005, p. 214–217). Poucos dias depois, em 5 de abril, o Navio-Aeródromo HMS Hermes suspendeu de Portsmouth, seguido pelo HMS Invincible e pelos principais navios de assalto (HMS Fearless, HMS Intrepid) e apoio logístico, compondo a espinha dorsal da FT 317.

A Ilha de Ascensão foi designada como ponto intermediário de concentração, reabastecimento e coordenação final da força expedicionária britânica. Entre 14 e 18 de abril, as unidades se reuniram, estabeleceram operações de transbordo, revisão de planos, adestramentos e integração entre escalões navais e terrestres. Durante as três semanas no local, realizaram-se treinamentos, testes de interoperabilidade e coordenação navio-terra, o que contribuiu para a fluidez do desembarque em San Carlos (Clapp; Southby-Tailyour, 2012, p. 200). No entanto, a dependência de Ascensão revelou uma vulnerabilidade logística crítica — uma linha de comunicação chave, mas precária, que poderia ter sido explorada pela Argentina. Enquanto as forças de superfície realizavam os últimos ajustes, os submarinos britânicos executaram uma campanha de negação do uso do mar. O afundamento do ARA General Belgrano pelo HMS Conqueror em 2 de maio alterou o curso da guerra, confinando a marinha argentina a seus portos e permitindo que os navios de desembarque britânicos operassem com relativa segurança (Woodward, 1992, p. 162).

²⁴ A doutrina clássica de operações expedicionárias britânicas preconizava que a centralização do Comando é importante para a rapidez e eficácia nas decisões operacionais críticas.

²⁵ HMS Sheffield (D80), HMS Glasgow (D88), HMS Arrow (F173), HMS Alacrity (F174), HMS Brilliant (F90), HMS Broadsword (F88).

A travessia, iniciada entre os dias 4 e 7 de maio, foi marcada por rígido sigilo operacional, incluindo o uso de falsas transmissões de rádio para despistar a inteligência argentina. Nesse momento, surgiram também problemas logísticos relevantes, como a superlotação do SS Canberra, limitações na armazenagem de munições e restrições no convés do Atlantic Conveyor para acomodação de helicópteros. Ainda assim, o cronograma foi mantido, e a ForTarAnf atingiu sua posição de prontidão ao norte das Ilhas Falklands entre os dias 18 e 20 de maio (Clapp; Southby-Tailyour, 2012, p. 66–80).

Paralelamente às operações de aproximação, unidades de mergulhadores de combate ²⁶ realizaram reconhecimentos detalhados na Baía de San Carlos, fornecendo informações fundamentais sobre o terreno, posições inimigas e condições logísticas, que influenciaram diretamente a escolha da área como cabeça de praia. Além disso, elementos de Forças Especiais do Exército britânico²⁷ executaram a operação em Pebble Island, destruindo diversas aeronaves argentinas no solo e reduzindo a ameaça aérea imediata à ForDbq. Também desempenhou papel decisivo ao reconhecer alvos e orientar ataques contra helicópteros Chinook e Puma, comprometendo a mobilidade da guarnição argentina. Privadas de capacidade de manobra aérea, as forças sob o Comando de Menéndez foram forçadas à rigidez defensiva, perdendo a iniciativa estratégica antes mesmo do início da OpAnf (Miller, 2022, p. 11–13).

A operação de assalto anfíbio foi lançada em 21 de maio de 1982, concentrando-se na Baía de San Carlos, uma aposta estratégica cuidadosamente calculada. A baía oferecia proteção natural contra ataques navais diretos, mas expunha os navios britânicos a ataques aéreos intensos. Outras alternativas, como Port Stanley, foram descartadas por suas praias rasas, campos minados e forte defesa. Conforme destacou Michael Clapp: “San Carlos não era o local óbvio, mas era o único onde poderíamos sobreviver aos Exocets”²⁸ (Clapp; Southby-Tailyour, 2012, p. 85). A ausência de campos minados na baía evidencia que os argentinos poderiam ter implementado medidas eficazes de negação de área, o que dificultaria o uso de

²⁶ Special Boat Service (SBS).

²⁷ Special Air Service (SAS) .

²⁸ A escolha de San Carlos oferecia vantagens defensivas relevantes. Seu relevo acidentado limitava severamente os ângulos de aproximação para ataques com mísseis lançados por aeronaves e dificultava o rastreamento radar a baixa altitude, oferecendo proteção natural contra ações aéreas com aeronaves Super Étendard e ações de superfície da Armada argentina.

San Carlos como ponto de entrada (Middlebrook, 2012, p. 82-85); para Clapp e Southby-Tailyour, um contrafactual relevante que poderia ter inviabilizado o assalto (Clapp; Southby-Tailyour, 2012, p. 85).

Em outra frente, Forças Especiais do Exército Britânico realizaram uma eficaz operação de despistamento em Darwin, dias antes do desembarque principal. Um ataque simulado com armas automáticas e apoio naval levou os argentinos a acreditarem que o assalto ocorreria ali. Relatórios capturados indicam que a guarnição local esperava enfrentar uma brigada inteira, desviando recursos da verdadeira zona de desembarque em San Carlos (Miller, 2022, p. 11–13). Outro episódio decisivo deu-se no Monte Kent, onde o SAS enfrentou a 602ª Companhia de Comandos argentina em 29 e 30 de maio. Apesar do clima adverso, os britânicos repeliram os ataques noturnos com apoio de morteiros e fogo direto, garantindo o controle de um ponto elevado estratégico para vigilância das rotas a Port Stanley e impedindo um possível contra-ataque pelo interior (Miller, 2022, p. 14–15).

A reação argentina ao desembarque em San Carlos evidenciou sérias falhas de inteligência. Embora a Força Aérea Argentina tenha demonstrado capacidade letal nos ataques posteriores, afundando os navios HMS Ardent e HMS Coventry e causando danos sérios a outros navios, houve uma falha relevante em concentrar ataques diretos no momento crítico do desembarque das tropas britânicas. Estima-se que a grande maioria das tropas desembarcadas chegaram intactas às praias, um erro crasso argentino posteriormente reconhecido. Um piloto argentino afirmou: “Atacamos navios, não as lanchas de desembarque, foi nosso erro estratégico” (Middlebrook, 2012, pag. 183).

A ameaça aérea argentina impôs desafios adicionais à operação britânica. Com a ForTarAnf posicionada em San Carlos, as aeronaves Sea Harrier britânicas possuíam limitações sérias em termos de alcance operacional e quantidade disponível, forçando-os a otimizar cada missão com máxima eficiência tática (Woodward, 1992, p. 132–133). Como os NAe HMS Hermes e Invincible estavam posicionados a mais de 100 milhas náuticas a leste, fora do raio de ação da aviação inimiga baseada em terra, os Sea Harrier operavam no limite de sua autonomia (Woodward, 1992, p. 281). Para compensar essas deficiências, os britânicos adotaram

táticas avançadas de combate aéreo manobrável²⁹ (Middlebrook, 2012, p. 118–120), e utilizaram navios específicos como alvos de distração (*decoys*), dentre eles o próprio HMS *Invincible*, atraindo ataques para longe dos elementos críticos da OpAnf (Woodward, 1992, p. 223).

Martin Middlebrook ressalta que as limitações impostas pelo longo tempo de voo das aeronaves argentinas — que partiam do continente e dispunham de apenas 5 a 10 minutos sobre a área de operações — afetaram diretamente a precisão dos ataques e a eficácia geral das operações aéreas (Middlebrook, 2012, p. 248). Ele também observa que a resposta aérea argentina aos desembarques em San Carlos foi marcada pela ausência de coordenação efetiva entre os Comandos das diferentes forças, especialmente entre a Marinha e a Força Aérea, resultando em ações isoladas e desorganizadas (Middlebrook, 2012, p. 249).

Após a consolidação da cabeça de praia em San Carlos, a campanha terrestre foi iniciada pela 3ª Brigada de Comandos, sob o Comando do Brigadeiro Julian Thompson, com a consequente progressão pelo interior da ilha. Posteriormente, a Força foi reforçada pela 5ª Brigada de Infantaria, composta por dois batalhões regulares do Exército Britânico e um batalhão de Gurkhas³⁰ (Middlebrook, 2012, p. 193–194). Para compô-la, os batalhões paraquedistas 2 PARA e 3 PARA foram transferidos da 3ª Brigada, o que comprometeu momentaneamente sua coesão operacional (Middlebrook, 2012, p. 120-125).

O Comando geral das operações em terra foi assumido pelo General Jeremy Moore, dos RM, que passou a atuar como Comandante divisionário não formalizado, coordenando ambas as brigadas. A 5ª Brigada, contudo, teve participação tardia e limitada, permanecendo por longo tempo em funções secundárias (Middlebrook, 2012, p. 193-194). Esse subemprego reduziu a flexibilidade do Comando britânico e dificultou a concentração de forças no momento decisivo, prolongando a campanha até a rendição argentina em 14 de junho de 1982.

²⁹ Combate aéreo manobrável ou *dogfight* é o engajamento entre aeronaves em curtas distâncias, no qual a manobrabilidade e a capacidade de resposta imediata do piloto são fundamentais para adquirir posição de tiro. Esse tipo de combate exige alto desempenho aerodinâmico da aeronave e treinamento avançado dos pilotos. Nas Malvinas, os pilotos britânicos de Harrier exploraram essa doutrina para compensar a inferioridade numérica e a autonomia limitada de suas aeronaves.

³⁰ Os Gurkhas são soldados nepaleses tradicionalmente recrutados para servir em unidades do Exército Britânico. Reconhecidos por sua bravura e disciplina, atuam em regimentos especializados de infantaria leve. Na Guerra das Malvinas, integraram a 5th Infantry Brigade, mas sua atuação foi limitada a funções de apoio e segurança, sendo considerados subutilizados no momento decisivo da campanha.

É importante mencionar que a doutrina de OpAnf preconiza a integração imediata de elementos de reforço ainda nas fases iniciais da operação. Essa prática visa não apenas intensificar a pressão tática sobre o inimigo, mas também preservar as tropas de assalto do desgaste excessivo — fator crítico para o êxito em cenários de alta intensidade (Brasil, 2000, p. 11-5).

Apesar da doutrina da OTAN já estabelecer, desde 1980, a Guerra Eletrônica³¹ (EW) como elemento essencial para OpAnf — com diretrizes para supressão de comunicações e sensores inimigos (OTAN, 1980, p. 12–15) —, a FT britânica operava com capacidades limitadas nesse quesito. Enquanto o manual enfatizava a integração de sistemas ativos (*jamming*) e passivos (*chaff* e silêncio de rádio) desde o planejamento inicial, os navios de guerra britânicos dispunham apenas de contramedidas defensivas básicas, conforme relata Woodward (1992). Essa discrepância refletia tanto restrições orçamentárias quanto uma subestimação da capacidade de guerra eletrônica argentina. Tal orientação era coerente com os sistemas embarcados pelas marinhas da OTAN na época, conforme análise de Friedman (1997, p. 220–225).

Essa lacuna na EW, inexplicavelmente, não foi explorada pela Argentina, que dispunha de meios com potencial para reconhecimento eletrônico e ataques coordenados. A ausência de doutrina integrada de EW e a falta de coordenação entre Marinha e Força Aérea limitaram seu uso. Como resultado, fragilidades britânicas em contramedidas não foram exploradas e, com isso, a campanha aérea seguiu padrões convencionais, com menor impacto sobre as defesas navais inimigas.

4.3 AVALIAÇÃO DE FALHAS NA OPERAÇÃO

As falhas estruturais britânicas durante a campanha das Malvinas revelaram vulnerabilidades críticas em três dimensões interligadas: Comando fragmentado, logística vulnerável pela dependência excessiva de Ascensão e execução operacional sob pressão. Essas deficiências, embora não tenham comprometido o êxito final, oferecem lições contundentes sobre o conflito.

³¹ Guerra eletrônica ou electronic Warfare (EW) refere-se à exploração do espectro eletromagnético para obtenção de vantagens táticas.

No aspecto de Comando e Controle, a estrutura de Comando britânica, embora teoricamente integrada, revelou-se na prática fragmentada e conflituosa. A sobreposição das autoridades de Woodward (Comandante do Grupo-Tarefa de Ações de Superfície nucleado em NAe), Clapp (Comandante da ForTarAnf) e Thompson (Comandante da ForDbq) gerou conflitos significativos. As 48 horas de hesitação de Woodward antes de autorizar o desembarque em San Carlos — motivadas pela preocupação com ataques aéreos — poderiam ter tido consequências fatais.

Conforme admitiu o Capitão de Fragata argentino Carlos Castro Madero, se os argentinos tivessem minado San Carlos nesse intervalo, o desembarque poderia ter falhado (Moro, 1983, p. 220)³². Esse episódio destacou um conflito doutrinário crítico que reside em como equilibrar segurança naval e iniciativa tática. A ausência de um Comandante único no teatro, como Eisenhower em 1944 na Normandia³³ (Ambrose, 1994, p. 33–35), tornou lentas e conflitantes as decisões críticas. Se a análise do Comando revelou falhas estruturais, a execução operacional mostrou tanto improvisação britânica quanto oportunidades perdidas pela Argentina.

A percepção britânica sobre a ameaça representada pelo ARA 25 de Mayo foi amplificada por avaliações incorretas sobre sua capacidade ofensiva. Chegou-se a considerar, equivocadamente, que o Navio-Aeródromo argentino seria capaz de lançar caças *Super Étendard* armados com mísseis Exocet, o que era tecnicamente inviável (Sciaroni, 2021, p. 71–72). Ainda assim, o temor de tal ataque influenciou a postura da RN. A robustez da estratégia de interdição marítima britânica é reforçada pelo fato de que, já em 30 de abril, ficava autorizado, de forma excepcional, o ataque a unidades navais argentinas fora da zona de exclusão total³⁴. Essa decisão visava neutralizar especificamente o ARA 25 de Mayo, permitindo a antecipação de hostilidades caso surgisse uma oportunidade clara (Woodward, 1992, p. 88).

Na dimensão logística, a perda do Atlantic Conveyor, atingido por um Exocet em 25 de maio próximo à AOA, gerou um efeito cascata que comprometeu a capacidade operacional britânica. A destruição de três Chinook e seis Wessex reduziu drasticamente o deslocamento aeromóvel, forçando as tropas a marchar cerca de 80

³² A literatura crítica argentina destaca que a ausência de minas e a demora britânica em San Carlos foram oportunidades perdidas para reverter o curso da campanha.

³³ Estrutura unificada sob Comando de Eisenhower durante a Operação Overlord em 1944.

³⁴ Área marítima e aérea de 200 milhas náuticas ao redor das Ilhas Falklands, estabelecida pelo Reino Unido em 30 de abril de 1982, na qual qualquer navio ou aeronave, militar ou civil, poderia ser atacado sem aviso prévio.

quilômetros até Port Stanley, o que atrasou a ofensiva em cinco dias. Ao contrário da invasão de Inchon em 1950, com reservas e navios substitutos (Keenan, 2019, p. 321), a ForTar britânica não dispunha de alternativas logísticas, revelando dependência crítica de um único ponto de falha. Nesse sentido, Julian Thompson escreveu:

“ [...] A perda do Atlantic Conveyor foi um golpe duro. Privou-nos do apoio logístico planejado e da maior parte do transporte de helicópteros. Não tínhamos um plano de contingência. A perda dos Chinooks foi particularmente grave, pois teriam sido inestimáveis no transporte de armas e munições. A perda dos helicópteros significava que os fuzileiros navais e paraquedistas teriam que "caminhar" o resto do caminho até Stanley com equipamento completo, atravessando oitenta quilômetros de terreno acidentado e sob condições climáticas terríveis [...]” (Thompson, 1985, p. 91)³⁵.

No nível Operacional, as falhas de execução também refletiram uma grave subestimação da capacidade argentina. Embora qualitativamente superiores, os 28 Sea Harriers britânicos estavam numericamente em desvantagem diante dos cerca de 120 caças argentinos disponíveis no continente. A inteligência britânica não previu adequadamente a capacidade argentina de recuperação operacional, permitindo à Força Aérea Argentina realizar 452 missões de combate em apenas 45 dias, resultando no afundamento de seis navios britânicos (Argentina, 1983, p. 130).

Embora tenha seguido princípios operacionais relevantes como a surpresa, o isolamento do inimigo em relação a reforços e suprimentos e o adequado reconhecimento prévio da área, a operação falhou em aspectos fundamentais, especialmente no que se refere à ausência de um Comando unificado e à falta de redundância logística. A fragmentação do Comando tático violou o princípio doutrinário de Unidade de Comando, essencial para decisões rápidas em cenários críticos. Conforme Watson e Dunn (1984), essa falha causou hesitação e atrasos no desembarque, expondo a Força a riscos desnecessários.

A subestimação da capacidade aérea argentina quebrou diretrizes doutrinárias que exigem análise rigorosa da ameaça e preparo para cenários imprevistos. O planejamento britânico não antecipou a resiliência inimiga, permitindo ataques aéreos eficazes e persistentes ao longo da campanha. O contraste entre êxito tático e falhas

³⁵ Do original: “[...] The loss of Atlantic Conveyor was a major blow. It deprived us of our planned logistic support and most of our helicopter lift. We had no fallback plan. The loss of the Chinooks was particularly serious, as they would have been invaluable in moving guns and ammunition forward. The loss of the helicopters meant that the Marines and Paras would have to “yomp” the rest of the way to Stanley with full equipment, across fifty-six miles of rough terrain and in atrocious weather [...]” (Thompson, *No Picnic*, 1985, p.91, tradução nossa).

doutrinárias evidencia as tensões de uma guerra complexa, onde mesmo operações bem-sucedidas podem conter falhas com impacto estratégico.

4.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

A campanha britânica nas Malvinas representou um marco nas OpAnf modernas, revelando que mesmo vitórias táticas podem conviver com falhas sistêmicas em Comando, logística e adaptação operacional. O êxito estratégico foi alcançado apesar de disputas internas e limitações de recursos — não por ausência de falhas, mas pela capacidade de superá-las sob pressão.

Além disso, a campanha britânica foi uma resposta eficaz a um ambiente operacional adverso, marcado pela distância das bases, clima hostil e ameaça aérea constante. A FT 317 enfrentou esses desafios com medidas adaptativas, como o uso de submarinos para patrulha e vigilância, aproveitamento do terreno para proteger a cabeça de praia e soluções logísticas descentralizadas após a perda do Atlantic Conveyor. Essas ações demonstram a capacidade britânica de manter o controle da operação, ajustando sua execução frente à fricção do combate, mesmo sem domínio aéreo absoluto.

A operação britânica seguiu rigorosamente o princípio doutrinário da surpresa ao selecionar a Baía de San Carlos como Zona de Desembarque (ZD) — local não óbvio, porém defensável e subestimado pelos argentinos. Na fase final de preparação para o desembarque, o uso das forças especiais britânicas foi decisivo. Missões como o reconhecimento do terreno e a destruição de aeronaves argentinas em Pebble Island mostraram como essas ações pontuais contribuíram para enfraquecer a defesa inimiga e garantir maior segurança à ForDbq. Essas operações refletiram uma aplicação eficaz da doutrina, ao integrar ações ofensivas com atividades de inteligência, vigilância e reconhecimento.

No campo do Comando, a estrutura tripartite (Woodward-Clapp-Thompson) expôs os riscos de hierarquias sobrepostas. A ausência de um Comandante único no TO retardou decisões fundamentais que poderiam ter permitido reforços argentinos em San Carlos. Desde então, operações modernas — como as lideradas pela OTAN

— adotaram o conceito de Comando Conjunto com autoridade unificada no TO, mitigando conflitos de prioridades (OTAN, 2010, p. 2-4)³⁶.

Em relação à logística britânica, altamente dependente de navios como o Atlantic Conveyor, revelou vulnerabilidades críticas. A perda de 75% da capacidade de deslocamento aeromóvel após o ataque argentino impôs uma marcha terrestre extenuante de 80 quilômetros, evidenciando a importância da redundância logística. Em contraste, operações como a de Inchon (1950) demonstraram a eficácia do pré-posicionamento de meios e planos alternativos.

No tocante ao clima, as adversidades meteorológicas nas Malvinas impuseram restrições concretas às operações aéreas e navais, comprometendo prazos, mobilidade e eficácia de apoio. A experiência evidencia que o fator meteorológico deve ser permanentemente considerado como variável crítica no planejamento de OpAnf, não apenas como elemento de incerteza, mas como componente estruturante da decisão tática e operacional.

O emprego dos submarinos britânicos durante a Guerra das Malvinas redefiniu seu papel em campanhas expedicionárias. A chamada “presença invisível” dos submarinos nucleares de ataque (SSNs) demonstrou seu valor dissuasório e o afundamento do ARA General Belgrano ratificou o impacto operacional desse meio, influenciando o comportamento do adversário e impondo restrições significativas ao movimento naval argentino. Essa experiência consolidou o submarino como vetor crítico de superioridade marítima e de controle do TO no ambiente oceânico.

Em síntese, a operação britânica demonstrou que o êxito em campanhas anfíbias exige mais do que superioridade técnica. Requer doutrina coesa, Comando unificado, resiliência logística, sinergia entre forças convencionais e especiais e, acima de tudo, a capacidade de adaptar-se continuamente à fricção do combate moderno. Como observou o General Julian Thompson: Vencemos a guerra apesar — e não por causa — de nosso sistema logístico³⁷.

³⁶ Desde a década de 1990, a doutrina da OTAN e de forças ocidentais adota a figura do Comandante Conjunto como autoridade única para operações expedicionárias complexas.

³⁷ Do original: “*We had won the war despite, not because of, our logistic arrangements.*” (Thompson, 1985, p. 282, tradução nossa).

5 COMPARAÇÃO DAS OPANF DA ARGENTINA E DO REINO UNIDO

Este Capítulo apresenta a comparação entre as OpAnf da Argentina e do Reino Unido, com base nos elementos abordados nos capítulos anteriores. A comparação concentra-se nos aspectos estruturais, operacionais e doutrinários, considerando a composição dos meios navais e terrestres, o emprego integrado com a ForDbq, e o grau de integração entre os diversos componentes de cada força. Busca-se identificar os principais fatores que influenciaram o desempenho de ambas as ForTarAnf durante a Guerra das Malvinas, destacando convergências, disparidades e implicações táticas e operacionais extraídas da experiência real de combate.

5.1 ESTRUTURA E DOUTRINA: FUNDAMENTOS DA EFETIVIDADE OPERACIONAL

As ForTarAnf da Argentina e do Reino Unido, empregadas na Guerra das Malvinas, apresentaram contrastes marcantes em termos de composição, doutrina e estrutura. A ForTarAnf argentina foi organizada de maneira emergencial, com recursos limitados e marcados por indícios de improvisação, revelando deficiências na padronização de procedimentos e na consolidação de uma doutrina integrada de emprego. Em contraposição, a FT 317 britânica partiu de uma base doutrinária sólida e de uma estrutura dedicada à projeção de poder anfíbio, embora também tenha enfrentado deficiências importantes.

A ForTarAnf argentina era modesta: um único navio de desembarque (ARA Cabo San Antonio), embarcações civis adaptadas (ex.: Formosa) e um quebra-gelo (ARA Almirante Irizar). Essa estrutura improvisada refletia a falta de investimento em capacidades anfíbias. O apoio aéreo embarcado foi peculiar: o ARA 25 de Mayo foi retirado da operação por problemas técnicos nas catapultas, privando a força de cobertura aérea orgânica e forçando a dependência de helicópteros Sea King e aviões de transporte militar. Já os escoltas se limitavam a unidades como o contratorpedeiro Santísima Trinidad e a Corveta Drummond e Guerrico.

Em contraste, a ForTarAnf britânica dispunha de uma estrutura balanceada e tecnicamente bem equipada. Dois navios-aeródromos (HMS Hermes e HMS Invincible) com aeronaves Sea Harrier, navios de desembarque-doca (HMS Fearless e Intrepid), uma ForDbq composta por tropas altamente experientes – a 3ª Brigada

Comando de Fuzileiros Navais, reforçada por paraquedistas do exército britânico – e um conjunto de navios de apoio da RFA. A presença de submarinos nucleares, empregados de forma preventiva, em patrulha, garantiu o isolamento marítimo do TO e criou condições favoráveis ao desembarque em San Carlos.

As abordagens doutrinárias também revelaram diferenças marcantes. Apesar do êxito tático inicial, a Operação Rosario contrariou princípios fundamentais das OpAnf modernas. Faltaram coordenação com a Força Aérea, planejamento integrado de apoio de fogo naval e supressão prévia de defesas costeiras — provavelmente por se contar com a limitada resistência inglesa. A operação foi conduzida com improviso e dependência de fatores contingenciais, como o efeito surpresa e a fragilidade da guarnição. Caso houvesse resistência organizada, a ausência de coordenação entre navios, helicópteros e aviação de asa fixa poderia ter comprometido seriamente o sucesso, expondo a lacuna entre doutrina e execução pelas forças argentinas.

Em contrapartida, a ForTarAnf britânica aplicou princípios centrais da doutrina anfíbia da OTAN, adaptando-os ao contexto específico desse conflito. A seleção da Baía de San Carlos como zona de desembarque refletiu a aplicação da surpresa relativa, ao escolher um local inesperado, menos defendido e geograficamente favorável. As ações de forças especiais antes do assalto – como os ataques do SAS/SBS a Pebble Island – reduziram sobremaneira a capacidade de resposta aérea argentina e garantiram o domínio do campo de batalha nas primeiras 24 horas.

A aderência britânica a princípios como surpresa, isolamento do objetivo e reconhecimento prévio evidenciou um planejamento anfíbio mais elaborado. Contudo, após o desembarque, houve desvios importantes. A ameaça aérea argentina, subestimada pelos planejadores, contrariou a diretriz de avaliar corretamente as capacidades inimigas. Na prática, a Força Aérea Argentina realizou centenas de surtidas, afundando navios e expondo a fragilidade da cobertura aérea embarcada. A perda do Atlantic Conveyor, com helicópteros essenciais ao deslocamento aeromóvel, evidenciou falhas logísticas e falta de redundância — já alertada pela doutrina anfíbia da OTAN.

Enquanto a ForTarAnf argentina falhou na aplicação doutrinária, os britânicos demonstraram resiliência e capacidade de adaptação para superar suas próprias falhas. Mesmo após perder cerca de 75% de sua capacidade de transporte aéreo, a ForTarAnf prosseguiu com a ofensiva, improvisando um deslocamento terrestre de 80 quilômetros a pé até Port Stanley — uma decisão operacional que resolveu a

difficuldade logística que se impunha (Thompson, 1985, p. 88-94), mas que poderia ter comprometido a capacidade de perdurar no combate caso a resistência argentina fosse mais demorada.

No campo estrutural e de Comando, as diferenças entre as forças foram mais pronunciadas. A ForTarAnf argentina carecia de um Comando conjunto consolidado. Conforme planejado, o Comando da Marinha se encerraria após o desembarque, transferindo a condução da operação para o Exército — ruptura que fragilizou a continuidade tática no momento crítico da consolidação da cabeça de praia.

O Relatório Rattenbach (1983, p. 145–146) aponta que, durante o desembarque de 2 de abril de 1982, a falta de coordenação entre as Forças Armadas argentinas já era crítica. A Marinha conduziu o assalto com a ForTarAnf, enquanto Exército e Força Aérea tiveram participação quase simbólica. Não houve apoio aéreo aproximado nem deslocamento prévio de tropas terrestres para consolidar posições-chave, como o aeroporto de Port Stanley. A operação foi executada como uma OpAnf isolada, sem integração entre os ramos, em desacordo com a doutrina conjunta necessária para ações desse porte.

Do lado britânico, embora existisse uma estrutura mais madura, também ocorreram disfunções de Comando. A condução da operação dividiu-se entre o Almirante Fieldhouse (Comando Operacional / CFT 317), o Contra-Almirante Woodward (Ação de Superfície / CGT 317.8), o Comodoro Clapp (ComForTarAnf/ CGT 317.0) e o Brigadeiro Thompson (ComForDbq/CGT 317.1). Essa estrutura tripartida no nível tático gerou atritos e indefinições, como a demora de 48 horas na autorização para o desembarque em San Carlos — atraso que poderia ter permitido aos argentinos reforçar a área ou instalar defesas costeiras. Woodward reconheceu posteriormente que a ausência de um comandante único no TO contribuiu para hesitações decisórias prejudiciais (Woodward, 1992, p. 187).

Apesar disso, os britânicos apresentaram maior maturidade organizacional: estabeleceram base de apoio na Ilha de Ascensão, integraram forças (forças de superfície, Fuzileiros Navais e o Exército) e utilizaram com eficácia seus submarinos nucleares para ensejar uma interdição marítima. Já a Argentina não escalonou³⁸ adequadamente seus meios logísticos, nem empregou seus submarinos de forma

³⁸ O escalonamento logístico consiste na distribuição planejada de recursos em profundidade, organizados em echelons (níveis) sucessivos - desde a retaguarda até a linha de frente. Essa estrutura permite o fluxo contínuo de suprimentos enquanto absorve eventuais rupturas.

coordenada para interferir nas linhas de comunicação marítimas do adversário (Ferrari, 2005).

O impacto dessas diferenças refletiu-se diretamente nos desfechos operacionais. A ocupação inicial das ilhas Malvinas por parte das forças argentinas degenerou rapidamente em colapso operacional devido a três falhas críticas: sustentação logística insuficiente, descontinuidade na cadeia de Comando e preparação defensiva inadequada. Como reconheceu César Souza (2013, p. 154), o sucesso tático argentino no desembarque continha em si os elementos que levariam ao revés final.

Em síntese, a comparação entre as OpAnf argentina e britânica revelou que superioridade técnica e doutrinária, combinada à flexibilidade tática, foi decisiva para o sucesso britânico. A Argentina, limitada em meios e sem doutrina conjunta consolidada, atingiu rapidamente seu limite operacional. A lição central que emerge é clara: OpAnf bem-sucedidas exigem a convergência de estrutura, doutrina e Comando unificado — fatores que distinguiram uma campanha vitoriosa de outra insustentável.

5.2 DINÂMICA DAS OPERAÇÕES: EXECUÇÃO E FLEXIBILIDADE

A campanha das Malvinas revelou dois modelos distintos de OpAnf. A Argentina apostou no fator surpresa, mas negligenciou a sustentação da ocupação, enquanto o Reino Unido adotou princípios clássicos da guerra anfíbia, como controle marítimo, preparação logística e superioridade aérea. A Operação Rosario, em 2 de abril, foi um assalto rápido com objetivo simbólico, mas sem planejamento logístico ou coordenação interforças para manter o controle das ilhas. A ForTarAnf argentina operou a partir de Puerto Belgrano, sua principal base naval, e do aeroporto de Río Gallegos, origem do apoio aéreo inicial.

Em contraste, os britânicos conceberam a Operação Corporate com base em princípios clássicos de projeção anfíbia e numa avaliação pragmática do inimigo. A prioridade foi garantir superioridade marítima e aérea antes do desembarque, como ilustra o afundamento do ARA General Belgrano em 2 de maio — ação que limitou drasticamente a Esquadra argentina e proporcionou liberdade de manobra à ForTarAnf britânica. Para isso, a Ilha de Ascensão, localizada no Atlântico Sul a cerca de 3.300 milhas náuticas das Ilhas Malvinas, foi fundamental como ponto de apoio logístico, preparo e concentração de forças britânicas.

Durante a travessia do Atlântico, os britânicos adotaram medidas de sigilo, como despistamentos manipulativos, para proteger suas vulnerabilidades logísticas (Woodward, 1992, p. 76). O desembarque em San Carlos foi meticulosamente planejado. A escolha da baía, geograficamente defensável e afastada dos principais contingentes argentinos, reflete a busca pelo princípio da Surpresa. Apesar dos ataques aéreos, boa parte das tropas britânicas desembarcaram ilesas, graças à cobertura dos Sea Harriers, à defesa embarcada e aos erros táticos argentinos, como o foco em navios de escolta em vez dos meios de desembarque.

O combate aéreo também foi decisivo. As aeronaves britânicas Sea Harrier FRS.1, operando a partir dos navios aeródromos HMS Hermes e HMS Invincible, enfrentaram caças argentinos Mirage III, Dagger e A-4 Skyhawk. Apesar da inferioridade numérica, os britânicos obtiveram vantagem pela superioridade tecnológica, melhor treinamento e uso de mísseis AIM-9L Sidewinder, garantindo maior liberdade de ação à ForTarAnf.

A resposta britânica às adversidades operacionais demonstrou notável capacidade adaptativa. Além da já mencionada perda do Atlantic Conveyor — que eliminou 75% da capacidade de transporte aeromóvel—, os britânicos implementaram ajustes táticos imediatos: intensificaram as patrulhas aéreas com Sea Harriers e adotaram o emprego deliberado de escoltas navais como elementos de sacrifício. Conforme relatado por Woodward, fragatas e contratorpedeiros foram posicionados em áreas de maior exposição, com o objetivo de atrair os ataques aéreos argentinos e, assim, preservar os navios de transporte de tropas e suprimentos essenciais ao esforço anfíbio (Woodward, 1992, p. 157–158).

Em contraste, as forças argentinas, após o sucesso inicial da Operação Rosario, adotaram uma postura defensiva estática. Como documenta o Informe Rattenbach (1983, p. 145), não se estabeleceram campos minados nas praias de possível desembarque, nem se prepararam linhas defensivas em profundidade. O fato foi que a inação argentina frente à ofensiva britânica refletia um entendimento limitado da dinâmica das OpAnf, que exigem proatividade e capacidade de reação.

O emprego de forças especiais também reflete esse contraste. Os comandos argentinos atuaram de forma limitada, sem integração com outros vetores de combate. O Relatório Rattenbach observou a inexistência de uma Força Avançada estruturada. Em oposição, os britânicos integraram plenamente suas unidades SAS e SBS, que conduziram reconhecimento em San Carlos, destruíram 11 aeronaves em Pebble

Island e apoiaram a progressão terrestre com esgotagem de fogos (Rattenbach, 1983, p. 132).

No campo logístico, a ForTarAnf argentina dissolveu-se após o desembarque. A Marinha retirou seus navios por precaução, e não foi estruturada uma cadeia de suprimento eficaz. A pista de Stanley permaneceu inadequada, e o abastecimento aéreo tornou-se aquém das necessidades. Já os britânicos, mesmo com limitações, mantiveram o fluxo de reforços e suprimentos desde Ascensão, escalonando forças como a 5ª Brigada de Infantaria. Apesar das perdas, adaptaram-se — redirecionaram helicópteros, improvisaram postos médicos e compensaram a carência de movimentos helitransportados com marchas forçadas.

Esses contrastes explicam os desfechos distintos da campanha. Os britânicos mantiveram a iniciativa mesmo diante de adversidades, adaptando-se ao terreno e ao inimigo, com integração eficaz de logística, Comando e apoio, garantindo continuidade operacional. Já a estrutura argentina mostrou-se rígida e vulnerável à surpresa, baseando-se em improvisações e na confiança excessiva no êxito inicial. A ausência de planejamento para a sustentação comprometeu o esforço anfíbio argentino, tornando o sucesso do desembarque uma vantagem efêmera e sem profundidade estratégica.

5.3 RELAÇÃO DA FORTARANF COM A FORDBQ

5.3.1 ARGENTINA: RUPTURA DE COMANDO E FALTA DE CONTINUIDADE

A ForTarAnf argentina executou com êxito a Operação Rosario, desembarcando a ForDbq e tomando Port Stanley em 2 de abril de 1982. Contudo, o Comando em terra passou rapidamente do Contra-Almirante Büsser ao General Osvaldo García, sem coordenação interforças eficaz (Büsser, 1984, p. 156–157). A transição comprometeu a Unidade de Comando, gerando sobreposição de funções, falta de interoperabilidade e desarticulação entre as forças. A retirada precoce da Força Naval privou as tropas de apoio logístico e de fogo, enquanto a ausência de integração entre vetores aéreo e naval revelou a carência de uma cultura de operação conjunta.

Com a missão inicial concluída, a ForTarAnf foi desmobilizada, deixando a continuidade da campanha a cargo de um escalão terrestre isolado, sem reforços

logísticos e sem apoio interforças. Isso resultou em uma defesa estática e fragmentada, inviabilizando a consolidação dos ganhos iniciais. A ausência de medidas para sustentar o controle territorial levou à perda da iniciativa e evidenciou a fragilidade de uma estratégia limitada à conquista simbólica. Tomar um objetivo operacional sem meios para mantê-lo compromete o propósito político da ação militar.

5.3.2 REINO UNIDO: COORDENAÇÃO COM FRAGMENTAÇÃO DE COMANDO

Do lado britânico, a relação entre ForTarAnf e ForDbq foi mais integrada que no caso argentino, mas sofreu com tensões na cadeia de Comando. A estrutura tripartida entre Woodward, Clapp e Thompson gerou atritos, sobretudo pela cautela excessiva de Woodward, que priorizava a proteção de seu GT e retardou decisões táticas fundamentais, como o desembarque em San Carlos. Divergências de estilo e a distância do Almirante Fieldhouse em relação ao TO comprometeram a unidade de esforço e causaram atrasos nas fases iniciais da campanha.

Apesar disso, os britânicos mantiveram coordenação eficaz entre forças navais, terrestres e aéreas, sustentada pela iniciativa dos subordinados e pela experiência institucional. A chegada do General Jeremy Moore, oficial dos RM com ampla vivência em OpAnf, integrou as ações em terra e reforçou o elo entre brigadas e força naval, conforme o planejamento do *War Cabinet*³⁹. A operação, contudo, expôs os riscos de estruturas paralelas de Comando, que, embora não tenham comprometido o êxito final, revelaram vulnerabilidades passíveis de exploração pelo adversário.

5.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Ficou evidente que três elementos foram decisivos para o desempenho das ForTarAnf: robustez logística, coesão do Comando e flexibilidade operacional. No caso argentino, o êxito tático inicial com o desembarque em Port Stanley, em 2 de abril de 1982, não foi sustentado por um planejamento eficaz. A substituição do Comando naval pelo Comando terrestre do Exército, aliada à falta de interoperabilidade e experiência conjunta, dificultou a coordenação da campanha. A dependência de

³⁹ Gabinete restrito do governo britânico responsável pelas decisões estratégicas durante a Guerra das Malvinas.

navios civis e a ausência de escalonamento logístico adequado evidenciaram fragilidades estruturais.

Do lado britânico, mesmo com severas limitações logísticas e fricções entre Fieldhouse, Woodward, Clapp e Thompson, a ForTarAnf demonstrou maior maturidade organizacional e doutrinária. A perda do Atlantic Conveyor e a subestimação da ameaça aérea argentina comprometeram recursos-chave, mas os britânicos reagiram com resiliência, improvisando soluções, mantendo a iniciativa e adaptando-se ao campo de batalha. A integração entre forças navais, terrestres e aéreas, o uso de forças especiais e o isolamento progressivo do TO refletiram a eficácia de uma doutrina consolidada sob pressão.

A comparação mostra que o acaso não foi decisivo: o fator determinante foi a capacidade de adaptação e reação frente às adversidades. Os britânicos demonstraram maior resiliência institucional, iniciativa nos escalões subordinados e flexibilidade doutrinária, enquanto os argentinos exibiram rigidez, dificuldade de adaptação e falhas na integração dos meios disponíveis.

Por fim, a presença de bases logísticas avançadas, como a Ilha de Ascensão, foi um diferencial relevante. Essa base permitiu reabastecimento contínuo, sustentação da iniciativa e serviu como ponto de apoio estratégico. A ausência de estrutura equivalente comprometeu a campanha argentina, sendo a diferença logística um dos fatores mais impactantes na capacidade de permanência e combate em um TO remoto.

6 CONCLUSÃO

O desenvolvimento deste trabalho permitiu constatar, por meio de uma análise comparativa, que o êxito em OpAnf depende mais da adaptação, integração doutrinária e coordenação interforças do que da superioridade material. Argentina e Reino Unido mobilizaram estruturas anfíbias com níveis distintos de preparo, experiência e capacidade logística para tomar e reconquistar as Malvinas, cometendo falhas doutrinárias cujas consequências dependeram diretamente da forma como cada força reagiu às fricções e surpresas do conflito. Dessa forma, é possível inferir que o objetivo central da pesquisa, que era comparar e explicar diferenças e similaridades entre as operações anfíbias argentinas e britânicas, foi plenamente alcançado pelos capítulos específicos dedicados à fundamentação doutrinária (Capítulo 2), à análise detalhada das ForTarAnf argentina (Capítulo 3) e britânica (Capítulo 4), e à síntese comparativa dessas forças e suas interações com as respectivas ForDbq no Capítulo 5.

À luz da doutrina e da teoria militar clássica, torna-se evidente que tais operações se desenvolveram sob condições de elevada incerteza e instabilidade — aquilo que Clausewitz (1979) denomina de domínio da probabilidade e do acaso⁴⁰, marcado pela atuação constante da fricção e da névoa da guerra. O sucesso em tais circunstâncias não depende apenas da execução mecânica de planos, mas da capacidade de improvisar com disciplina, explorar oportunidades efêmeras e adaptar-se sob pressão.

Por fim, a Guerra das Malvinas confirma que a tomada de ilhas é uma operação que exige planejamento minucioso, integração interforças, doutrina consolidada e Comando unificado. Apesar disso, nenhum dos beligerantes fica isento dos entreveros e contratempos de uma OpAnf. O estudo comparativo aqui desenvolvido mostra que, na guerra, não há respostas simples: é na interação entre estrutura, doutrina, liderança e fricção que os resultados são decididos. Em última análise, a vitória não pertence ao mais forte, mas ao que melhor conjuga seus recursos diante das adversidades.

⁴⁰ Em sua obra, Clausewitz define a guerra como uma “trindade paradoxal” composta por três forças interdependentes: a violência do povo, o acaso e a fricção militar, e a racionalidade política do Estado — elementos que estruturam a dinâmica dos conflitos armados. Obra originalmente publicada em 1832.

REFERÊNCIAS

ALBERTS, David S.; HAYES, Richard E. **Understanding Command and Control**. Washington, D.C.: CCRP Publication Series, 2003.

AMBROSE, Stephen E. **D-Day: June 6, 1944 - The Climactic Battle of World War II**. New York: Simon & Schuster, 1994.

ANAYA, Jorge Isaac. **Declaraciones ante el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas**. Buenos Aires: Ministerio de Defensa, 1985.

APPLEMAN, Roy E. **South to the Naktong, North to the Yalu**. Washington, D.C.: Center of Military History, 1998.

ARGENTINA. Ejército. **Informe Oficial del Ejército Argentino sobre el Conflicto Malvinas**. Buenos Aires: Estado Mayor General del Ejército, 1983.

BRASIL. Força Aérea do Brasil. **DCA 1-1**: doutrina básica da Força Aérea Brasileira. 1. vol. Brasília: COMAER, 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **ComOpNav-542**: manual de Operações Anfíbias. 1. Mod. Rio de Janeiro: Comando de Operações Navais, 2000.

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

BRASIL. Marinha do Brasil. **EMA-305**: doutrina Militar Naval. 1. rev. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2017.

BRASIL. Marinha do Brasil. **EMA-400**: manual de logística da Marinha. 2. rev. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2003.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD35-G-01**: glossário das Forças Armadas. 5. ed. Brasília: Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, 2015. Disponível em: https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35_G01.pdf. Acesso em: 23 jul. 2025.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD42-M-02**: Doutrina de Logística Militar. 3. rev. Brasília: Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, 2016.

BÜSSER, Carlos. **Operación Rosario**: La toma de Malvinas. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1984.

CARLYON, Les. **Gallipoli**. Sydney: Macmillan, 2003.

CASTRO MADERO, Carlos. **La Guerra Inaudita**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1983.

CLAUSEWITZ, Carl Von. **Da guerra**. Tradução de Teresa Barros Pinto Barroso. Brasília: UNB, 1979.

CLAPP, Michael; SOUTHBY-TAILYOUR, Ewen. **Amphibious Assault Falklands: The Battle of San Carlos Water**. Barnsley: Pen & Sword, 2012.

FERRARI, Gustavo. **Logística Militar Argentina: Las Lecciones de Malvinas**. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

FREEDMAN, Lawrence. **The Official History of the Falklands Campaign**. Londres: Routledge, 2005.

FRIEDMAN, Norman. **The Naval Institute Guide to World Naval Weapon Systems**. Annapolis: Naval Institute Press, 1997.

FRIEDMAN, Norman. **U.S. Aircraft Carriers: An Illustrated Design History**. Annapolis: Naval Institute Press, 1983.

GRAY, Colin S. **Modern Strategy**. Oxford: Oxford University Press, 1999.

GRAY, Colin S. **The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War**. New York: Free Press, 1992.

HENNESSY, Peter; JINKS, James. **The Silent Deep: The Royal Navy Submarine Service Since 1945**. London: Allen Lane, 2015.

HUGHES, Wayne P. **Fleet Tactics and Coastal Combat**. 2. ed. Annapolis: Naval Institute Press, 2000.

JOMINI, Antoine-Henri. **The Art of War**. Tradução de G. H. Mendell e W. P. Craighill. Londres: Greenhill Books, 1996.

KEENAN, David. **Amphibious Operations in the Korean War: The Battle of Inchon Revisited**. Annapolis: Naval Institute Press, 2019.

KEENAN, Jerry. **Encyclopedia of the Korean War**. New York: Facts On File, 2019.

LAMBETH, Benjamin S. **The Transformation of American Air Power**. Ithaca: Cornell University Press, 2000.

LLOYD, Nick. **The British Army in the 20th Century**. Oxford: Osprey Publishing, 2001.

LORENZ, Federico. **Malvinas: Una guerra argentina**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2009.

MARCHESE, Miguel. **A Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da estratégia operacional**. 2010. Dissertação (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2010.

MAYORGA, Horacio A. **No vencidos**. Buenos Aires: Planeta, 1998.

MIDDLEBROOK, Martin. **The Argentine fight for the Falklands**. Barnsley: Pen & Sword Military, 2012.

MIDDLEBROOK, Martin. **The Falklands War: the full story**. London: BBC Books, 1982.

MILLER, Matthew. **Special Operations in the 21st Century: Revisiting the Falklands War**. Tampa: U.S. Special Operations Command, 2022. Disponível em: <https://interpopulum.org/special-operations-in-the-21st-century-revisiting-the-falklands-war/>. Acesso em: 30 abr. 2025.

MORO, Rubén O. **La Guerra Inaudita: Historia del Conflicto del Atlántico Sur**. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1983.

OTAN. **Final mission report: Operation Unified Protector**. Brussels: NATO Public Diplomacy Division, 2011.

OTAN. **Allied Tactical Publication – ATP 8(B): Electronic Warfare (EW) in Land and Amphibious Operations**. NATO Standardization Agency, 1980.

OWENS, Mackubin T. **U.S. Amphibious Operations in the 20th Century: Doctrine and Practice**. Naval War College Review, v. 53, n. 2, 2000.

PUGH, Philip. **The Cost of Seapower: The Influence of Money on Naval Affairs**. Londres: Conway Maritime Press, 1986.

RATTENBACH, Benjamín et al. **Informe Rattenbach: El drama de Malvinas**. Buenos Aires: Sudamericana, 1983.

SCIARONI, Mariano. **A Carrier at Risk: Argentine Aircraft Carrier and Naval Aviation, 1982**. Warwick: Helion & Company, 2021.

SMITH, M. **Special Operations in Amphibious Warfare**. Tampa: U.S. Special Operations Command, 2022.

SOUZA, César. **Malvinas: La Guerra Inconclusa**. 2. ed. Buenos Aires: Editorial Claridad, 2013.

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

THOMPSON, Julian. **No Picnic**. London: Tri-Service Press, 1985.

VAN CREVELD, Martin. **Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton**. 2. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

VIDIGAL, Armando A. F.; ALMEIDA, Francisco E. A. de (org.). **Guerra no Mar:** batalhas e campanhas navais que mudaram a história. Rio de Janeiro: Record, 2009.

WATSON, Bruce W.; DUNN, Peter M. **Military Lessons of the Falklands War:** A View from the United States. Boulder: Westview Press, 1984.

WOODWARD, Sandy. **One hundred days:** The memoirs of the Falklands Battle Group Commander. Edição revista. Londres: HarperPress, 2012.