



UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS
MBA EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS E RELAÇÕES
INTERNACIONAIS



EDSON RIBEIRO CERQUEIRA JUNIOR

GUERRA DAS MALVINAS: LIÇÕES PARA A MARINHA ARGENTINA

NITERÓI

2022

EDSON RIBEIRO CERQUEIRA JUNIOR

GUERRA DAS MALVINAS: LIÇÕES PARA A MARINHA ARGENTINA

Monografia apresentada ao Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para a obtenção do título de MBA em Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Vagner Camilo Alves

NITERÓI

2022

Folha de Aprovação de Trabalho de Conclusão de Curso em Relações Internacionais

GUERRA DAS MALVINAS: LIÇÕES PARA A MARINHA ARGENTINA

Aluno: Edson Ribeiro Cerqueira Junior

Avaliadores

Avaliador: Prof. Dr. Vagner Camilo Alves

Avaliador: Prof. Dr. Eduardo Heleno

AGRADECIMENTOS

À minha namorada, Dara Aldir, pelo amor e carinho, pela confiança em mim depositada, e por estar presente nos momentos mais difíceis, suportando a minha ansiedade.

À minha mãe, que sempre me apoiou e investiu em mim, tornando tudo isso possível.

Aos meus amigos, que sofreram comigo durante esse período, uma vez que tive que me ausentar dos encontros, das reuniões do final de semana. Agradeço o apoio, e principalmente a compreensão.

Ao meu orientador, prof. Vagner Camilo Alves, por ter reservado diversos momentos do seu tempo para sanar minhas dúvidas ao longo deste trabalho, tornando minha caminhada mais simples.

Por fim, mas não menos importante, ao nosso poderoso Deus!

RESUMO

A Guerra das Malvinas terminou com uma vitória britânica decisiva há quarenta anos. No entanto, as questões que provocaram a guerra, a maneira como foi travada e a situação que a mesma deixou para trás continuam a trazer lições importantes para os praticantes da política externa e da estratégia. O trabalho objetivou mostrar as lições para políticos e militares argentinos trazidas pela guerra das Malvinas, especialmente as lições concernentes à Marinha de guerra. Para isso, foi realizada uma pesquisa bibliográfica baseada na obra de autores pertinentes ao tema em questão. Concluiu-se com o estudo, que a Argentina, apesar de ter apostado na possibilidade das negociações diplomáticas, se dispôs à luta inebriada por entusiasmo patriótico e apoio popular ao governo, após a invasão. O Reino Unido, por sua vez, avaliou que a chegada de sua frota seria suficiente para uma rápida rendição. Ambos se equivocaram e, inesperadamente, se configurou o maior conflito aeronaval após a II Grande Guerra. Entretanto, além desses erros de avaliação, esse conflito deixou inequívocas lições quanto à eficácia e à efetividade dos Poderes Aéreo e Naval na defesa litorânea de países com grandes extensões marítimas.

Palavras-Chave: Guerra das Malvinas. Marinha Argentina. Lições.

ABSTRACT

The Falklands War ended with a decisive British victory forty years ago. However, the issues that sparked the war, the way it was fought, and the situation it left behind continue to hold important lessons for practitioners of foreign policy. The work aimed to show the lessons for Argentinian politicians and military brought by the Malvinas war. For this, a bibliographic research was carried out based on the work of authors relevant to the topic in question. It was concluded that with the study, that Argentina, despite having bet on the possibility of diplomatic negotiations, was willing to fight intoxicated by patriotic enthusiasm and popular support for the government, after the invasion. The United Kingdom, for its part, judged that the arrival of its fleet would be enough for a quick surrender. Both were wrong and, unexpectedly, the biggest air-naval conflict after World War II took place. However, in addition to these evaluation errors, this conflict left unmistakable lessons regarding the effectiveness and effectiveness of the Air and Naval Powers in the coastal defense of countries with large maritime extensions.

Key words: Falklands War. Argentine Navy. lessons.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	01
2 GUERRA DAS MALVINAS - AS ORIGENS DO CONFLITO ARMADO.....	04
2.1 Abordagem dos antecedentes e motivos.....	04
2.2 Desfecho.....	04
3. A INVASÃO E A BATALHA AERONAVAL.....	14
3.1 A invasão.....	14
3.2 Afundamento do cruzador General Belgrano.....	18
3.3 O combate aeronaval.....	20
4. EFEITOS, LIÇÕES, INSPIRAÇÕES e EXPERIÊNCIAS DA GUERRA DAS MALVINAS PARA A MARINHA ARGENTINA.....	32
4.1 Ensinaamentos relativos a guerra anfíbia	32
4.2 Lições sobre o uso de submarinos.....	35
4.3 Lições sobre a guerra aeronaval.....	40
CONCLUSÃO.....	51
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	54

INTRODUÇÃO

Segundo Ferreira (2020) em 2 de abril de 1982, a Argentina invade as Ilhas Malvinas, uma colônia britânica desde 1892 e possessão britânica desde 1833. As forças anfíbias argentinas superaram rapidamente a pequena guarnição de fuzileiros navais britânicos na cidade de Stanley em East Falkland e no dia seguinte apreenderam os territórios dependentes da Geórgia do Sul e do grupo Sandwich do Sul. Os 1.800 ilhéus das Malvinas, a maioria criadores de ovelhas de língua inglesa, aguardavam uma resposta britânica.

Os argentinos nunca reconheceram a soberania britânica sobre as ilhas e aturam diplomaticamente, por mais de um século, para tomar o controle das ilhas. Em 1981, os ilhéus das Malvinas votaram em um referendo para permanecerem britânicos, e parecia improvável que as Malvinas voltassem ao domínio argentino. Enquanto isso, na Argentina, a junta militar liderada pelo tenente-general Leopoldo Galtieri sofria críticas por seu governo opressivo e gestão econômica, e planejou a invasão das Malvinas como forma de promover o sentimento patriótico e sustentar seu regime (CARVALHO, 2020).

Em março de 1982, trabalhadores argentinos de salvamento ocuparam a Ilha Geórgia do Sul, e uma invasão em larga escala das Malvinas começou em 2 de abril. Sob ordens de seus comandantes, as tropas argentinas não infligiram baixas britânicas, apesar de sofrerem perdas em suas próprias unidades. No entanto, a Grã-Bretanha ficou indignada e a primeira-ministra Margaret Thatcher reuniu uma força-tarefa naval de 30 navios de guerra para retomar as ilhas. Como a Grã-Bretanha está a 8.000 milhas das Malvinas, várias semanas se passaram para que os navios de guerra britânicos chegassem. Em 25 de abril, a Ilha Geórgia do Sul foi retomada e, após várias batalhas navais intensas travadas em torno das Malvinas, as tropas britânicas desembarcaram nas Malvinas Orientais em 21 de maio (MATOS, 2021).

Em 30 de abril, a Força-Tarefa impôs zona de exclusão total de 200 milhas ao redor das Malvinas, proibindo a entrada de todas as aeronaves e navios de qualquer país. As forças especiais britânicas, a Royal Air Force e a Fleet Air Arm atacaram navios e defesas argentinos. Dois dias depois, o submarino HMS Conqueror da Marinha Real

afundou o cruzador argentino ARA General Belgrano. O naufrágio do cruzador argentino General Belgrano pelo submarino foi de grande importância durante a guerra. Um evento marcante da Guerra das Malvinas e com a maior taxa de mortalidade, visto que durante o ataque, “morreram 323 soldados marujos” (MIDDLEBROOK, 2009, p.26).

A Grã-Bretanha perdeu seis navios e 256 vidas na luta para recuperar as Malvinas, e a Argentina perdeu seu único cruzador e 649 vidas. Humilhados na Guerra das Malvinas, os militares argentinos foram varridos do poder em 1983, e o governo civil foi restaurado. Na Grã-Bretanha, a popularidade de Margaret Thatcher disparou após o conflito, e seu Partido Conservador obteve vitória esmagadora nas eleições parlamentares de 1983 (MATOS, 2021).

Diante da contextualização acima, o trabalho terá como objetivo geral mostrar as lições para políticos e militares argentinos trazidas pela guerra das Malvinas, em especial sobre a Marinha argentina. Para que tal objetivo principal seja atingido se faz necessário a compreensão dos seguintes objetivos específicos: abordar antecedentes e os motivos da Guerra das Malvinas e seu respectivo desfecho; explicar a invasão e a batalha aeronaval e mostrar os efeitos, lições, inspirações e experiências da guerra para a Marinha Argentina.

A escolha do tema se justifica, uma vez que falar sobre o arquipélago das Malvinas sempre causa dúvida quanto ao direito e à soberania da região. As causas do conflito, como se deram as batalhas e combates de menor importância durante a guerra, além das consequências provocadas entre as nações, são fatos relevantes a serem estudados, assim como o fato da referida guerra representar momento marcante no cenário mundial, especialmente no hemisfério ocidental, durante o século XX. Convém destacar também que o conflito do Atlântico Sul foi, até o momento, a maior guerra naval ocorrida desde o fim da 2ª Guerra Mundial.

Este trabalho será dividido em três capítulos. No primeiro capítulo serão abordados os antecedentes da Guerra das Malvinas os motivos e desfecho da mesma, ou seja, um cessar-fogo foi declarado e a rendição ocorreu. Este capítulo conta também um pouco da história da ocupação das ilhas e as disputas diplomáticas entre argentinos e britânicos. Nesse primeiro capítulo o desfecho receberá destaque e será relatado como

foi a chegada de paraquedistas e fuzileiros navais reais em 15 de junho, para começar a desarmar os argentinos e transferi-los para o aeroporto. E também será colocada a opinião de especialistas em relação a diferença do conflito no mar e no ar para o conflito em terra, visto que em terra a qualidade técnica, o treinamento e a organização logística em situações de conflito são muito importantes e fazem toda a diferença.

O segundo explicará a invasão e a batalha aeronaval, destacando o afundamento do cruzador General Belgrano e o combate aeronaval. Nesse capítulo receberá destaque a superioridade naval da Inglaterra, como o poder aéreo da Argentina a colocou em xeque e como a mesma se mostrou superior, tendo o navio-aeródromo papel decisivo na história. Nesse capítulo será ressaltado também que o NAe argentino 25 de Mayo, por pouco não conseguiu atacar o corpo principal da Força-Tarefa britânica e o fato do conflito não ter tomado um rumo diferente, devido a falta de mísseis disponíveis como o AM39 Exocet, uma das armas que tiveram destaque ao longo do conflito.

Por fim, no terceiro e último capítulo, este trabalho abordará os efeitos, lições, inspirações e experiências da Guerra das Malvinas para a Marinha Argentina, mostrando os ensinamentos relativos a guerra anfíbia e as lições sobre o uso de submarinos e sobre a guerra aeronaval. Neste capítulo as lições para a Marinha Argentina foram o grande destaque, mostrando que faltaram providências importantes, como: reabastecimento de voo, maior quantidade de mísseis, o entendimento de que uma esquadra apoiada por aviação embarcada, não se compara a uma aviação com base em terra e que mesmo após o conflito a Argentina continua acreditando que deve governar as ilhas, enquanto o Reino Unido continua se sentindo responsável por elas, deixando o conflito sem solução.

2 GUERRA DAS MALVINAS - AS ORIGENS DO CONFLITO ARMADO

2.1 Abordagem dos antecedentes e motivos

Em 1816 a Argentina declarou sua independência da Espanha. Em 1820, considerando-se sucessor da soberania da Espanha, o governo argentino enviou soldados e, em 1829, designou o francês Luis María Vernet, que recebeu anteriormente uma concessão para explorar o território e para fundar uma colônia, como administrador das Ilhas Malvinas. Don Juan Esteban Mestivier foi enviado como novo governador, sendo assassinado logo em seguida, o que levou à nomeação de Don José María Piñedo. Em 1825, o Reino Unido reconheceu a independência da Argentina, mas não reclamou a posse do arquipélago (GRIMMETT, 2010).

Conforme Grimmett (2010, p. 3), em 1831, três navios pesqueiros dos Estados Unidos da América foram apreendidos no mar territorial do arquipélago, atitude que levou os estadunidenses a retaliarem – com a destruição de Puerto de la Soledad –, liderados pelo capitão Duncan do navio USS Lexington, além de garantirem seu apoio aos britânicos pela soberania das Ilhas Malvinas.

Os argentinos construíram um forte em East Falkland, mas em 1832 ele foi destruído pelo USS Lexington em retaliação à apreensão de navios americanos na área. Carvalho (2020) explica que em 1833, uma força britânica expulsou os oficiais argentinos restantes e iniciou uma ocupação militar. Ainda em 1833, a fragata HMS Clio, comandada pelo capitão inglês John James Onslow aportou no arquipélago e expulsou os argentinos que voltaram sem resistência para o continente.

Foi a partir de 1839 que o Reino Unido enviou grupos de escoceses, galeses e irlandeses para povoar o arquipélago. Em 1845, foram concluídas as obras da capital Stanley, nome dado em homenagem ao então Secretário de Estado para Colônias, Lord Stanley. Desde então, a Argentina mantém sua reivindicação de soberania sobre as Ilhas Malvinas (GRIMMETT, 2010).

Nos 90 anos seguintes, a vida nas Malvinas permaneceu praticamente inalterada, apesar dos persistentes esforços diplomáticos da Argentina para recuperar o controle das ilhas (CARVALHO, 2020).

A Assembleia Geral da ONU aprovou a Resolução n.º 1.514, de 14 de dezembro de 1960, que trouxe em seu bojo a Declaração de Independência aos Países e Povos Coloniais, determinando o fim rápido e incondicional do colonialismo. Estabeleceu, em seu art. 2º, que todos os povos têm direito à autodeterminação, podendo livremente definir sua condição política. Ainda determinou, em seu art. 5º, que medidas imediatas fossem tomadas para os territórios que ainda não tivessem alcançado a independência receberem poderes para tanto, sem condições ou reservas, de acordo com sua vontade livremente expressa e sem qualquer distinção de raça, credo e cor. Embora não visasse especificamente à disputa pelas Ilhas Malvinas, essa norma deu novo fôlego à pretensão da Argentina que reivindicou sua soberania sobre o arquipélago ao Comitê para a descolonização da ONU (GRIMMETT, 2010).

O Reino Unido argumentou que o caso não era de competência daquele órgão, por se tratar de um conflito territorial e não colonial. O Comitê Especial encarregado de examinar a aplicação da Declaração de Independência aos Países e Povos Coloniais para as Ilhas Malvinas reconheceu sua competência para analisar a contenda. A partir do resultado dos trabalhos desse colegiado, a Assembleia Geral da ONU aprovou a Resolução n.º 2.065, de 16 de dezembro de 1965, convidando a Argentina e o Reino Unido a darem início às negociações quanto à soberania das Ilhas Malvinas, a fim de encontrar uma solução pacífica para a disputa tendo em conta as disposições da Carta da ONU e da Resolução no 1.514/1960 da Assembleia Geral, e os interesses da população do arquipélago (GRIMMETT, 2010).

Conforme explica Jastreblansky (2012), no dia 28 de setembro de 1966, um grupo armado de dezoito pessoas formado por integrantes da juventude peronista, de setores nacionalistas e de organizações estudantis, sequestrou o voo n.º 648 das Aerolineas Argentinas que partiu de Buenos Aires com destino a Río Gallegos. Após convencerem o piloto a desviar a rota do DC-4 para 1-0-5 que, segundo as cartas aeronáuticas, os conduziria às Ilhas Malvinas, deu-se início à chamada Operação Condor. *“El objetivo de mínima era simbólico y el de máxima, recuperar el territorio”*, declarou Ricardo Ahe, um dos integrantes do movimento.

O grupo conseguiu pousar, hastear a bandeira, cantar o hino e ainda colocaram a disputa da Argentina com o Reino Unido pelo arquipélago na ordem do dia. Segundo Jastreblansky (2012), após entregarem suas armas nas mãos argentinas do piloto, pois,

segundo Aguirre, outro integrante do movimento, “*no queríamos reafirmar la soberanía de los británicos*”, o grupo ficou preso por nove meses no continente. A Assembleia Geral da ONU, preocupada pelo fato de ter transcorrido oito anos sem progressos substanciais, aprovou a Resolução n.º160, de 14 de dezembro de 1973, chamando novamente a Argentina e o Reino Unido a negociarem a soberania das Ilhas Falklands.

Pressentindo o agravamento das relações entre os dois países devido à inércia na retomada dos debates, o órgão, por meio da Resolução n.º 31/49, de 1º de dezembro de 1976, além das recomendações de praxe, pediu aos argentinos e aos britânicos que não tomassem qualquer atitude unilateral que prejudicasse as conversas. A entidade parecia prever as movimentações dramáticas que estavam por vir (JASTREBLANSKY, 2012).

Na Argentina, em dezembro de 1981, a Junta de Comandantes destituiu da presidência o tenente-general Roberto Viola¹. Assim, em 22 desse mesmo mês, assumiu a presidência o integrante da Junta Militar general Leopoldo Galtieri, concentrando os cargos de presidente da República e comandante-chefe do Exército. Também integravam a Junta Militar, Jorge Isaac Anaya², da Marinha, e Basílio Lami Dozo³, da Força Aérea. Galtieri foi conduzido à presidência em decorrência de um acordo com o almirante Anaya. A Marinha concordou com a assunção do comandante-chefe do Exército à função de presidente da República e, em contrapartida, o componente terrestre das Forças Armadas da Argentina concordou com uma intervenção militar para a recuperação da soberania sobre as ilhas Malvinas, Georgias do Sul e Sandwich do Sul (LORENZ, 2009).

A Marinha tinha um projeto de ocupação das ilhas Malvinas desde 1955, o qual era atualizado de tempos em tempos. No dia 5 de janeiro de 1982, a Junta Militar reuniu-se no edifício Libertad, sede da Marinha. Após examinar a trajetória das negociações com o Reino Unido desde 1965, decidiu empreender uma ação diplomática

¹Roberto Eduardo Viola foi um oficial militar argentino que serviu brevemente como presidente da Argentina de 29 de março a 11 de dezembro de 1981 como ditador militar (CARDOSO et al, 1983).

²Comandante-em-Chefe da Marinha Argentina e principal arquiteto e defensor de uma solução militar para a reivindicação de longa data das Ilhas Malvinas que levou à Guerra das Malvinas (CARDOSO et al, 1983).

³Basilio Arturo Ignacio Lami Dozo foi um soldado argentino pertencente à Força Aérea Argentina, emembro da terceira Junta Militar do Governo e comandante da Força Aérea durante a guerra das Malvinas (CARDOSO et al, 1983).

enérgica no caso das Malvinas, com o propósito de reativar os esforços para dirimir a disputa pela soberania do arquipélago. Além disso, seus integrantes sublinharam a necessidade de iniciar estudos para avaliar a possibilidade e a conveniência de uma ocupação das Malvinas (YOFRE, 2011).

Em uma reunião posterior – ocorrida em 12 de janeiro de 1982, novamente na sede da Marinha –, a Junta Militar decidiu instituir uma Comissão de Trabalho tripartite visando consubstanciar um plano militar para as Malvinas como uma ação alternativa, em caso de fracasso da solução negociada com o Reino Unido. Foram designados para integrarem a comissão o General de Divisão Osvaldo Jorge García, o Vice-Almirante Juan José Lombardo e o Major-Brigadeiro Sigfrido Martín Plessl. Oportunamente, a junta em questão comunicaria aos chefes do Estado-Maior Geral das três Forças Armadas e ao ministro de Relações Exteriores sobre o plano de emprego do poder militar para consolidar a soberania argentina no Atlântico Sul (VAGO et al, 1983).

A Comissão de trabalho elaborou o Plan de Campaña Esquemático correspondente a Directiva Estratégica Militar (DEMIL) 1/82. De acordo com a DEMIL 1/82, do ponto de vista militar, a operação era apta, factível e admissível, apesar de que duas condições deveriam ser atendidas, a saber: o então estado britânico de defesa do arquipélago deveria ser mantido; e o emprego da força estaria restrito às operações incruentas, com o intuito de minimizar a reação britânica e propiciar uma melhor posição negociadora. Após a recuperação das Malvinas, as forças de ocupação seriam retiradas, permanecendo no arquipélago uma limitada guarnição. E conforme as previsões iniciais, as Forças Conjuntas estariam em condições de executar a operação a partir de 15 de maio de 1982, sendo a ação concluída em cinco dias, ao passo que o dia “D mais 5” se daria em 25 de maio – data em que se celebra a Revolução de Maio. O plano teve por base uma ausência quase total de previsão de reação militar britânica (CARDOSO et al., 1983).

Cardoso et al., (1983) destacam que, nos documentos originais da Junta, previa-se que, no caso o Reino Unido reagir ao desembarque, o faria de uma forma destinada a forçar a negociação e, por conseguinte, se enviaria uma pequena força simbólica; nesse cenário, antevia-se deixar nas Malvinas um destacamento militar, aéreo e marítimo não superior a 600-700 homens sob o comando de um coronel, que serviria como uma

presença dissuasiva para impedir uma tentativa de recuperação das Malvinas por parte da Marinha britânica.

Nesse viés, em 16 de fevereiro, Galtieri comunicou ao ministro de Relações Exteriores, Nicanor Costa Méndez, sobre os planos de ocupação militar das Malvinas. Costa Méndez sugeriu ao presidente estabelecer um grupo de trabalho para formular hipóteses e alternativas sobre o tema. No entanto, o mandatário argentino recomendou-lhe reserva total, uma vez que o resultado das reuniões em Nova Iorque, chamadas de “Rodada de Nova York” definiriam o curso dos acontecimentos. O objetivo de tais reuniões seria acelerar ao máximo as negociações em curso para conseguir o reconhecimento da soberania argentina sobre as Malvinas, a Geórgia do Sul e as Ilhas Sandwich do Sul, e, por este meio, alcançar resultados substanciais dentro de um período de tempo (CARDOSO et al., 1983).

A rodada de negociação em Nova Iorque ocorreu entre os dias 26 e 27 de fevereiro de 1982. A delegação argentina tinha como integrantes Enrique Ros, vice-chanceler, e Carlos Ortiz de Rozas, embaixador argentino em Londres. Por sua vez, os representantes britânicos eram: Richard Luce, subsecretário do Foreign Office, Anthony Williams, embaixador britânico em Buenos Aires, Robert Fearn, chefe do Departamento América do Sul do Foreign Office, e dois representantes dos habitantes das Malvinas. A proposta argentina, denominada proposta de reativação, incluía a instauração de uma Comissão Permanente Negociadora que deveria reunir-se todas as primeiras semanas de cada mês, alternadamente, em Buenos Aires e em Londres, tendo o prazo de um ano para obter uma solução no interior das negociações (VEGAS, 2016; YOFRE, 2011).

Em 1º de março de 1982, após consulta à Junta Militar, Costa Méndez emitiu comunicado unilateral – deixando completamente atônitos os diplomatas que haviam participado do encontro. Luce entregou um esboço com a perspectiva britânica sobre a comissão permanente, que não fazia referência à periodicidade com que o grupo de trabalho deveria reunir-se. A estratégia britânica constituía em protelar uma definição e impossibilitar que as negociações tivessem uma data de vencimento. Como se tratava de um documento de trabalho e não de proposta concreta do Ministério das Relações Exteriores, o delegado inglês acordou com o seu par argentino em manter estrito sigilo sobre o documento britânico, dado que o esboço de proposta ainda não havia sido

apresentado ao gabinete conservador da primeira-ministra Margaret Thatcher e ao Parlamento (CARDOSO et al., 1983).

No dia seguinte ao término da reunião, foi emitido comunicado conjunto, onde as partes declaravam que o encontro se deu em um clima cordial e positivo, reiterando a decisão de alcançar uma solução à controvérsia pela soberania, examinando detalhadamente a proposta argentina, a fim de realizar aperfeiçoamentos; por fim, ambas as partes concordaram em consultar seus respectivos governos (NOVARO; PALERMO, 2007)

A Argentina negociou com a Grã-Bretanha com paciência, lealdade e boa-fé durante mais de 15 anos, em observância às resoluções pertinentes das Nações Unidas, a resolução da disputa da soberania sobre as ilhas. O novo sistema de reuniões mensais com agenda preestabelecida constitui um passo eficaz para pronta solução dessa disputa. Por outro lado, caso isso não ocorra, a Argentina reserva-se o “direito de finalizar o funcionamento desse mecanismo e eleger livremente o procedimento que melhor contemple os seus interesses” (VAGO et al., 1983, p. 18).

2.2 Desfecho

Ainda em março de 1982, trabalhadores argentinos que vendiam sucata ocuparam a Ilha Geórgia do Sul, e uma invasão em larga escala das Malvinas começou em 2 de abril. Sob ordens de seus comandantes, as tropas argentinas não infligiram baixas britânicas, apesar de sofrerem perdas em suas próprias unidades. No entanto, a Grã-Bretanha ficou indignada e a primeira-ministra Margaret Thatcher reuniu uma força-tarefa naval de 30 navios de guerra para retomar as ilhas. Como a Grã-Bretanha está a 8.000 milhas das Malvinas, várias semanas se passaram para que os navios de guerra britânicos chegassem (MATOS, 2021).

Em 25 de abril, a Ilha Geórgia do Sul foi retomada. Em 30 de abril, a Força-Tarefa impôs uma zona de exclusão total de 200 milhas ao redor das Malvinas, proibindo a entrada de todas as aeronaves e navios de qualquer país. Dois dias depois, o submarino HMS Conqueror da Marinha Real afundou o cruzador argentino ARA General Belgrano (MIDDLEBROOK, 2009).

Após várias batalhas navais intensas travadas em torno das Malvinas, as tropas britânicas desembarcaram nas Malvinas Orientais em 21 de maio. Em 28 de maio, o ministério da Defesa do Reino Unido informou por meio de comunicado, que o Segundo Batalhão de Paraquedistas tomou Port Darwin e Goose Green situados na ilha malvinense de Soledad. Segundo aquele comunicado, as forças argentinas sofreram baixas e um número não preciso de soldados inimigos foram capturados como prisioneiros. De acordo com os correspondentes militares ingleses, paraquedistas e fuzileiros navais avançaram nas seguintes direções de Port Darwin, defendido possivelmente por mil militares argentinos, e, Goose Green, ao sul da ilha Oriental e para o noroeste, onde se encontra a capital do território insular, defendida, por aproximadamente sete a nove mil argentinos. Port Darwin ocupa uma posição estratégica no centro da ilha Soledad – é a segunda localidade em importância nas Malvinas –, já Goose Green possui um campo de aviação (VEGAS, 2016)

Em 1º de junho, a 5ª Brigada de Infantaria, e seu efetivo completo, chega à cabeça de praia. O ataque final contra Stanley é organizado. As tropas foram divididas em duas partes, sendo a primeira parte das tropas britânicas obrigada a carregar o equipamento pesado nas costas enquanto outra parte seria transportada por navios até o porto de Fitzroy. Nesse mesmo tempo, o ataque de jatos argentinos contra os navios de desembarque britânicos acontecia, sendo este bem sucedido e causando muitas baixas. O cerco britânico, entretanto, estava formado (ALVES E CAMPOS, 2012).

A ofensiva final de encontro à última trincheira argentina desdobrou-se em duas etapas. O primeiro assalto, ocorrido na noite do dia 12 para o dia 13 de junho, possibilitou às unidades terrestres britânicas, romper as linhas argentinas na zona sudeste da península Freycinet, localizada a nordeste da ilha Soledad, e posicionar-se a menos de 15 quilômetros da capital do arquipélago. A força aérea argentina bombardeou as novas posições britânicas. As tropas do general Moore lançaram novo avanço em três frentes, a partir de suas novas posições (VEGAS, 2016).

Na noite de 13 para 14 de junho, as operações continuaram. O 2º Batalhão Paráquedista foi encarregado de tomar Wireless Ridge, a leste de Longdon que só poderia ser tomado se o 3º Batalhão Paráquedista tivesse garantido seu objetivo. Em contraste com Goose Green, o 2º Batalhão Paráquedista recebeu muito mais apoio de fogo. HMS Ambuscade, duas baterias de canhões de 105 mm, 2 carros blindados de

reconhecimento Scorpions e 2 Scimitars, os morteiros do 3º Batalhão Paráquedista, e ataques divisionários do SAS e SBS foram todos usados (VEGAS, 2016).

Os dispositivos de visão noturnas dos blindados se mostraram muito úteis para identificar as posições argentinas, e a primeira parte do cume foi rapidamente invadida. Os blindados chegaram ao topo do cume e começaram a atirar na segunda posição. A parte final do segundo cume mostrou-se difícil, mas os argentinos acabaram sendo desalojados. O 2º Batalhão Paráquedista, a única unidade a combater duas ações de nível batalhão no conflito, conquistou o objetivo ao custo de três mortos e 11 feridos. Cerca de 100 argentinos foram mortos e 17 capturados (VALÉRIO E HENTZ, 2013).

Ao mesmo tempo em que os paráquedistas estavam tomando as elevações, o 2º Regimento de Guardas Escoceses estava lançando seu ataque ao Monte Tumbledown. As defesas argentinas estavam ancoradas nessa posição, e foi a chave para desbloquear a abordagem à Porto Stanley. Em face dos ventos fortes e da neve, os homens escalaram os afloramentos rochosos sob fogo pesado. Foi uma luta árdua, com alguns exemplos notáveis de liderança para motivar a Guarda a continuar seu avanço. Nove homens foram mortos e 43 feridos (VALÉRIO E HENTZ, 2013).

Ainda segundo Valério e Hentz (2013) os atrasos na tomada de Tumbledown significaram que o 1º/7º Gurkhas⁴ não conseguiram avançar para o Monte William no escuro. Quando o sol nasceu na manhã seguinte, os Gurkhas foram vistos ao ar livre, perto de seu objetivo, e foram bombardeados. Com o amanhecer, os britânicos começaram os preparativos para outra batalha noturna, mas continuaram a assediar todo o movimento argentino com fogo de artilharia pesado. De seus pontos de vista elevados, os britânicos começaram a perceber que as tropas inimigas estavam se afastando em direção a Porto Stanley e começaram a segui-los. O 45º Batalhão de Comandos avançou até Sapper Hill, a apenas um quilômetro e meio de Porto Stanley, mas os campos minados os cercaram. Os britânicos estavam às portas da capital.

⁴ Montanhese que se destacou como excelentes combatentes de selva e tornaram-se mundialmente famosos por sua participação na Guerra das Malvinas, em 1982, com o 1º Batalhão — 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkhas Rifles — integrando a 5a. Brigada de Infantaria inglesa (CROSS, 2002).

Nos dias que antecederam as batalhas pelas montanhas ao redor de Stanley, Valério e Hentz (2013) explicam que os britânicos estavam realizando uma operação psicológica contra os argentinos, usando uma frequência de rádio aberta para convocá-los a se render. Na manhã de 14 de junho, era óbvio para Menéndez que os argentinos não poderiam continuar a luta. Em decorrência das tropas argentinas estarem cercadas em Port Stanley, os generais Menéndez e Moore encontraram-se para resolver sobre as disposições da rendição argentina nas Malvinas. Segundo o documento, o ex-governador argentino nas Malvinas se rendia ao general J. J. Moore⁵, representante de sua majestade britânica e assim, em 14 de junho de 1982, o mundo conhecia o desfecho da Guerra das Malvinas.

Um cessar-fogo foi declarado e Moore entrou em Porto Stanley para aceitar a rendição às 21h30. Os britânicos se mantiveram firmes em suas posições durante a noite, em vez de avançar para a cidade no escuro. Na manhã seguinte, 15 de junho, os paraquedistas e fuzileiros navais reais chegaram para começar a desarmar os argentinos e transferi-los para o aeroporto. Após a captura de Stanley, outras operações foram lançadas para levar a rendição de outras tropas argentinas em West Falkland. Os Royal Marines do HMS Endurance também limpavam as posições do inimigo nas Ilhas Sandwich do Sul e do Sul de Thule. Um total de 255 militares britânicos e três civis do sexo feminino foram mortos ao libertar as Malvinas. 649 argentinos foram mortos (VALÉRIO E HENTZ, 2013).

Repatriar prisioneiros de guerra argentinos (POWs) foi um processo longo. Cerca de 5.000 prisioneiros foram embarcados em ‘Canberra’ e 1.000 em ‘Norland’ em 17 de junho. Até 20 de junho, 10.250 prisioneiros foram repatriados. Apenas 593 permaneceram, incluindo Menéndez. Estes foram mantidos para coleta de inteligência e para encorajar a Argentina a encerrar as hostilidades. Os últimos prisioneiros foram repatriados em 14 de julho (VALÉRIO E HENTZ, 2013)

Após o término da guerra, especialistas tanto civis e militares, chegaram às conclusões a respeito do conflito no Atlântico Sul. Diferente da guerra no mar e no ar, influenciadas pela tecnologia, o conflito em terra e seus respectivos ensinamentos

⁵Major-general John Jeremy Moore foi oficial sênior da Marinha Real britânica que serviu como comandante das forças terrestres britânicas durante a Guerra das Malvinas

apontaram para a importância da qualidade técnica, treinamento e iniciativa de soldados e oficiais, além da capacidade de organização logística em situação de conflito (ALVES E CAMPOS, 2012).

3. A INVASÃO E A BATALHA AERONAVAL

3.1 A invasão

Tomada das ilhas por parte dos argentinos

Antes de abordar o assunto, esse capítulo dará uma ampla visão de alguns meios de superfície disponíveis à marinha argentina, momentos antes do início da invasão.

A principal unidade de superfície da Marinha Argentina era o Navio Aeródromo Leve ARA Veinticinco de Mayo, concluído como HMS Venerable, em 1945, deslocando 16.000 toneladas. Vendido para a Holanda, em 1948, como Karel Doorman, foi revendido em segunda mão à Argentina, em 1968, e recebeu o nome, inicialmente, de ARA Independencia. Normalmente carregando 12 Douglas A-4Q Skyhawks, seis Grumman Tracker e quatro Sea Kings, Veinticinco de Mayo participou da invasão das Malvinas praticamente como porta-helicópteros. Era equipado com armamento defensivo formado por dez canhões de 40mm, e extenso equipamento eletrônico de origem holandesa (ENGLISH; WATTS, 1982).

O segundo maior navio da marinha argentina era o cruzador ARA General Belgrano (ENGLISH; WATTS, 1982). Os navios de superfície mais modernos eram os contratorpedeiros Hércules e o Santísima Trinidad, ironicamente, navios britânicos Tipo 42. O primeiro construído na Grã-Bretanha e o segundo na Argentina, cujas características eram similares aos navios Tipo 42, HMS Sheffield e a HMS Glasgow. A Argentina também possuía seis ex-contratorpedeiros da Marinha dos Estados Unidos da América. Entre eles, o Comodoro Py de 2.400 toneladas da classe “*Gearing*”, concluído em 1945 e transferido em 1973; modificado para o padrão FRAME II, carregava quatro lançadores Exocet, além de canhões, detinha dois tubos triplos de torpedos e dois lançadores de foguetes Hedgehog, arma antissubmarino, com capacidade de operar com pequenas aeronaves. Um pouco menores eram os três contratorpedeiros da classe “Allen M. Sumner”, Segui, Hipólito Bouchard e Piedra Buena

Os quatro contratorpedeiros da classe “*Meko*” Tipo 360, de 3.600 toneladas estavam em construção na Alemanha, com o primeiro programado para comissionamento em julho de 1982. A força de escolta era completada pelas fragatas francesas leves do tipo A69 Drummond, Guerrico, Granville, Murature e King, de

construção local. Os dois primeiros Tipo A69 foram encomendados à África do Sul, mas adquiridos pela Argentina, em 1978, quando a entrega foi interrompida pela ONU, em um embargo de armas. Eles foram seguidos, em 1981, pelo terceiro navio. De pouco menos de 1.000 toneladas de deslocamento, cada um dos A69 tinha quatro lançadores singelos de Exocet, um canhão de 4.5 pol., um canhão duplo de 40 mm, duas metralhadoras de 20 mm e dois tubos triplos de torpedos. Seis fragatas leves do tipo Meko140, de 1.700 toneladas, também foram construídas em estaleiros locais, com assistência alemã (ENGLISH; WATTS, 1982).

A guarnição das Ilhas Malvinas, no momento anterior à invasão, consistia apenas de seu efetivo local que contava com o comandante Rex Hunt, um navio civil coteiro Forrest, 67 fuzileiros navais (Unidade 8901) em terra e 23 membros da Força Voluntária de Defesa, enquanto a defesa da Geórgia do Sul seguia reforçada por 22 Royal Marines, provenientes do HMS Endurance, desembarcados na noite de 31 de março de 1982. Esse reforço tinha ordens de proporcionar presença militar britânica nas Ilhas Geórgia do Sul, proteger o pessoal em Grytviken em caso de emergência e manter vigilância sobre os comerciantes argentinos na estação baleeira em Leith (FREEDMAN, 2005).

Tendo em mente a composição das forças britânicas instaladas nas ilhas por ocasião do início dos eventos, serão apresentados os relatos da força invasora, com ênfase no emprego dos meios de superfície utilizados em apoio ao desembarque. Em 18 de março, o Transporte da Marinha Argentina, Bahia Buen Suceso, desembarcou um grupo de 42 pessoas, incluindo alguns fuzileiros navais, em Leith Harbour, a maior estação baleeira de baía Stromness, localizada na costa nordeste da Geórgia do Sul e trinta deles partiram logo após com o transporte (ENGLISH; WATTS, 1982).

No início da manhã de 2 de abril, nas Ilhas Malvinas, o ARA Santíssima Trinidad desembarcou 90 fuzileiros navais argentinos em infláveis. Os invasores dividiram-se em dois grupos. O maior deles foi direcionado ao quartel da Royal Marine, em Moody Brook e o menor para a Casa do Governo. O submarino ARA Santa Fé lançou mergulhadores da força especial a leste de Cape Pembroke, com Yorke Bay. Os outros navios da força de desembarque anfíbio, o navio-tanque Cabo San Antonio, os transportes Almirante Irizar e Isla de los Estados, o contratorpedeiro Hércules, e as corvetas Drummond e Granville estavam a nordeste de Stanley. Os navios-escolta

estariam preparados para proteger o Cabo San Antonio e fornecer apoio de fogo naval para a força de desembarque, se necessário. O porta-aviões 25 de Mayo, escoltado pelos contratorpedeiros Hipólito Bouchard, Piedra Buena, Segui e Comodoro Py, estavam ao norte em apoio à força. Cerca de mil soldados estavam disponíveis, em grande parte fuzileiros navais, mas com alguns do exército (FREEDMAN, 2005).

Dois rebocadores armados foram implantados na recém-criada Estação Naval de Malvinas. Unidades da Prefeitura Naval, incluindo pelo menos quatro da patrulha do tipo Z-28, de oito toneladas, fabricada na Alemanha e várias aeronaves, também foram designadas para as ilhas. Em 7 de abril, o General Brigadeiro Mario Benjamin Menendez foi nomeado governador militar do Território das Malvinas. Era dessa forma, a partir de então, que a Argentina, oficialmente, denominava as Malvinas (ENGLISH; WATTS, 1982).

Enquanto isso, no Reino Unido, o governo seguia desprovido de comunicação com as Ilhas. O comandante do Endurance participou ao seu governo as constatações quanto à invasão e solicitou autorização para ir à Geórgia do Sul a fim de apoiar a força em terra. Com o navio Bahia Paraíso escoltado por apenas uma fragata, ele poderia realizar uma série de ataques com mísseis ar-superfície AS12 de sua aeronave orgânica. Seu retorno a Geórgia do Sul foi autorizado, mas não a ofensiva. As ordens para o Endurance eram de manter ao máximo a ocultação para atuar como plataforma de inteligência nas operações, mantendo a aeronave ao alcance de Grytviken. (FREEDMAN, 2005).

Tendo que lidar apenas com o pessoal em terra, a corveta ARA Guerrico, em 3 de abril, fechou distância da costa, enviou o helicóptero Alouette para reconhecimento e carregou o primeiro grupo de fuzileiros navais em outro helicóptero, um Puma. Foi estabelecido contato com os locais por rádio em tentativa de localizar o HMS Endurance. Sem obter sucesso, no entanto, os argentinos logo exigiram que todo o pessoal se reunisse na praia ao ar livre. Por essa hora, o navio-escolta aproximava-se. Havia um helicóptero no ar e o navio Bahia Paraíso já havia entrado em Cumberland Bay East. Grytviken Base, em contato com Endurance, passou a informação do ocorrido. Esse fato foi repassado a Londres. Agora sob o fogo do grupo argentino, recém-desembarcado, e ameaçado pelo helicóptero Puma prestes a desembarcar mais tropas em King Edward Point, o comandante do grupo britânico ordenou que seus

homens abrissem fogo. O Puma foi atingido repetidamente por armas pequenas, enquanto caía sobre a enseada. A batalha continuou por cerca de duas horas. O pequeno grupo argentino em King Edward Point estava preso, mas o Alouette continuou a desembarcar tropas na enseada. A Guerrico novamente se aproximou para prestar apoio, mas foi efetivamente engajada com foguetes antitanque e armas leves, o que causou danos substanciais, forçando a retirada para o mar. Alcançado o objetivo de obrigar a Argentina a usar armas militares, e diante da probabilidade de perder vidas, os britânicos decidiram se render. Um fuzileiro britânico foi ferido enquanto os argentinos sofreram três baixas. Um helicóptero perdido e a fragata Guerrico extensivamente danificada (FREEDMAN, 2005).

Os argentinos, de forma a demonstrar força durante a invasão, empregaram a maioria dos meios disponíveis naquele momento. A baixa resistência britânica, devida aos poucos meios presentes durante essa fase, não gerou atrições entre os meios de superfície. Os danos causados à fragata Guerrico durante a invasão das ilhas Georgia do Sul ocorreram devido à exposição demasiada do meio ao inimigo, concedendo a ele a oportunidade do ataque, não tendo relação direta, portanto, com uma possível defasagem tecnológica em comparação ao oponente (FREEDMAN, 2005).

As aeronaves foram empregadas para os diversos desembarques iniciais, nos quais também foram expostas, danificadas ou derrubadas. Esses fatos advêm do planejamento, de como os meios foram empregados e de atrições de tropas em terra contra os movimentos vindos do mar. Não foi percebida a possível desvantagem tecnológica já que os números eram totalmente favoráveis aos argentinos, levando-os à vitória tática nessa invasão. Após o afundamento do cruzador ARA Belgrano, no entanto, alguns desses meios não mais saíam de seus portos. O que não ocorreu com o submarino IKL-209 San Luis que causou preocupação à Armada britânica ao longo de toda a guerra. Este Submarino argentino operou até o final do conflito. Ele foi caçado sistematicamente pelos navios e aeronaves de patrulha britânicos, porém sem sucesso. Já o Submarino Santa Fé, foi incapacitado pelos britânicos na retomada das ilhas Geórgia (FREEDMAN, 2005).

3.2 Afundamento do cruzador General Belgrano

Segundo Woodward e Robinson (1997) a Frota Britânica, no dia 2 de maio de 1982, estava dentro da zona de exclusão de 200 milhas imposta pela Inglaterra à Argentina em torno das Malvinas, posicionada em algum ponto a nordeste das ilhas. Às 3h20 da manhã, o Almirante Woodward foi acordado por seu staff, com o aviso de que um avião Tracker tinha iluminado sua Força-Tarefa com o radar de busca e que os argentinos agora sabiam sua posição. Um jato Sea Harrier foi enviado para a marcação do contato, a fim de investigar. O jato britânico mais tarde informou que durante o voo, seu RWR (Receptor de Alerta Radar) registrou que o caça foi iluminado por um radar de direção de tiro, Type 909, que equipava os destróieres Type 42 argentinos. Desta forma, confirmou-se a presença, a cerca de 200 milhas de distância da FT britânica, do NA e 25 de Mayo e de suas escoltas Type 42, Santissima Trinidad e Hercules.

O Almirante sabia que o 25 de Mayo levava 10 jatos Skyhawk com 3 bombas de 500kg cada, o que significava um possível ataque de 30 bombas à FT britânica, logo após o amanhecer. E ainda havia o temor de que os jatos Super Étendard também pudessem decolar do 25 de Mayo, com Exocets. (WOODWARD E ROBINSON, 1997). Para piorar a situação, 200 milhas ao sul das Ilhas Malvinas, o cruzador General Belgrano e duas escoltas estavam à espreita e poderiam chegar em poucas horas à distância de tiro de seus Exocet contra a FT britânica (GALANTE, 2016).

O cruzador General Belgrano era o ex-USS Phoenix da classe “*Brooklin*”, de 13.500t de deslocamento, armado com 15 canhões de 6 polegadas, oito canhões de 5 polegadas, todos maiores que os canhões da FT britânica. O navio era o sexto da classe, com construção iniciada em 1935 e lançamento em 1938. Ele escapou do ataque japonês à Pearl Harbor em 1941 e foi descomissionado em 1946, sendo transferido à Argentina em 1951. Além dos canhões, o General Belgrano também tinha recebido lançadores de mísseis Exocet MM38, assim como suas escoltas (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

O almirante britânico percebeu que o 25 de Mayo e o Belgrano estavam fazendo um movimento em pinça e que um dos dois precisava ser eliminado. Como a posição do navio-aeródromo argentino não era conhecida, o Belgrano foi o escolhido. O submarino nuclear HMS Conqueror, comandado por Christopher Wreford-Brown, estava

acompanhando o cruzador argentino de perto há dois dias, enquanto o submarino HMS Spartan ainda não tinha encontrado o navio-aeródromo argentino. O HMS Conqueror descobriu um navio-tanque argentino e o acompanhou até o ponto de encontro com o Belgrano e assistiu à operação de reabastecimento (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

As ROE (Regras de Engajamento) não permitiam ao HMS Conqueror disparar contra o Belgrano, pois o mesmo se encontrava fora da Zona de Exclusão. O almirante Woodward precisava pedir ao Comandante-em-Chefe na Inglaterra para alterar as ROE e ordenar ao Conqueror o afundamento do Belgrano imediatamente. Mas o pedido enviado à Inglaterra por satélite iria demorar muito, o que poderia fazer com que o submarino britânico perdesse contato com seu alvo (GALANTE, 2016).

O Grupo-Tarefa do Belgrano estava navegando a 13 nós, acompanhado pelo HMS Conqueror, que fazia perseguição padrão, que consiste em navegar em grande profundidade a 18 nós por 15 ou 20 minutos, depois indo para a cota periscópica, navegando a 5 nós, a fim de atualizar a posição do alvo pelo oficial de controle de tiro. O temor de Woodward e do comandante do submarino era o Belgrano rumar para o Banco Burdwood, uma elevação no fundo do mar que obrigaria o submarino a navegar numa profundidade menor e perder o contato com o cruzador e seu grupo. Por isso a pressa em tomar logo a iniciativa de afundá-lo, enquanto havia contato com ele (GALANTE, 2016).

Na manhã do dia 2 de maio, o GT do Belgrano mudou de curso, agora rumando para o continente. À tarde, por volta de 13:30h o Conqueror recebeu o sinal de mudança de ROE (regra de engajamento) vindo da Inglaterra. O Comandante do HMS Conqueror, Christopher Wreford-Brown, comentou mais tarde suas impressões sobre a navegação táctica do Belgrano. Segundo ele, o comandante do navio, capitão Hector Bonzo, parecia não estar nem um pouco preocupado em ser alvo. Naquele momento navegava a 13 nós, com os escolta mais à frente e sonares ativos desligados. Talvez o fato de não ser submarinista e conhecer pouco de submarinos, principalmente de nucleares, fez com que ele navegasse com pouca velocidade, sem escolta, lado a lado, sem proteger seu costado o que o tornou ainda mais difícil evitar os torpedos. (WOODWARD; ROBINSON, 1992).

Às 18h30, o HMS Conqueror aproximou-se do Belgrano em alta velocidade por bombordo, passando por baixo dele e indo para a cota periscópica por estibordo, direita, a fim de conseguir boa solução de tiro. O comandante Christopher já tinha se decidido em usar velhos torpedos de tiro reto da Segunda Guerra Mundial, pois levavam maior carga explosiva e eram mais confiáveis que os novos Tigerfish Mk.24, guiados a fio. Os tubos foram carregados com 3 torpedos Mk.8 e 3 Mk.24, por precaução. Os torpedos foram disparados à proa do Belgrano, para que encontrassem o navio numa posição futura. Segundo o comandante do Conqueror, os disparos dos torpedos foram feitos à “queima-roupa”, à distância de 1.380 jardas (1.255m) (GALANTE, 2016).

Após 55 segundos do primeiro disparo, o primeiro torpedo explodiu a proa do cruzador, no ponto após a âncora e antes da primeira torreta. A proa foi arrancada pela explosão. O comandante Christopher viu a explosão pelo periscópio e ficou abismado. Logo veio a explosão do segundo torpedo, que atingiu o navio na altura da superestrutura. Vinte minutos depois do ataque, o comandante do Belgrano ordenou à tripulação o abandono do navio, o que foi feito sem pânico, em botes salva-vidas infláveis. Quando as escoltas perceberam o ocorrido, tentaram inutilmente o lançamento de cargas de profundidade. Navios argentinos e chilenos resgataram 770 tripulantes do Belgrano do mar, entre os dias 3 e 5 de maio. Um total de 323 homens pereceram no ataque, entre eles dois civis (GALANTE, 2016).

3.3 O combate aeronaval

A superioridade naval da Inglaterra quase foi colocada em xeque pelo poder aéreo argentino, mas a aviação embarcada britânica garantiu a superioridade aérea, mesmo com aeronaves de combate subsônicas (Sea Harrier) enfrentando jatos supersônicos (Mirage, Dagger). Mais uma vez o navio-aeródromo teve papel decisivo na história e por pouco, o NAe argentino 25 de Mayo, não conseguiu atacar o corpo principal da Força-Tarefa britânica. Os submarinos nucleares da Royal Navy, por sua vez, garantiram a zona de exclusão em torno das Ilhas Malvinas e obrigaram a Armada Argentina a se refugiar nos portos, depois do afundamento do cruzador General Belgrano. O míssil antinavio AM39 Exocet foi uma das armas de destaque do conflito e se os argentinos tivessem mais mísseis disponíveis, o conflito poderia ter tomado um rumo diferente (LORENZ, 2009).

A tranquilidade do final do mês de abril foi substituída por ações intensas logo no dia 1º de maio. Os aviões da divisão foram acionados para averiguar dois contatos detectados pelo radar instalado na ilha. Pareciam ser helicópteros, mas nada foi constatado. Os dois MB.339 foram acionados no dia 3 para investigar um “eco de superfície” detectado a 60 milhas no rumo 160º (SILVA, 2016).

Voando rente ao mar e com uma meteorologia totalmente adversa, as duas aeronaves chegaram ao local indicado pelo radar, mas não encontraram nada. Retornando em formação de combate e em baixa altitude, o líder “*Capitan de Corbeta*” Molteni pousou na pista 26. Logo atrás dele vinha Primeiro-Tenente Carlos Alberto Benitez, que, de tão baixo, acabou tocando com a ponta da asa em uma pequena elevação do solo. Benitez perdeu o controle da aeronave, mas ainda teve tempo de ejetar-se. Infelizmente, por estar próximo ao solo e com a aeronave inclinada, o pára-quedas não se abriu e o piloto argentino faleceu na queda. A guerra mal havia começado para a 1ª Esquadrilha e ela acabara de perder sua primeira aeronave e seu primeiro piloto. Nos dias subsequentes a atividade aérea inimiga e os navios piquete-radar, associado ao clima desfavorável, impediram a chegada dos reforços à ilha. Somente no dia 15 de maio as duas aeronaves (4-A-112 e 4-A-115) conseguiram pousar em Puerto Argentino (SILVA, 2016).

Na tarde do dia 20 de maio de 1982 oficiais da aviação naval argentina reuniram-se no aeródromo de Puerto Argentino, a fim de planejar a missão do dia seguinte. Existiam indícios de que um desembarque inimigo poderia ocorrer naquela região. Porém, não se sabia a dimensão de tal manobra ou se o mesmo seria apenas um desembarque para desviar a atenção (ROCHA SANTOS, 2019).

Na manhã de tempo encoberto do dia 21, não era o melhor dia para se voar, mas existiam condições satisfatórias para o cumprimento da missão. Como o cumprimento da missão era fundamental, todo o esforço foi feito para que pelo menos uma das aeronaves estivesse em condições de vôo (SILVA, 2016).

Voando dentro do vale do Rio San Carlos, o tenente Crippa deparou-se com uma espessa camada de neblina próximo ao solo e decidiu então modificar a rota e penetrar no estreito de San Carlos pela sua porção norte e ao transpor um dos montes que margeiam o estreito de San Carlos avistou com um helicóptero Lynx da Royal Navy,

pairando cerca de 1000 pés acima da superfície do mar. Crippa observou que um navio de assalto anfíbio da classe Feraless (HMS Fearless ou o HMS Intrepid) que estava a sua esquerda havia disparado um míssil (muito provavelmente um Seacat), que não o atingiu. Quanto mais o MB.339 avançava por aquele braço de mar, mais navios encontrava. Como forma de livrar-se de vez dos navios, o piloto argentino buscou refúgio atrás das colinas. Após superar a primeira colina, mais navios surgiram a direita de onde estava o tenente, fundeados na Baía de Ruiz Puente. O Tenente Crippa neste momento precisou rapidamente fazer uma manobra para a esquerda na direção do povoado de Puerto Sussex (ROCHA SANTOS, 2019).

Nos últimos dias o que se pôde observar foi que a operacionalidade dos MB.339 estava sendo duramente afetada pelas condições locais. A falta de estrutura para manter e dispor as aeronaves no pátio associada ao rigoroso inverno (que afetava os sistemas elétricos da aeronave) reduziam muito a disponibilidade das aeronaves. Além da perda do 4-A-113, o 4-A-116 estava com o motor danificado por estilhaços e o 4-A-115 com falhas elétricas. Somente o 4-A-112 tinha condições de voo. Eram necessários mais MB.339. Com três aviões fora de ação, dois perdidos e apenas dois em condições de voo, foi decidido encerrar as atividades da esquadrilha no conflito (SILVA, 2016).

O retorno começou no dia 31 de maio, com os mecânicos voltando para casa a bordo de um transporte F-28. Os mesmos problemas que afetaram a operacionalidade dos MB.339 também atrasaram o retorno das duas aeronaves sobreviventes. Por 36 horas foi impossível dar partida no motor. Somente no dia 5 o “*Capitán de Corbeta*” Molteni e o Primeiro-Tenente Henry conseguiram transladar respectivamente os aviões 4-A-115 e 4-A-117 para o continente. Os outros três (4-A-110, 4-A-112 e 4-A-116) foram inutilizados e abandonados na ilha. No dia 14 de junho, dia da queda de Puerto Argentino, sete membros da 1ª Esquadrilha foram feitos prisioneiros. Encerava-se assim a participação da 1ª Esquadrilha no conflito das Malvinas (SILVA, 2016).

Segundo Reis (2020) os ataques da Operação Black Buck foram realizados pela RAF – *Royal Air Force*, a partir de um aeródromo e uma instalação militar localizado na Ilha de Ascensão, no Oceano Atlântico. O Vulcan foi projetado para missões de ataque nuclear e convencional de médio alcance na Europa e só teria condições de voar para as Malvinas efetuando vários reabastecimentos em voo.

Os aviões-tanque da RAF eram, em sua maioria, antigos bombardeiros Handle y Page Victor convertidos e com alcance similar, então eles também precisavam ser reabastecidos no ar. Reis (2020) explica que um total de onze aviões-tanque eram necessários para que dois Vulcans (um primário e um reserva) pudessem realizar a missão, um esforço logístico assustador, já que todas as aeronaves tiveram que usar a mesma pista e decolar em intervalos bastante curtos.

Os Vulcans carregavam internamente 21 bombas de mil libras (454 kg) ou dois ou quatro mísseis antirradar AGM-45 Shrike. Dos cinco ataques Black Buck concluídos até o final, três foram contra a pista de aterrissagem do Aeroporto de Stanley (na época chamada de BAM Malvinas pelos argentinos) e instalações operacionais, enquanto os outros dois eram missões antirradar usando mísseis Shrike contra um valioso radar 3D de longo alcance Westinghouse AN/TPS-43 na área de Port Stanley. Os Shrike atingiram dois dos menos valiosos e rapidamente substituídos radares de controle secundários, causando algumas baixas entre as tripulações argentinas. Os ataques causaram danos mínimos à pista e os danos aos radares foram rapidamente reparados. Uma única cratera foi produzida na pista, impossibilitando que o aeródromo fosse usado por jatos rápidos. Os argentinos consertaram a pista dentro de vinte e quatro horas, a um nível de qualidade adequado para os transportes Lockheed C-130 Hercules, e os britânicos sabiam que a pista continuava em uso (REIS, 2020).

Os ataques dos Vulcans influenciaram a Argentina a retirar seus aviões de combate Dassault Mirage III da Zona de Defesa do Sul da Argentina para a Zona de Defesa de Buenos Aires, nesse sentido, Alves e Campos (2012, p.260) citam: não se sabe se por receio de que os Vulcan pudessem ser usados para bombardear alvos no país ou se por reconhecimento da superioridade tecnológica das aeronaves inglesas e de seus mísseis ar-ar (REIS, 2020).

Em maio de 1982, o sofisticado destróier Type 42 HMS Sheffield (D80) da Royal Navy, foi atingido mortalmente pouco acima da linha d'água por um míssil AM39 Exocet, lançado por um jato Super Étendard da Armada Argentina. O navio de escolta britânico atuava como “piquete-radar” e era responsável pela defesa antiaérea de área de unidades maiores da Força-Tarefa britânica, cujo principal objetivo era a retomada das Malvinas com um desembarque anfíbio. Mesmo sendo equipado com um radar de busca aérea de longo alcance e mísseis antiaéreos Sea Dart capazes de atingir

um alvo a pelo menos 20 milhas de distância (37km), o Sheffield não conseguiu detectar a aproximação de dois jatos Super Étendard, nem se proteger do míssil Exocet (GALANTE, 2022).

A vulnerabilidade de navios de escolta ainda está presente hoje, quase 40 anos depois daquele ataque, apesar dos avanços tecnológicos. A causa disso é uma limitação natural: a curvatura da Terra. Devido a essa curvatura, a partir da linha do horizonte forma-se uma zona cega à baixa altura, não atingida pelo radar. Assim, o alcance do radar de um navio é limitado pela linha do horizonte, contra alvos voando rente ao mar. Essa vulnerabilidade também está presente nos radares terrestres e é usada por pilotos de aviões do tráfico de drogas, para escapar à detecção (GALANTE, 2022).

A tática argentina para atingir aeronaves importantes da Royal Navy - RN empregava aeronaves de patrulha marítima, como o P-2 Neptune, que repassavam por rádio os contatos às aeronaves de ataque. No ataque ao Sheffield, um Neptune realizou a função de esclarecimento marítimo, mudando de altitude constantemente e aproveitando a zona cega dos radares britânicos para efetuar apenas algumas varreduras com seu radar, a fim de minimizar o alerta aos sistemas de MAGE/ECM dos navios britânicos (GALANTE, 2022).

Dois Super Étendard decolaram da Base Aérea de Rio Grande armados com um Exocet cada, realizando reabastecimento em voo com um KC-130 Hercules. Após o reabastecimento, os Super Étendard continuaram nas coordenadas dadas pelo Neptune, voando a 4.500 metros. Depois, desceram para entrar na zona morta dos radares britânicos, evitando a detecção. Galante (2022) relata que quando os jatos estavam voando rente ao mar, perto das coordenadas especificadas pelo Neptune, receberam uma mensagem da aeronave de patrulha, confirmando um grande alvo no meio e dois menores nas coordenadas 52°33' sul e 57°40' oeste. Além desses, o patrulheiro informou sobre outro alvo mediano, a 52°48' sul e 57 °31' oeste. Ou seja, o último navio estava distante dos outros a cerca de 30 milhas.

Segundo Lorenz (2009) os jatos prosseguiram para as coordenadas, sempre “colados” na água, elevando-se a poucos metros a mais para realizar apenas algumas varreduras com seu próprio radar de busca a fim de localizar os alvos, evitando ao máximo não alertar os equipamentos MAGE/ESM britânicos. Ambos os pilotos

detectaram um alvo grande e três medianos, travaram seus Exocet no alvo maior e, quando estavam a cerca de 50km de distância, lançaram os mísseis.

Segundo Rivas (2012) do lado britânico, o destróier Type 42 HMS Glasgow chegou a detectar a missão do radar Agave (apelidado de “*Handbrake*” pelos ingleses) dos Super Étendards argentinos, deu o alarme e lançou foguetes de “*chaff*”; o HMS Coventry também pegou um contato, mas o capitânia HMS Hermes não deu atenção porque considerou que os contatos eram espúrios — pois muitos contatos falsos tinham sido detectados nos dias anteriores.

Conforme explica Galante (2022) o HMS Coventry detectou no seu MAGE/ESM as emissões dos radares Agave dos Super Étendard e também dos radares dos mísseis AM39, mas o HMS Hermes considerou que os contatos eram dos dois Sea Harrier que estavam retornando para o porta-aviões. O HMS Sheffield, por sua vez, estava transmitindo pelo sistema de comunicações por satélite que interferia com os sistemas de guerra eletrônica. Os britânicos declararam mais tarde que os argentinos tinham acertado o Sheffield com o Exocet e um outro míssil tinha passado pela proa da fragata Yarmouth. O Exocet, entre suas muitas habilidades, pode mudar seu curso, caso não encontre o alvo e também possui uma espoleta de proximidade para fazê-lo detonar, se passar muito perto de um navio.

Para Lorenz (2009) o Exocet ganhou fama entre o grande público, que assistiu pela primeira vez pela TV a uma guerra aeronaval baseada no uso de mísseis. As lições aprendidas pelas Marinhas foram muitas, dentre as quais destacam-se a vulnerabilidade de navios construídos com partes em alumínio, a necessidade de aeronaves de alerta aéreo antecipado e o desenvolvimento de sistemas de defesa aproximada antimíssil (CIWS).

Segundo Vinholes (2022) considerado fraco para o combate, os caças Harrier arrasaram o poder aéreo da Argentina e foram fundamentais na retomada das Ilhas Malvinas pelas forças britânicas. Apesar de ser bem mais lento, o Harrier superou com facilidade os caças supersônicos da FAA. Em 1982, a Argentina contava com a segunda maior força aérea da América Latina. Nessa época, a Fuerza Aérea Argentina (FAA) possuía mais de 200 aeronaves de combate, entre caças supersônicos, bombardeiros e aviões de ataque ao solo, além do apoio da Armada (Marinha), com mais caças e

aviões de vigilância marítima. Pelo volume de aeronaves e suas qualidades, era uma força a ser temida. No entanto, nenhum general argentino previu que essa capacidade, poderia ser arrasada por algumas dezenas de caças britânicos e em poucos dias.

Pouco antes do início do conflito no Atlântico Sul, a Marinha Britânica (Royal Navy), em contenção de custos, havia modificado seus porta-aviões para um padrão mais barato de operar, substituindo as catapultas de lançamento pelo convés com “*ski-jump*”. Vinholes (2022) relata que isso também mudou a forma e a capacidade das aeronaves que poderiam ser embarcadas. Com a mudança no padrão dos porta-aviões, equipados com uma curiosa rampa, a Royal Navy aposentou seus últimos caças navais F-4 Phantom e adotou o revolucionário Harrier, um avião de combate que podia pousar e decolar na vertical, como um helicóptero.

Era o início da carreira operacional do Harrier. Vinholes (2022) explica que o avião já estava em operação com as forças britânicas há mais de 10 anos, mas ainda havia muitas dificuldades na sua condução. Era uma aeronave difícil de pilotar e de manutenção altamente complexa. Por conta dessas dificuldades em voar com o Harrier, no início da Guerra das Malvinas muitos duvidavam de sua capacidade de combate. Ao todo, o Reino Unido despachou 42 caças para o conflito, 28 na versão Sea Harrier, de uso naval, além de 14 Harrier da Força Aérea Real, ambos embarcados nos porta-aviões Invincible e Hermes. Já a Força Aérea Argentina e a Marinha contavam com quase 120 caças.

A FAA tinha à disposição os caças supersônicos Dassault Mirage III e o IAI Dagger, além dos modelos subsônicos A-4 Skyhawk, aeronave que também era operada pela Marinha Argentina a bordo do porta-aviões 25 de Mayo. Para Vinholes (2022) outro temor eram os aviões de ataque ao solo FMA Pucará, fabricados na Argentina e o primeiro avião militar desenvolvido da América do Sul que entrou em combate – no mesmo conflito a Argentina fez o “batismo de fogo” do Embraer Bandeirilha, em missões de vigilância naval.

Os militares argentinos erraram em praticamente todas as previsões e ações militares realizadas durante a Guerra das Malvinas. O governo da Argentina, então liderado pelo presidente e general Leopoldo Galtieri, acreditava que os ingleses, então enfrentando uma severa crise econômica e social, não perderiam tempo e dinheiro

tentando recuperar uma porção de território ultramarino tão distante, sobretudo diante do “poderoso” arsenal portenho. A Argentina também acreditou na possibilidade de os Estados Unidos apoiarem uma solução diplomática para a invasão surpresa, consumada no dia 2 de abril de 1982. Mas isso não aconteceu. Ao mesmo tempo, as forças argentinas tomaram poucas precauções para defender as ilhas renomeadas como Malvinas (VINHOLES, 2022).

Vinholes (2022) explica que três dias após a invasão, arruinando os planos diplomáticos de Buenos Aires, o parlamento britânico autorizou o envio de uma força tarefa para retomar as ilhas, e a ponta de lança da campanha era o caça Harrier, até então nunca testado em combate. Enquanto a Marinha Real seguia a toda a velocidade para o Atlântico Sul, com uma força de cruzadores, submarinos e porta-aviões.

Antes do final de abril, os porta-aviões britânicos já haviam alcançado a zona do conflito e os Harrier foram lançados em voos de patrulha. Para combatê-los, os argentinos acionaram a FAA com força total. Porém, havia mais um problema: as Ilhas Malvinas também eram longe da Argentina. Segundo Campos (2011) não havia no novo território uma pista com extensão capaz de receber os jatos supersônicos argentinos. Navegando a cerca de 300 km das Malvinas, os porta-aviões *Invencible* e *Hermes* lançaram os primeiros Harrier no dia 1º de maio de 1982, em missão de bombardeio a pista em Port Stanley, então renomeada como Puerto Argentino. Em retaliação, nesse mesmo dia, caças da FAA foram acionados para atacar os navios britânicos que se aproximavam.

Os caças argentinos precisavam realizar uma viagem de 645 km até alcançar a zona de combate, o que limitava drasticamente o tempo em que as aeronaves podiam permanecer na zona do conflito, até alcançar o nível crítico de combustível e precisar retornar ao continente. No primeiro dia de combates aéreos, a argentina perdeu quatro aeronaves – dois *Mirage III*, um *Dagger* e um bombardeiro *Canberra*, abatido antes mesmo de alcançar as ilhas (CAMPOS, 2011).

O fracasso da Argentina na primeira batalha aérea da Guerra das Malvinas foi um duro golpe para a FAA, que não tinha mais nenhuma dúvida sobre a disposição dos ingleses em recuperar as ilhas e, sobretudo, a capacidade devastadora dos Harrier. Apostando na alta velocidade, os caças argentinos enfrentavam os Harrier em combates

frontais, uma tática que se mostrou desastrosa. Não só isso, os mísseis disparados pelos aviões da FAA não conseguiam “engajar” as aeronaves inglesas, que rapidamente manobravam para a posição de contra-ataque e lançavam seus mísseis com uma precisão mortal (CAMPOS, 2011).

Para Giordani (2018) o erro do primeiro combate fez a FAA recolher seus aviões e repensar suas estratégias de ataque. Enquanto isso, por mais de 20 dias os Harrier realizaram ataques a posições argentinas nas Malvinas, com bombas, foguetes e disparos de canhões. O medo e a precaução eram evidentes nas forças argentinas. Temendo o pior, a Armada Argentina recolheu o porta-aviões 25 de Mayo para uma posição próxima ao continente. Os aviões argentinos voltaram a voar na zona de guerra somente no dia 21 de maio, na tentativa de impedir o desembarque das forças terrestres britânicas. E mais uma vez, um massacre.

Segundo Giordani (2018) nesse dia os Harrier derrubaram mais quatro Dagger, um Pucará e cinco A-4 Skyhawk. Além dos mísseis não funcionarem contra os Harrier, caças argentinos realizaram ataques com bombas que foram mal armadas e não explodiram, mesmo atingindo em cheio os alvos. A força aérea argentina também não contava com tanques de combustível descartáveis no estoque e exigia que os pilotos não os ejetassem, mesmo em combate.

Outro episódio lamentável foi o abate de um Mirage III por “fogo amigo”. Após ser atingido por um Harrier, o piloto do caça argentino tentou levar a aeronave para uma pista na ilha. No meio do percurso, para aliviar o peso da aeronave, optou por alijar os tanques de combustível externos e acabou confundido pelas tropas do exército argentino como um caça britânico lançando bombas, e foi derrubado por um míssil terra-ar. Giordani (2018) relata que nos dias 23 e 24 de maio, mais aeronaves argentinas pereceram diante dos Harriers, já chamado pelos soldados argentinos de “Muerte Negra”, devido a pintura dos caças, em tom cinza escuro. No primeiro dia, a FAA perdeu um helicóptero Puma e mais um caça Dagger e no seguinte mais quatro Dagger foram derrubados pelo caça britânico, que se consagrava a cada dia.

Um dos últimos combates aéreos do Harrier, realizado no dia 1º de junho, foi contra um C-130 Hercules, que voava em missão de reconhecimento, operação para qual o cargueiro não foi concebido. Na ação aérea final da Guerra das Malvinas, no dia

8 de junho, os caças ingleses derrubaram mais quatro A-4, que tentavam um ataque desesperado contra as embarcações britânicas – a essa altura já praticamente estacionadas na costa das ilhas, que no dia 14 de junho voltou a ser chamada de Falkland, após a rendição da Argentina. No final do conflito, os Harrier realizaram um total de 1.200 saídas e nenhum foi abatido em combate aéreo. Os argentinos, por sua vez, perderam 23 aeronaves, mas conseguiram abater com fogo de canhão e mísseis terra-ar quatro dos temidos caças ingleses. A força britânica ainda perdeu outros quatro aparelhos, acidentados devido às condições de voo praticamente proibitivas no Atlântico Sul (VINHOLES, 2022).

A despeito disso, os jatos argentinos causaram baixas notáveis na Armada britânica. EM relação aos navos destruídos é possível citar as fragatas HMS Antelope e HMS Ardent; destroyer HMS Coventry, além de diversas outras embarcações danificadas.

No dia 1 de maio o HMS Alacrity foi ligeiramente danificado por bomba; o HMS Arrow foi levemente danificado por tiros de canhão e o HMS Glamorgan foi ligeiramente danificado por uma bomba, todos ao largo de Stanley por Daggers da FAA Grupo 6. No dia 4 de maio o HMS Sheffield foi mortalmente danificado a sudeste das Malvinas pelo míssil Exocet disparado pelo Super Etendard da CANA 2 Esc, queimando e afundando na segunda-feira, 10 de maio. Na quarta feira 12 de maio, o HMS Glasgow foi moderadamente danificado ao largo de Stanley por bomba não detonada lançada por A-4B Skyhawks da FAA Grupo 5. A bomba atravessou o casco, mas os danos levaram alguns dias para serem reparados e ela logo precisou retornar ao Reino Unido (NAVAL HISTORY, 1989).

No dia 21 de maio o HMS Antrim foi seriamente danificado nos arredores de San Carlos Water por bomba não detonada lançada por Daggers da FAA Grupo 6. O dano levou alguns dias para ser reparado. Além disso, o HMS Broadsword também foi ligeiramente danificado fora de San Carlos Water por tiros de canhão de Daggers do Grupo 6, já o HMS Argonaut foi levemente danificado fora de San Carlos Water por foguetes e tiros de canhão de Aermacchi MB.339A de CANA 1 Esc, e depois seriamente danificado por duas bombas não detonadas lançadas por A-4B Skyhawks de FAA Grupo 5. Os reparos levaram vários dias e, embora declarados operacionais, logo voltaram para o Reino Unido. Nessa mesma data o HMS Brilliant foi ligeiramente

danificado fora de San Carlos Water por tiros de canhão de Daggers do Grupo 6, porém, esse ataque foi diferente do ocorrido ao Broadsword. Além disso, o HMS Ardent foi gravemente danificado em Grantham Sound por bombas e lançados por Daggers, afundando na noite seguinte (NAVAL HISTORY,1989).

Já no dia 23 de maio, o HMS Antelope foi danificado em San Carlos Water por duas bombas não detonadas lançadas por A-4B Skyhawks do Grupo 5. Uma das bombas explodiu naquela noite ao ser desarmada. O HMS Antelope pegou fogo e afundou no dia seguinte (NAVAL HISTORY,1989).

Na segunda-feira, 24 de maio o RFA Sir Galahad foi danificado por bomba não detonada e ficou fora de ação por alguns dias; o RFA Sir Lancelot danificado por bomba não detonada acabou ficando totalmente sem operacionalidade por quase três semanas; o RFA Sir Bedivere foi ligeiramente danificado por bomba de relance, todos em San Carlos Water provavelmente por A-4C Skyhawks da FAA Grupo 4 (NAVAL HISTORY,1989).

O 25 de maio foi marcado pelos danos ao HMS Broadsword ao norte de Pebble Island pela bomba do A-4B Skyhawk do Grupo 5 saltando pela popa e saindo novamente para pousar no mar. Nessa mesma data o HMS Coventry afundou ao norte de Pebble Island no mesmo ataque por três bombas e o Atlantic Conveyor foi mortalmente danificado a nordeste das Malvinas pelo míssil Exocet disparado pelo Super Etendard da CANA 2 Esc, queimando e afundando logo em seguida. Por fim, no dia sábado 29 de maio o British Wye foi atingido ao norte da Geórgia do Sul por bomba lançada pelo C-130 Hercules da FAA Grupo 1, que saltou para o mar sem explodir (NAVAL HISTORY,1989).

O 8 de junho foi marcado por danos no HMS Plymouth ao largo de San Carlos Water provocados por quatro bombas não detonadas de Daggers of FAA Grupo 6. Já o RFA SIR Galahad foi mortalmente danificado Fitzroy por bombas de A-4B Skyhawks do Grupo 5 e queimado, sendo rebocado para o mar e afundado como um túmulo de guerra (NAVAL HISTORY,1989).

O RFA Sir Tristram também foi gravemente danificado em Fitzroy no mesmo ataque e abandonado, tempo depois retornou ao Reino Unido e foi reparado. Nessa

mesma data, o LCU F4, HMS Fearless foi afundado em Choiseul Sound por bomba do A-4B Skyhawk do Grupo 5. Por fim, no sábado, 12 de junho o HMS Glamorgan foi danificado em Stanley pelo míssil Exocet baseado em terra (NAVAL HISTORY,1989).

Vale lembrar que se as frequentes bombas não detonadas tivessem sido detonadas ao atingir alguns dos navios, as perdas adicionais da Marinha Real poderiam ter colocado em dúvida o eventual sucesso da Força-Tarefa Britânica (NAVAL HISTORY,1989).

4. EFEITOS, LIÇÕES, INSPIRAÇÕES E EXPERIÊNCIAS DA GUERRA DAS MALVINAS PARA A MARINHA ARGENTINA

4.1 O Conjugado Anfíbio

Uma fase crucial da campanha britânica para retomar as Ilhas Malvinas de seus invasores argentinos estava prestes a começar. Uma força de desembarque anfíbio estava se preparando para lançar tropas na baía de San Carlos, que se tornaria a cabeça de praia por onde as ilhas seriam retomadas. Segundo Alves e Campos (2012, p.262) para construir tal cabeça de praia, a entrada de belonaves britânicas no estreito de San Carlos, foi necessária, assim como, navios de transporte e desembarque de tropas.

Preocupava os planejadores britânicos uma posição argentina colocada no topo de Fanning Head, um cume alto com vista para San Carlos Waters. Foram detectadas transmissões de rádio, de um indicativo argentino de ‘E C Hermes’. Acredita-se que tinha porte de meia companhia e cobrisse as aproximações às áreas de desembarque com armas pesadas, a presença argentina era uma ameaça significativa a força de ataque anfíbia (CABRAL, 2022).

Cabral (2022) relata que a tarefa de limpar o Fanning Head caiu para 3º SBS, apoiados pelo HMS Antrim. A posição argentina foi localizada usando um dispositivo de imagem térmica acoplado ao helicóptero Wessex da Antrim. Uma força de assalto SBS de cerca de 25 homens, muitos armados com GPMGs (General-purpose machine gun ou metralhadoras de uso geral), foi desembarcado nas proximidades, aos poucos, por helicóptero Wessex.

Os pilotos britânicos tiraram o máximo partido do fato de os argentinos estarem voando no limite da sua autonomia, o que não lhes permitia entrar em combates aéreos onde eram claramente superiores pelas características das suas aeronaves. Assim, durante o desembarque em San Carlos - onde os argentinos lançaram o principal raide aéreo, e um dos últimos, embora tenham conseguido atingir um importante navio logístico, o mercante Atlantic Conveyor, o que afetou posteriormente o movimento das tropas em terra tendo destruído grande parte dos helicópteros pesados de transporte Chinook - os argentinos não conseguiram negar o assalto anfíbio, nem foram capazes de atingir os porta-aviões inimigos (HAGGART, 1984).

Para realizar a operação, foram utilizados Royal Marines e forças pertencentes ao exército (SMITH, 1989, p. 101). Através de planejamento detalhado, boas informações e aproveitando a má preparação defensiva argentina, os britânicos conduziram o principal desembarque em San Carlos, tirando partido da geografia na Baía, rodeada por colinas e que protegia as forças de mísseis Exocet, e também do fato de os argentinos não terem preparado as praias para enfrentarem desembarques inimigos, o que permitiu conduzir a operação sem qualquer oposição. Durante o movimento para a Área do Objetivo Anfíbio (AOA), os oficiais britânicos, sabendo o grau de exposição das suas forças durante o desembarque, sabiam que sem uma adequada defesa aérea as baixas poderiam ser tais que o desembarque teria que ser adiado ou cancelado, pondo em risco toda a campanha. Assim, concentraram as suas capacidades erguendo uma defesa por camadas, constituída na parte exterior pelos aviões Harrier, no meio os destroyers e as fragatas, e na parte interior os navios anfíbios com as suas armas de defesa aérea próxima (ANDERSON, 2002, p. 45).

Os desembarques começaram na madrugada do dia 21 de maio com as primeiras vagas a serem desembarcadas na praia, tendo sido apoiados por helicópteros. Só durante a manhã, e tendo os britânicos estabelecido as cabeças-de-praia, os aviões argentinos começaram os ataques aéreos (ANDERSON, 2002).

A campanha britânica nas Ilhas Malvinas permitiu reforçar a importância que a capacidade de projeção de poder em terra, por meio da realização de uma operação anfíbia. No caso dos desembarques em San Carlos, muito embora se tenham violado algumas das lições forçosamente aprendidas durante a 2ª Guerra Mundial, nomeadamente a realização de um ensaio e a necessidade apoio aéreo adequado, os desembarques foram bem-sucedidos (ANDERSON, 2002).

Caso a Junta Militar Argentina tivesse esperado dois anos para lançar a ofensiva nas Malvinas, o que teria sido o tempo necessário para Inglaterra se desfazer dos seus navios anfíbios, da sua capacidade de projeção anfíbia, as Malvinas poderiam agora pertencer a outra nação (BADSEY, 2011, p.10).

Apesar de cada vez mais, com a tecnologia atual que permite modernas comunicações e facilidade de recolha e difusão de informações de combate, ser difícil conseguir obter surpresa estratégica, as operações anfíbias são uma das formas de

conseguir, permitindo, com o adequado planejamento e preparação, atuar no melhor cenário possível como forma de maximizar a possibilidade de sucesso (US NAVY, 1983, p. 11).

A forma como foi conduzido o desembarque anfíbio em San Carlos, serve como exemplo para futuras operações anfíbias. A maneira como a Royal Navy garantiu o bloqueio naval e conseguiu mitigar a ação da marinha argentina foi essencial para o sucesso do desembarque e posterior ação em terra (WARD, 2007).

Diante disso, pode-se dizer que a campanha das Falklands/Malvinas representa um excelente exemplo de estudo de um conflito, no qual foi utilizado armamento moderno, onde foi empregue uma estratégia de negação de acesso, que foi ultrapassada de forma conclusiva e decisiva pelas forças britânicas (SHUNK, 2014).

Uma das poucas operações anfíbias conduzidas após o fim da 2ª Guerra Mundial foi a Campanha das Falklands/Malvinas. A operação foi um caso indiscutível de projeção de poder marítimo desde a sua concepção até à sua conclusão (OLSEN, 2012, p. 33). Os desafios colocados pela distância a que se deu a campanha, o terreno, e os problemas logísticos, obrigaram o Reino Unido a combater no limite da sua capacidade de projeção de poder (OLSEN, 2012, p. 39).

A Campanha das Falklands/Malvinas constitui um dos melhores exemplos, de um conflito em que foram empregues capacidades de negação de acesso e restrição de movimentos, através da utilização de armamento moderno, nomeadamente mísseis Exocet. Os argentinos, que não foram capazes, de manter a força naval britânica afastada das ilhas, basearam a sua defesa em dificultar a projeção britânica em terra e sua progressão no terreno, empregando para isso meios aéreos, concentrados em atingir os navios anfíbios (SHUNK, 2014).

Embora esta estratégia de empregar as aeronaves contra os navios anfíbios do Reino Unido tenha, de fato, atrasado a progressão na ilha, contribuindo para isso o fato de terem destruído grande parte dos helicópteros que iriam servir para transportar os soldados no terreno e, numa fase avançada, para apoio e reabastecimento logístico, as forças argentinas não conseguiram mais do que adiar o inevitável. Caso tivessem acrescentado contraofensivas em terra, ou outro tipo de ações defensivas, o facto de

obrigarem a operação a prolongar-se iria causar grandes problemas à logística britânica, que num cenário extremo iria ter que recuar ou mesmo desistir da Campanha (SHUNK, 2014).

A quantidade de ensinamentos que se pode extrair desta guerra é grande e cresce ainda mais à medida que se conhece os detalhes. São ensinamentos relativos ao planejamento (nos diversos níveis), aos princípios de guerra, à natureza do poder militar nacional, à mobilização, às informações, à natureza das operações (ofensivas, defensivas, anfíbias, aeromóveis, combinadas, eletrônicas etc), à instrução militar, à liderança militar e ao valor moral, aos apoios de fogo e administrativo, ao clima e às condições meteorológicas.

4.2 Lições sobre o uso de submarinos

Antes de descrever a atuação na Guerra das Malvinas se faz importante conhecer um pouco mais sobre os submarinos e seus tipos e o uso dos mesmos nas operações de guerra.

A grande vantagem dos submarinos reside no fato de que eles operam totalmente no meio líquido, aproveitando-se da propagação anômala do som na água para se ocultar. Os submarinos podem também detectar quase sempre com antecedência as forças de superfície, o que lhes dá a iniciativa das ações. A maneira como as ondas sonoras podem ser refletidas ou refratadas nos oceanos ainda não é bem conhecida. Na maioria das vezes, temperatura da água do mar, salinidade e pressão da água prejudicam o desempenho dos sonares ativos (que emitem o característico “ping”) e passivos dos navios. Essas características de comportamento das ondas sonoras no mar na maioria das vezes favorecem os submarinos, que usam sonar passivo (apenas de escuta). Aproveitando-se disso, os submarinos podem ser enviados a qualquer zona marítima, mesmo aquelas sob controle do inimigo (GALANTE, 2021).

A relação custo/benefício dos submarinos também é muito favorável, já que estes possuem um elevado poder de combate por baixo custo operacional, no caso dos submarinos convencionais. Mesmo sem usar suas armas, a presença provável de um submarino já compromete importantes recursos do oponente, que passa a usar navios, equipamentos e horas de voo em busca de uma posição precisa da ameaça. Os

submarinos podem operar contra alvos de superfície e são as armas ideais contra outros submarinos, já que operam no mesmo meio e podem mudar de profundidade para melhorar o desempenho do sonar. São apropriados para tarefas de reconhecimento e de coleta de informações (inteligência), graças à sua discrição e também são perfeitos para o patrulhamento de zonas marítimas próprias e para atacar forças navais hostis. Em tempos de crise, os submarinos podem operar em apoio a outras unidades navais. As capacidades já mencionadas dos submarinos são fatores vantajosos a serem empregados na busca de soluções pacíficas para uma crise diplomática, graças ao seu poder de dissuasão. O submarino tem a capacidade de impedir que um inimigo, mesmo mais poderoso, utilize zonas e vias marítimas impunemente (GALANTE, 2021).

Para Galante (2021) o submarino representa ainda a terceira dimensão em operações combinadas antissubmarino (ASW). Para que as operações ASW sejam realmente eficazes, é preciso dispor de capacidade para atacar um submarino inimigo do ar, da superfície ou debaixo d'água. O submarino é parte essencial do conceito de operações navais combinadas, onde forças aeronavais e submarinos se complementam com grande eficiência para alcançar objetivos comuns. Em relação aos tipos, o submarino nuclear (SSN) é propulsado por turbinas, que funcionam movidas com vapor produzido num gerador, aquecido por um reator nuclear. O autor acima ainda relata que alguns submarinos nucleares usam um motor elétrico para movimentar o hélice, com o propósito de diminuir o nível de ruído. Ao contrário dos motores diesel, o reator não precisa de ar fresco para funcionar e seu ciclo de abastecimento de combustível é anual. A renovação de ar a bordo é feita por um gerador de oxigênio que também extrai o CO₂. Em consequência disso, o período de imersão de um SSN fica limitado apenas ao estado moral da tripulação e enquanto durarem os alimentos ou a munição a bordo.

Já o submarino convencional (SSK), é equipado com motores elétricos que recebem energia de baterias, as quais são carregadas por dínamos movidos por motores diesel. O motor diesel, sendo um tipo de motor de combustão interna, precisa de ar para misturar com o combustível, tornando-se esta sua maior restrição. Depois que a energia das baterias se esgota, o submarino precisa recarregá-las usando o respirador, um mastro que permite ao submarino em profundidade de periscópio renovar o ar ambiente e fazer funcionar os motores diesel. Mesmo sem precisar vir à superfície, o uso do esnorquel representa uma desvantagem, pois seus mastros expõem o submarino à detecção visual,

radar e de IR — se bem que o uso de sistemas de alerta-radar ESM pelos submarinos enquanto esnorqueiam reduz a probabilidade de detecção (LIMA, 2020).

Por outro lado, ainda segundo Lima (2020) os motores diesel são bem mais ruidosos que os motores elétricos, aumentando as chances de detecção do submarino por navios, aeronaves e por submarinos inimigos.

Galante (2021) explica que quando o submarino está esnorqueando, ele além de emitir fumaça e calor, o esnorquel pode ser detectado por radar e produz esteira que pode ser avistada por outras aeronaves e navios. Mais recentemente, começaram a surgir os primeiros submarinos de propulsão híbrida, que permitem aos SSK permanecer mais tempo sob a água, sem que seja necessário recorrer ao uso do esnorquel. Outro tipo de sistema AIP que está sendo cada vez mais empregado é o de células de combustível do tipo PEM (*Polymer Electrolyte Membrane*). Os sistemas AIP são uma fonte auxiliar de energia que dão ao SSK a capacidade de se manter mergulhado por duas ou três semanas em sua zona de patrulha, impulsionado por estes motores, sem a necessidade de recarregar as baterias e consequentemente, sem precisar usar o esnorquel com muita frequência.

Comparação SSK e SSN – Armamento, equipamentos e sensores

Segundo Lima (2020) existe muita variedade de armas e equipamentos normalmente utilizados nos dois tipos de submarinos. O torpedo continua sendo a principal arma de ambos e para tanto, tem sido constantemente aperfeiçoado. A maioria dos torpedos atuais têm 533mm de diâmetro e são guiados a fio na primeira fase da trajetória, recebendo atualizações de rumo do submarino lançador, para compensar as mudanças de rumo do alvo. Na fase intermediária e final da trajetória, os torpedos passam a usar seu próprio sistema de guiagem, que emprega um sonar ativo/passivo. Os torpedos modernos são cada vez mais resistentes a contramedidas, podendo discernir entre falsos ecos e o alvo verdadeiro, através de software programável. Cada submarino pode ter até oito tubos para lançamento de torpedos.

Na Guerra das Malvinas, o submarino nuclear britânico HMS Conqueror afundou o cruzador argentino ARA General Belgrano usando torpedos antigos Mk.8 de trajetória reta, mesmo tendo modernos torpedos Tigerfish Mk.24 a bordo. Em

contrapartida, o submarino argentino San Luis, tipo IKL-209, lançou diversos torpedos modernos SST-4 de fabricação alemã contra navios ingleses, sem, contudo conseguir acertar nenhum alvo (GALANTE, 2021).

Lima (2020) explica que os submarinos também podem lançar minas especiais pelos tubos de torpedos, o que viabiliza a minagem de entrada de portos e bases navais inimigas, já que podem realizar o trabalho sem serem vistos. O sonar passivo é o sensor mais usado pelo submarino moderno, mas pode-se usar o sonar ativo também em casos especiais, embora este denuncie a posição do submarino. Normalmente os hidrofones e transdutores de sonar são montados na proa, mas existem submarinos em que os hidrofones são distribuídos ao longo do casco.

Alguns submarinos usam sonares rebocados (*towed array*), que consistem em vários hidrofones dispostos em linha, em cabos de até 1.000m de comprimento e esses sonares são pouco afetados pelo ruído do próprio submarino, desde que sejam rebocados a baixas velocidades e são ideais para a detecção de submarinos inimigos a longa distâncias. Inicialmente os sonares só podiam obter a direção do alvo, mas não podiam obter a distância. Atualmente, porém, existem vários métodos para a determinação da distância do alvo, dado essencial para o uso de qualquer arma. Um método muito usado é o TMA (*Target Motion Analysis*) é o de tomar uma série de marcações (direção) do contato em intervalos regulares, estimando a velocidade do alvo e usando um computador para calcular a distância por geometria (GALANTE, 2021).

Para Lima (2020) O uso do periscópio ainda é necessário em muitas ocasiões; a maioria dos modelos modernos são dotados de visores infravermelho, com capacidade de emprego noturno e alguns submarinos também dispõem de antenas de ESM acopladas, garantindo o alarme antecipado contra radares de navios e aeronaves que possam estar detectando o periscópio.

Logo após a Argentina invadir a ilha Georgia do Sul no final de março de 1982 e ao mesmo tempo em que realizava a Operação Rosário no início de abril para tomar as ilhas Malvinas, a Inglaterra despachou seus primeiros submarinos de ataque de propulsão nuclear para o Atlântico Sul, a fim de exercer uma zona de exclusão marítima de 200 milhas ao redor das ilhas (GALANTE, 2016).

Em três semanas os submarinos já estavam na área de operações, chegando muito antes que os outros navios, inclusive transportando forças especiais do SBS. O primeiro submarino nuclear britânico despachado para as Malvinas foi o HMS Spartan, no dia 1 de abril, que partiu de Gibraltar, onde recebeu um recarregamento de torpedos. De Faslane na Escócia partiram mais dois submarinos nucleares, o HMS Splendid e o HMS Conqueror. O HMS Splendid foi designado para caçar o porta-aviões argentino ARA 25 de Mayo. Segundo o comandante do submarino, o porta-aviões argentino foi “sombreado” e esteve na mira do seu periscópio. Só não foi afundado porque não teve tempo suficiente para confirmar a posição do alvo em relação à zona de exclusão e obter autorização para o ataque e acabou perdendo o contato (GALANTE, 2016).

O submarino HMS Conqueror, que zarpou no dia 4 de abril, foi responsável pelo afundamento, no dia 2 de maio de 1982, do cruzador argentino ARA General Belgrano, que navegava fora da zona de exclusão marítima imposta por Londres. Já o submarino argentino ARA San Luis, um IKL-209 de construção alemã, conforme explica Galante (2016) deu trabalho às forças britânicas, a ponto de estas esgotarem os estoques de armas antissubmarino em contatos falsos. Entretanto, o ARA San Luis não conseguiu realizar nenhum ataque bem-sucedido, por falhas nos torpedos. O outro único submarino argentino operacional, o ARA Santa Fe da classe “Balao” da Segunda Guerra Mundial, foi atingido por forças britânicas na ilha Georgia do Sul e depois acabou afundando no cais.

Segundo Galante (2016) a Guerra das Malvinas é um acontecimento histórico que muito contribuiu para verificar a aplicabilidade da estratégia A2/AD. A estratégia que visa não permitir a entrada de forças adversas em uma área disputada é o antiacesso (A2). Já a estratégia que visa impedir a liberdade de ação em determinada área dessas forças é a de negação de área (AD). Quando esta estratégia foi aplicada no conflito, observou-se que a Argentina não foi capaz de aplicar o lado AD, pois seus submarinos não estavam em condições de negar o uso do mar aos britânicos. O lado A2, da estratégia argentina, foi realizado apenas com a aviação baseada em terra, sem utilizar do princípio da combinação de força para conquistar a negação do acesso.

A Argentina não conseguiu utilizar a estratégia A2/AD na Guerra das Malvinas. Já a força naval dos ingleses, foi incapaz de realizar a parte A2 da estratégia, devido à fraca e ineficaz defesa antiaérea dos seus navios, permitindo que as aeronaves

argentinas entrassem no Teatro de Operações - TO, colocando em perigo os navios de superfície ingleses. O Reino Unido, entretanto, foi capaz de cumprir a parte AD da estratégia, quando atacou e afundou o cruzador argentino, forçando sua marinha a ficar nos portos ou na proximidade de seu litoral, empregando a negação do uso do mar com seus submarinos de ataque de propulsão nuclear (GALANTE, 2016).

Por fim, conclui-se que os submarinos de ataque de propulsão nuclear britânicos, pelas características inerentes a essa poderosa arma submarina, participaram ativamente da tentativa, por parte do Reino Unido, de aplicar a estratégia A2/AD na sua plenitude, ou seja, combinado o A2 com o AD. Independente da constante ameaça dos aviões inimigos para os navios da força naval dos ingleses, os submarinos de ataque de propulsão nuclear britânicos foram um fator crucial para o cumprimento da tarefa de negar o uso do mar aos navios argentinos, sendo atores principais da parte AD da estratégia.

4.3 Lições sobre a guerra aeronaval

Há quarenta anos, em 14 de junho de 1982, as forças argentinas se rendiam às britânicas nas Falklands. Setenta e quatro dias antes, em 2 de abril do mesmo ano, a Argentina havia surpreendido o mundo com a invasão daquelas Ilhas. Um país sul americano desafiava o poderoso Reino Unido, a terceira potência militar e um dos sete países mais ricos do mundo. Integrava, ainda, a OTAN e era o maior aliado dos EUA, em plena Guerra Fria (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Depois de demoradas e infrutíferas negociações diplomáticas pela recuperação das Ilhas Malvinas o plano inicial argentino foi ocupá-las, assumir a respectiva administração, retirar as tropas e se sentar à mesa de negociações. Porém, o Reino Unido optou por não negociar, iniciou a mobilização de sua frota, estabeleceu uma zona de exclusão de 200 milhas náuticas em torno do território insular e exigiu a rendição das tropas de ocupação, até 1º de maio. Assim, a situação inicialmente imaginada mudou completamente. A disputa se ampliou do campo político, apenas, também para o militar. Ao invés de negociações diplomáticas, as forças argentinas enfrentariam a famosa, tradicional e poderosa Royal Navy. Países da OTAN e europeus, como a França, como de se esperar, impuseram embargo ao país sul-americano que também foi condenado no âmbito da ONU (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

A Argentina, apesar de ter apostado na possibilidade das negociações diplomáticas, se dispôs à luta com entusiasmo patriótico e apoio popular ao governo, após a invasão. O Reino Unido, por sua vez, avaliou que a chegada de sua frota seria suficiente para uma rápida rendição. Ambos se equivocaram e, inesperadamente, se configurou o maior conflito aeronaval após a II Grande Guerra. Entretanto, além desses erros de avaliação, esse conflito deixou inequívocas lições quanto à eficácia e à efetividade dos Poderes Aéreo e Naval na defesa litorânea de países com grandes extensões marítimas (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

A análise dessas lições tomará por base: doutrinas de emprego das forças contendoras, geografia do teatro de operações, meios disponíveis, principais combates e perdas, e identificará fatores determinantes dos resultados do conflito.

Doutrinas de emprego

A doutrina de emprego conjunto das forças armadas argentinas definia como responsabilidade primária da Armada Argentina o apoio aéreo direto às operações aeronavais. À Força Aérea Argentina (FAA) competia, apenas, o apoio indireto, este vagamente definido como envolvendo a superioridade aérea, o reconhecimento avançado e a interdição. Tampouco poderia essa Força Aérea adquirir meios específicos para missões em ambiente aeronaval. Contudo, devido à dimensão da força-tarefa oponente e à exiguidade de meios aéreos da Armada Argentina (AA), ao tornar-se inevitável o conflito bélico, a FAA foi chamada a desempenhar todas as missões aeronavais. Porém, devido à citada doutrina, não estava equipada nem treinada para tanto, tendo que improvisar conceitos de emprego e operacionais, entre a data da invasão em abril de 1982 e seu Batismo de Fogo, ocorrido em 1 de maio do mesmo ano (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Diferentemente dos argentinos, os britânicos tinham sua doutrina de emprego muito bem definida e treinada. Todos os meios navais, aéreos, anfíbios e terrestres subordinavam-se ao Contra-Almirante John Woodward (CA Woodward), comandante da frota. Seus aviões, helicópteros, radares e sistemas antiaéreos permitiam-lhe efetuar controle do espaço aéreo, missões antissubmarino, ataques, reconhecimento, defesa aérea e antiaérea, além de busca e resgate (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Diante disso, foi possível constatar que a doutrina de emprego conjunto argentina relegou ao Poder Aéreo um segundo plano, não permitindo que fosse estruturado para a defesa do litoral. Os britânicos, conforme os conhecimentos da época e os meios disponíveis, em tese, estavam muito bem estruturados para a recuperação das ilhas. Entretanto, independentemente de erros e acertos, tanto argentinos quanto britânicos teriam que aplicar e validar suas doutrinas em um teatro de operações extremamente amplo, cujas ações se concentrariam sobre ilhas distantes de bases de apoio continentais.

Geografia Teatro de Operações do Atlântico Sul

A base de apoio britânica mais próxima de sua frota se localizava na Ilha de Ascensão, a aproximados 6.200 Km das Falklands. As Falklands, por sua vez, eram desprovidas de infraestrutura aeroportuária e logística mínima para apoiar operações militares, possuindo, apenas, um aeródromo asfaltado, com 1.250 metros de extensão, em Porto Stanley. Esta condição obrigou a Força Aérea Argentina (FAA) a operar de aeródromos continentais, sendo que os mais próximos das Ilhas distavam entre 690 Km e 1.040Km (MATASSI, 1995).

Com isso, constatou-se que as distâncias impuseram aos britânicos uma limitação inicial: suas fontes de suprimento estavam em Ascensão. Assim, demorariam a recebê-los, além do risco de ataques em rota. Adicionalmente, seu objetivo era desembarcar nas ilhas, o que os tornava previsíveis, pois teriam que se aproximar delas. Isso, de maneira geral, dispensava aos argentinos a necessidade de buscar alvos, pois seus adversários apresentariam-se voluntariamente. Além disso, a FAA, por sua vez, pela distância de suas bases e capacidades operacionais de suas aeronaves de combate, não tinham combustível para permanecer mais que alguns minutos sobre as ilhas, salvo quando havia reabastecimento em voo, o que era bastante limitado e as distâncias, de forma distinta, limitavam as capacidades operacionais dos meios de ambos os contendores (MATASSI, 1995).

Para a recuperação das Malvinas, o Reino Unido ativou a Força Tarefa 317. Esta contava com aproximadamente 120 navios como destróieres, fragatas, navios de assalto anfíbio, apoio logístico, varredores de minas, 6 submarinos (5 nucleares) e dois porta-aviões. Havia, ainda, aproximadamente 213 helicópteros distribuídos pelos navios para

missões de ataque, busca e resgate, antissubmarino, apoio logístico e transporte de tropa. Os sistemas antiaéreos da Força Tarefa 317 incluíam mísseis e canhões antiaéreos. Dentre os mísseis havia: os antigos Seacat, de curto alcance; os Sea Wolf, de curto alcance, que entraram em serviço em 1979; e os Sea Dart, de longo alcance e grande altura, que entraram em serviço em 1973. Os dois últimos foram utilizados pela primeira vez nas Falklands (MATASSI, 1995).

Os porta-aviões eram o HMS Hermes e HMS Invencible, com 12 caça-bombardeiros Harrier cada, os quais eram ressupridos conforme as perdas. Esses aviões estavam equipados com mísseis AIM-9L (*Sidewinder*), os mais modernos e eficazes da época, capazes de ataques frontais. Seu radar e sistemas de navegação e ataque podiam rastrear e atacar alvos no ar (a qualquer tempo) e no solo. Também possuíam contramedidas eletrônicas para despistar mísseis e radares de tiro, sendo provável que tenham recebido bibliotecas eletrônicas de radares e armamentos aéreos e antiaéreos importados pela Argentina de outros países da OTAN. Seus pilotos treinaram, previamente, combates contra aeronaves Mirage, versões III e V, junto aos franceses (MATASSI, 1995).

Em relação aos meios argentinos, ao se iniciarem as ações bélicas, em maio de 1982, a composição Forças Armadas Argentinas, era: Guarnição Militar Malvina, Força Aérea Sul, Força Tarefa 79 e Força Submarina (MATASSI, 1995).

A Guarnição Militar Malvinas foi ativada nas próprias ilhas e, sob sua subordinação, também foram ativadas duas Bases Aéreas Militares (BAM): a BAM Malvinas (Porto Stanley) e a BAM Condor (*Goose Green*). Em termos de Poder Aéreo, para Guarnição Militar Malvinas foram desdobradas frações das três forças argentinas. A FAA enviou um Grupo de Vigilância e Controle Aéreo, um Grupo de Artilharia Antiaérea (AAAE), helicópteros e aviões. A Armada, aeronaves. Visando prover controle aéreo e defesa antiaérea das Malvinas, foi lá ativado um Centro de Informação e Controle que fundia as informações dos diversos radares, bem como de Observadores do Ar, e coordenava as ações (MATASSI, 1995)

A Força Aérea Argentina, em termos de aeronaves de combate, possuía, ao todo, 9 bombardeiros Canberra, 19 Mirage III, 26 Dagger, 68 A-4 Skyhawk e 45 Pucará. Porém, possuía pouquíssimos mísseis ar-ar obsoletos; não possuíam mísseis antinavio,

nem defesas eletrônicas (*chaff e flare*) contra mísseis. Tampouco possuía sistemas de navegação inercial, o que impedia a navegação precisa sobre o mar em condições meteorológicas adversas – nebulosidade, chuva e ventos fortes. Os sistemas de ataque não permitiam operações a qualquer tempo e noturnas. Tampouco a FAA possuía aeronaves de reconhecimento marítimo ou informações satelitais que lhe permitissem localizar embarcações a grandes distâncias, nem monitorar seus deslocamentos. Assim como não possuíam aeronaves de alarme aéreo antecipado, o que lhes impedia detectar incursões inimigas contra suas aeronaves em voo, nem conduzi-las contra as incursoras (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Outra deficiência crítica estava na quantidade de aeronaves reabastecedoras, visto que a Argentina, possuía apenas 2 KC-130, o que não permitia lançar muitos ataques além das ilhas ou manter patrulhas aéreas de combate sobre as mesmas. Dessa forma, e por esta deficiência inicial, já se configurava a impossibilidade de a FAA obter a superioridade aérea (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Para integrar o Teatro de Operações do Atlântico Sul (TOAS) foi ativada a Força Aérea Sul que desdobrou seus meios no continente, nas localidades de Trelew, Comodoro Rivadavia, San Julian, Santa Cruz, Rio Gallegos e Rio Grande. A Armada Argentina, por sua vez, lançou ao mar a Força Tarefa 79 e a Força Submarina que se dividiram em Grupos-Tarefa (GT) menores e se posicionaram ao redor da Zona de Exclusão (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

A Força Submarina contou com um submarino classe Guppy (antigo) e um Tipo 209, mais modernos. O segundo Guppy não estava operacional e o segundo Tipo 209 estava em reparos. O porta-aviões ARA 25 de Mayo tinha embarcado o grupo aeronaval composto por 8 aeronaves A-4Q (caça-bombardeiro), 4/6 S-2 Tracker (patrulha marítima) e alguns helicópteros. Cinco recém-adquiridos jatos Super Étendard foram desdobrados na base de Rio Grande. A Armada ainda desdobrou 5 MB 339 e 4 Mentor na BAM Malvinas. E havia, ainda, alguns aviões de reconhecimento marítimo, P-2V Neptune, também operando de bases continentais (MATASSI, 1995).

Os Super Étendard eram os aviões mais modernos da Argentina. Estavam equipados com mísseis AM-39 Exocet que podiam ser lançados fora do alcance dos sistemas antiaéreos dos navios. Podiam, também, levar bombas, outros mísseis e

foguetes. Contudo, eram apenas cinco aeronaves e cinco mísseis. Os MB 339 também podiam levar mísseis ar-ar e ar-superfície, além de bombas e foguetes, porém não se tem notícias de que dispusessem de quaisquer desses tipos de mísseis. Além disso, dois destróieres Tipo 42 estavam equipados com Sea Dart, os mesmos utilizados pelos britânicos. Isso foi usado pela FAA para treinamento e definição de táticas e técnicas de ataque aos navios. Importante ressaltar que as Forças Armadas Argentinas, exceção feita aos Pucará e munição de armas portáteis, dependiam de equipamentos importados, cujo fornecimento foi embargado ao invadirem as Ilhas (MATASSI, 1995).

Diante do exposto, na Geografia do Teatro de Operações do Atlântico Sul, em termos quantitativos, a Argentina possuía considerável vantagem em caças-bombardeiros, porém, também era considerável a vantagem qualitativa dos Harrier e, presumidamente, das defesas antiaéreas dos navios. As vantagens quantitativas e qualitativas da Força Tarefa 317 (britânica) em relação à Força Tarefa 79 (argentina) eram insuperáveis. Se houvesse confronto entre elas, esta última seria aniquilada. As forças argentinas teriam que lutar com o que possuíam em estoque, pois não conseguiriam repor nenhum material importado (MATASSI, 1995).

Os combates iniciaram-se em 1º de maio de 1982, conforme o ultimato britânico. O primeiro ataque foi deles, e, uma surpresa estratégica. Ainda na madrugada, bombardeiros Vulcan, da Royal Air Force (RAF), lançaram bombas sobre o aeródromo de Porto Stanley. Decolaram da Ilha de Ascensão, a 6.200 km das Falklands e voaram 17 horas, entre ida e regresso. Operação totalmente inesperada e audaz, dado os riscos inerentes aos múltiplos reabastecimentos em voo (MATASSI, 1995).

Como conclusões do referido combate pôde-se constatar que tanto a Força Tarefa 317 quanto a FAA foram incapazes de obter a superioridade aérea. A FAA foi incapaz de evitar o desembarque nas ilhas e a progressão das forças britânicas. O Reino Unido não conseguiu suprimir as defesas antiaéreas, nem destruir as pistas de pouso e as aeronaves desdobradas nas ilhas. As defesas aéreas e antiaéreas da frota foram incapazes de deter os ataques argentinos. Ao longo de todo o conflito, ficou claro uma série de incapacidades de ambas as partes. Algumas previsíveis e outras inesperadas. Tais incapacidades decorreram de alguns fatores que se tornaram determinantes.

Fatores determinantes nos resultados dos combates:

Insuficiência de aeronaves na Força Tarefa 317 - A obtenção da superioridade aérea depende da redução de meios da força aérea oponente, bem como de seus sistemas de vigilância aérea e antiaéreos, além de prover a própria defesa aérea. Como não realizaram nenhuma dessas tarefas a contento, e certamente tinham consciência da necessidade disso, deduz-se que os britânicos não possuíam suficiência de aeronaves para tanto em função da (in)capacidade operacional de seus porta-aviões. Não havia espaço para mais (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Eficácia dos mísseis Exocet - Os mísseis Exocet foram utilizados pela primeira vez nas Malvinas. Eram lançados pelas aeronaves fora do alcance de detecção dos radares da frota e se aproximavam voando na altura das ondas, guiados com precisão por radares próprios. Apesar de a Armada possuir apenas cinco desses mísseis, sua letalidade surpreendeu os britânicos e os próprios argentinos (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Deficiência tecnológica das defesas antiaéreas britânicas - A quantidade de navios britânicos afundados ou avariados demonstraram que, além da insuficiência de aeronaves para prover defesa aérea, os sistemas antiaéreos da frota foram deficientes. Apesar da modernidade dos mísseis, principalmente os Sea Wolf, presume-se que, àquela época, possuíam deficiências tecnológicas para reagir a contento contra alvos penetrando a baixíssima altura. Talvez fossem confundidos por reflexos das emissões dos radares na água (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Inexistência de mísseis antinavio na FAA - A FAA, devido à doutrina conjunta das Forças Armadas Argentinas, não possuía mísseis anti-navio, o que obrigava as aeronaves atacantes a se colocarem ao alcance das defesas antiaéreas para lançar suas bombas, potencializando, assim, a probabilidade de serem atingidas e o decorrente lançamento do armamento fora dos respectivos parâmetros técnicos (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Insuficiência de mísseis ar-ar da FAA - Apesar de sua vantagem quantitativa de aeronaves, a FAA não possuía mísseis ar-ar em quantidade e desempenho capazes de prevalecer sobre os Harrier em combates aéreos. Estes últimos estavam equipados com os Sidewinder AIM-9L, os mais modernos de então, capazes de serem lançados frontalmente (WOODWARD E ROBINSON, 1997).

Insuficiência de reabastecimento em voo da FAA - A exemplo das aeronaves Mirage III e Dagger, os A-4 e Super Étendard possuíam autonomia apenas para chegar às ilhas, efetuar os ataques e regressar sem engajar combates aéreos, sob pena de não haver combustível para o regresso ao continente. Porém, estes dois últimos aviões poderiam ser reabastecidos no ar. Caso o fossem, conseguiriam: permanecer em patrulhas aéreas sobre as ilhas; efetuar incursões sucessivas e profundas contra a frota britânica; e escoltar as próprias forças. Contudo, não havia reabastecedores suficientes para atender essas necessidades operacionais. Se houvesse mais reabastecedores, essas aeronaves poderiam ter sido utilizadas para ataques com foguetes ao invés de bombas, o que aumentaria muito sua letalidade. Foram constantes os casos em que os argentinos acertaram bombas em navios, porém elas não explodiram e/ou atravessaram os cascos. Devido às defesas antiaéreas, as aeronaves necessitavam se aproximar o mais baixo possível e lançar seu armamento muito próximo dos alvos. Para que uma bomba exploda, ela necessita de um tempo mínimo de voo após seu lançamento, do contrário, suas espoletas não se armam e, conseqüentemente, não explodem. As mesmas aeronaves que utilizaram bombas, se utilizassem foguetes, teriam afundado todos os navios que acertassem, pois eles não dependem das espoletas. Por serem propulsados, teriam, ainda, maiores distância de lançamento e precisão que as bombas (MATASSI, 1995).

Coragem e agressividade dos pilotos argentinos - A despeito de todas as diferenças tecnológicas que, sabidamente, ceifaria muitas vidas, os pilotos argentinos se lançavam com ímpeto e determinação contra as defesas antiaéreas como se a elas fossem imunes. Defenderam sua Pátria com a própria vida e tornaram a Força Aérea Argentina conhecida e admirada em todo o mundo. Seu desempenho foi muito superior ao esperado por qualquer analista militar e pelos próprios britânicos que assim o reconhecem (MATASSI, 1995).

Conclui-se no referido tópico que: a quantidade de aeronaves de combate da Força Tarefa 317 era insuficiente para cumprir todas as tarefas necessárias. E essa quantidade estava limitada pela também insuficiente capacidade de transporte e operação dos dois porta-aviões médios britânicos; Com as mesmas aeronaves de combate, ou talvez até com alguns Mirage III e Daggers a menos, porém com seis a oito reabastecedores a mais, e utilizando foguetes ao invés de bombas, a FAA poderia ter

vencido e com a mesma configuração de forças anterior, porém com dez a doze Exocetes a mais, e quatro a cinco dezenas de mísseis ar-ar mais modernos. A derrota argentina ocorreu devido a uma inadequada escolha de meios para a defesa de seu litoral, isto porque foi dada prioridade a embarcações em detrimento de aeronaves e mísseis.

Segundo Paggiaro (2022) com base nas análises anteriores, e considerando o contexto da época, pode-se concluir por pelo menos mais algumas lições do conflito:

Primeira lição: O poder aéreo é indivisível - Na concepção argentina, o Poder Aéreo foi dividido: sobre a terra atuaria a Força Aérea; sobre o mar, a Armada. Isso levou à completa inadequação qualitativa e quantitativa de meios e, somada à ameaça submarina britânica, causou a retirada da Força Tarefa 79 da zona de combate, no segundo dia do conflito, por absoluta incapacidade de se opor a Força Tarefa 317, no mar e no ar. O Poder Aéreo é indivisível, atua sobre mar e terra. Sua estruturação e concepção de emprego (doutrina) devem ser únicas e conjuntas. O que pode ser fracionado entre as forças armadas são as aplicações singulares de meios, conforme suas funcionalidades e cenários em que os conflitos se desenvolvem. Não deve haver superposições nem lacunas funcionais.

Segunda lição: A dependência externa de equipamentos limita a soberania e pode levar à derrota - Esta lição, se faz presente em qualquer discussão sobre segurança e defesa e deve ser abordada de forma efetiva para gerar as necessárias capacidades militares, com dependência externa mínima e substituível. Alves e Campos (2012) reforçam essa lição explicando que os britânicos tinham a vantagem de poder contar com apoio aéreo, e suporte dos canhões das belonaves da sua frota. Eles, de fato, eram superiores aos Argentinos em relação a equipamentos e helicópteros, além de tropas, escolta, observação e ataque. Essa vantagem também ocorreu devido ao tempo que os argentinos ficaram na ilha e sem tempo para preparar suas defesas, trazendo peças sobressalentes e munição, antes de um bloqueio britânico mais efetivo, o que levou a argentina ficar com poucos insumos, principalmente na etapa final da guerra.

Terceira lição: Coragem, habilidade e determinação potencializam resultados, mas não vencem assimetrias tecnológicas e concepções de emprego disfuncionais - O desempenho da FAA e de seus pilotos foi fenomenal. Compensaram com coragem,

habilidade e determinação as concepções de emprego disfuncionais da cúpula das Forças Armadas Argentinas. Porém, as assimetrias tecnológicas e a concepção de emprego conjunto do Reino Unido, mesmo que no limite, acabaram por prevalecer.

Quarta lição: Meios aéreos baseados em terra devem preponderar na defesa litorânea - Com o retraimento da Armada Argentina, o conflito pelas Malvinas foi todo travado entre a FAA e a Royal Navy. Os sul-americanos perderam apenas o cruzador ARA Belgrano. Tivesse sua Força Tarefa 79 permanecido na zona de conflito, teria sido aniquilada, com enormes prejuízos materiais e psicológicos para toda a Nação, o que, em guerra, faz muita diferença. Ao se retirar, negou os mais valiosos alvos aos britânicos que, pelas circunstâncias, foram obrigados a expor seus navios à FAA, com enormes prejuízos. Portanto, a defesa litorânea de uma nação deve ser embasada, preponderantemente, em aviões e mísseis – ar-ar, superfície-ar e superfície-superfície – operando de instalações continentais (PAGGIARO, 2022).

Quinta lição: O poder aéreo deve ser estruturado de forma balanceada e sinérgica - A Argentina possuía 68 A-4 e 5 Super Étendard capazes de se reabastecer em voo, mas apenas dois KC-130 cuja capacidade individual seria de abastecer 6 a 8 caças por missão. Adicionalmente, os mísseis ar-ar eram exíguos e obsoletos; somente tinham cinco mísseis antinavio, Exocet; os sistemas de navegação e ataque eram rudimentares e só operavam durante o dia; e não possuíam chaff e flare para despistar mísseis e radares.

O desbalanceamento de meios e o atraso tecnológico, se parcialmente corrigidos, poderiam ter mudado o desfecho do conflito. Aeronaves reabastecidas, no mínimo duplicam ou triplicam autonomia e raio de ação. Aeronaves melhor armadas e dotadas de aviônica moderna aumentam a sobrevivência e a letalidade, além de poupar aviões e pilotos. Em resumo, um adequado balanceamento gera sinergia e eficácia. Portanto, a qualidade deve prevalecer sobre a quantidade. O poder aéreo, e mais especificamente forças aéreas, devem ser estruturadas de forma balanceada e sinérgica, dotadas de equipamentos e armamentos tecnologicamente compatíveis aos ambientes de conflito nos quais poderão ser empregadas.

Sexta Lição: Porta-aviões médios nem sempre cumprirão sua missão - A poderosa Força Tarefa 317 foi a maior força naval mobilizada pelo Reino Unido, desde a II Guerra Mundial até 1982. Contudo, os Harrier britânicos não conseguiram obter

superioridade aérea, suprimir as defesas antiaéreas nas ilhas, interditar suas precárias pistas de pouso, nem destruir suas aeronaves no solo. Tampouco conseguiram blindar a frota contra incursões dos caças argentinos. A única explicação plausível é que suas aeronaves eram insuficientes para cumprir todas as tarefas necessárias e essa insuficiência decorre da limitada capacidade dos porta-aviões. Além disso, porta-aviões de médio porte, como os britânicos, não são capazes de garantir a defesa aérea da frota enquanto projetam poder sobre terra, quando o oponente possui força aérea mais numerosa, mesmo que obsoleta. (PAGGIARO, 2022). As aeronaves argentinas obrigaram a força tarefa, em especial seus porta-aviões, a operar a milhas de distância das ilhas, acarretando sérios problemas logísticos e estratégicos.

CONCLUSÃO

A Guerra das Malvinas continua sendo o único conflito em que um combatente usou um submarino nuclear contra alvos navais. Em 2 de maio de 1982, o HMS Conqueror detectou o cruzador argentino General Belgrano e duas escoltas fora de uma “zona de exclusão” previamente anunciada. Os britânicos informaram à Argentina que a zona de exclusão não se aplicava mais aos navios de guerra argentinos, e Belgrano estava realizando uma patrulha militar ativa na época. O Conqueror disparou três torpedos não guiados, dois dos quais atingiram o venerável cruzador, afundando-o. O naufrágio endureceu as atitudes argentinas e acabou com qualquer esforço sério de mediação internacional.

Além de considerações legais e políticas, o naufrágio do Belgrano demonstrou o impacto decisivo dos submarinos modernos. Sem uma capacidade antissubmarina eficaz, uma frota de superfície enfrenta perspectivas sombrias. Depois que o Belgrano afundou, a frota argentina se recusou a fazer surtidas por medo de outros submarinos britânicos. Questões legais associadas à soberania sobre as Malvinas ainda permanecem sem qualquer aprofundamento nas reivindicações e contra-alegações, embora o desinteresse periódico de Londres em governar as ilhas tenha ajudado a manter vivas as esperanças argentinas, o cerne da reivindicação da Argentina reside principalmente na realidade de que as ilhas estão muito mais próximas de Buenos Aires do que do Reino Unido, que comporta uma variedade de obrigações internacionais associadas à governança marítima. É mais do que isso. A Argentina considera-se herdeira das possessões espanholas ali. Os britânicos, por seu turno, apelam para o princípio da autodeterminação, visto os ilhéus considerarem-se britânicos. As questões continuam a interessar a muitos outros países por causa da infinidade de conflitos sobre a propriedade histórica das ilhas disputadas.

Durante a guerra, a Força Aérea Argentina empunhou não apenas bombas de gravidade, mas também mísseis antinavio Exocet, fabricados na França, com efeito mortal, afundando e danificando vários navios de guerra britânicos. Na falta de bases locais, a Marinha Real confiou no Siddeley Hawker Harrier, que teve desempenho lendário contra as aeronaves argentinas. Os caças, transportados em porta-aviões com desempenho limitado, forneceram a única cobertura aérea possível para a força-tarefa britânica, uma vez que a Marinha Real havia aposentado seu último porta-aviões

convencional em 1979. Operando a partir do HMS Hermes e do HMS Invincible, os Harriers tiveram um efeito poderoso na guerra, criando problemas significativos para as aeronaves de superioridade aérea de curto alcance da Argentina.

O sucesso do Harrier, em muitas mentes, confirmou o valor do Sea Control Ship, um pequeno porta-aviões que não tinha capacidade para lançar aviões a jato de asa fixa, mas que, no entanto, poderia apoiar uma força-tarefa expedicionária. O conceito do F-35B, projetado para operar a partir de pequenos porta-aviões ou de navios de assalto anfíbio de convés plano, deriva em grande parte da experiência das Malvinas.

O papel desempenhado pelos Harriers continua a formar o centro de uma disputa histórica desagradável entre a Marinha Real e a Força Aérea Real. A RAF se concentra no papel desempenhado por seus bombardeiros Vulcan de longo alcance.

Para a Armada Argentina faltaram providências importantes para que o país talvez saísse vitorioso. A necessidade de uma maior capacidade de reabastecimento em vôo e de uma maior quantidade de mísseis em vez das bombas falhas, foram uma dessas providências que poderiam ter feito a diferença no conflito. Diante disso, uma poderosa lição pôde ser dada a Armada Argentina: uma esquadra, mesmo apoiada por aviação embarcada (Harriers), não é páreo para aviação com base em terra. Essa lição levou os britânicos a construírem, após a vitória, uma moderna pista de pouso nas Malvinas, operando lá jatos da RAF.

A Argentina tinha em mente que a chance de a Grã-Bretanha usar armas nucleares em uma disputa territorial era remota. Os argentinos estavam tão confiantes de que a Grã-Bretanha não usaria uma arma obviamente decisiva e vencedora da guerra, que decidiram atacar sob as mais estreitas margens convencionais, apesar de não terem qualquer garantia clara de dissuasão prolongada de outra potência nuclear. Isso sugere que, em 1982, o “tabu nuclear” havia se tornado tão forte que os estados nucleares não podiam confiar em seus arsenais para protegê-los dos inimigos convencionais. Isso, pelo menos, em disputas periféricas, limitadas, como o foi a guerra das Malvinas, que girava em torno do controle de distante arquipélago do Atlântico Sul.

As guerras devem resolver problemas, se não no sentido de criar justiça, pelo menos no sentido de estabelecer uma nova realidade política, jurídica e militar. De fato,

tanto a vitória quanto a derrota podem dar às nações a chance de seguir em frente, estabelecer novas prioridades e resolver questões imediatas de conflito. O Reino Unido, sem dúvida, venceu a Guerra das Malvinas, pois a Argentina cessou as hostilidades após a recaptura das ilhas, e o governo argentino caiu pouco tempo depois. Por um tempo, a guerra resolveu a questão de saber se o Reino Unido tinha ou não o interesse e a capacidade de defender as Malvinas da Argentina.

Mas no que diz respeito a Argentina, a guerra não resolveu nada. A Argentina ainda reivindica as ilhas, e nenhum governo concebível poderia desistir dessa reivindicação, especialmente com relatos de riqueza energética ao longo da plataforma continental. Por seu lado, o compromisso político de Londres com as ilhas é mais forte agora do que em 1982.

Em suma, como muitos conflitos, a Guerra das Malvinas não conseguiu resolver a disputa política básica e de cenário. A Argentina continua acreditando que deve governar as ilhas, enquanto o Reino Unido continua se sentindo responsável por elas. Enquanto a Argentina continua lutando com seu sistema financeiro, não pode comprar aprestar-se militarmente para reconquistar as Malvinas. O conflito permanece sem solução até que as estrelas se alinhem e a Argentina mais uma vez veja alguma vantagem na perspectiva de guerra.

Pode-se dizer por fim, que a guerra das Malvinas continua sendo o exemplo mais recente e moderno do mundo de combate aéreo-naval combinado. Até o final da era dos mísseis, continuará a dar lições para analistas e formuladores de políticas. E no futuro próximo, Londres e Buenos Aires continuarão a contestar a propriedade das ilhas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, V. C.; CAMPOS, M. **A Guerra das Falklands / Malvinas e o Exército Brasileiro. Tensões Mundiais / World Tensions**, v. 8, p. 257-278, 2012.

ANDERSON, D. **Essential Histories - The Falklands War 1982**. Cullen, Ed. Oxford, UK: Osprey Publishing, 2002.

BADSEY, S. **An overview of the Falklands War: Politics, Strategy and Operations**. (pp. 139 - 166). Tóquio: National Institute of Defense, 2011

CABRAL, Ricardo. **Guerra das Malvinas: Operação do SBS em Fanning Head**. 2022. Disponível em: <https://historiamilitaremdebate.com.br/guerra-das-malvinas-operacao-do-sbs-em-fanning-head/>. Acesso em: 20.set.2022

CAMPOS, M. T. **A Guerra das Falklands/Malvinas e suas repercussões no Exército Brasileiro**. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de Ciência Política, 2011.

CARVALHO, Rogério do Nascimento. **Ilhas Malvinas: a influência da geopolítica britânica e a política externa dos países da América do Sul**. 2015. Universidade Federal da Integração Latino Americana. Anais do 1º Encontro de Política Externa Latino Americana, Foz do Iguaçu, 2020. Disponível em: <https://dspace.unila.edu.br/bitstream/handle/123456789/1537/>. Acesso em: 12.jul.2022

CARDOSO, Oscar Raul; KIRSCHBAUM, Ricardo; VAN DER KOOY, Eduardo. **Malvinas, la trama secreta**. Buenos Aires: Sudamericana, 1983.

CROSS, John. **Gurkhas at War: In Their Own Words**, Greenhill Books, 2002

ENGLISH, Adrian; WATTS, Tony. **Battle for the Falklands 2: Naval forces**. London: Osprey Publishing Ltd, 1982. 41 p. ISBN 0-85045-492-1.

FERREIRA, João Paulo de Tarso. **Guerra de superfície no conflito das Malvinas: a ótica da defasagem tecnológica**. Escola de Guerra Naval - EGN. Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files> Acesso em: 12.jul.2022

FREEDMAN, Lawrence. **The official history of the Falklands campaign: War and Diplomacy**. Londres: Routledge, 2005. 812 p. v. II. ISBN 0-7146-5207- 5.

GALANTE, Alexandre. O afundamento do cruzador ARA ‘General Belgrano’ nas Malvinas. [S. l.]: Poder Naval, 17 set. 2010. Disponível em: <https://www.naval.com.br/2010/07/19/oafundamento-do-cruzador-ara-general-belgrano-nas-malvinas/>. Acesso em: 25 ago. 2022.

GALANTE, Alexandre. **Submarinos na Guerra das Malvinas**. 2016. Disponível em: <https://www.naval.com.br/2016/10/07/submarinos-na-guerra-das-malvinas>. Acesso em: 20 ago. 2022.

GALANTE, Alexandre. **Submarinos convencionais e nucleares de ataque**. 2021. Disponível em: [tps://www.naval.com.br/](https://www.naval.com.br/). Acesso em: 19.set.2022.

GALANTE, Alexandre. **Guerra das Malvinas/Falklands – 40 anos: O ataque ao destróier HMS ‘Sheffield**. 2022 Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2022/05/04/guerra-das-malvinas-falklands-40-anos>. Acesso em: 19.set. 2022.

GIORDANI, **Guerra das Falklands/Malvinas: De volta às ilhas – Começam os desembarques britânicos nas Malvinas**. 2018. Disponível em: <https://www.cavok.com.br/>. Acesso em: 19.set. 2022.

GRIMMETT, Richard F. **Instances of use of United States armed forces abroad, 1798-2009**. Congressional Research Service, Washington, Jan. 2010. Disponível em: <http://www.au.af/> . Acesso em: 15 jan. 2013.

HAGGART, J. A. **The Falkland Islands Conflict**. 1984. Disponível em: <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1984/HJA.htm>. Acesso em 5.out.2022

JASTREBLANSKY, Maia. **La historia de 18 jóvenes que secuestraron un avión para pisar Malvinas**. La Nación, Buenos Aires, dic. 2012.

LIMA, Felipe Pampa Ne greiros. **Considere razões sobre a versatilidade dos submarinos nucleares de ataque: em foco a experiência dos Estados Unidos da América na Guerra Fria e do Reino Unido na Guerra das Malvinas**. Escola de Guerra Naval, 2020

LORENZ, Federico. **Malvinas, Uma Guerra Argentina**. Buenos Aires: Sudamericana, 2009

MATASSI, Pio. **Probado en Combate**. 1995. Vol. 58, 1ª Ed. Buenos Aires

MATOS, Ingrid Laisa Melo. **A controvérsia entre a Argentina e o Reino Unido pela soberania das ilhas Malvinas/Falkland, Geórgias do Sul e Sandwich do Sul**. 2021. 174 f., il. Dissertação (Mestrado em História) Universidade de Brasília, Brasília, 2021. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/41521>. Acesso em: 12.jul.2022

MIDDLEBROOK, Martin. **The Falklands War**. Casemate Publishers, 2012.

MIDDLEBROOK, Martin. **Argentine fight for the Falklands**. Pen & Sword Military, England. 2009.

NAVAL HISTORY. **British ships lost and damaged**. 1989. Disponível em: https://www.naval-history.net/F62-Falklands-British_ships_lost.htm. Acesso em: 10.out.2022

NOVARO, Marcos; PALERMO, Vicente. **A Ditadura Militar Argentina 1976-1983: do Golpe de Estado à Restauração Democrática**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

OLSEN, P. A. **Operation Corporate**: Operational Art and Implications for the Joint Operational Access Concept. Fort Leavenworth, Kansas: U.S. Army Command and General Staff College, 2012

PAGGIARO, Fábio Sahm. **Poder Aéreo x Poder Naval**: lições do Conflito das Falklands/Malvinas.2022. Disponível em: <https://www.aereo.jor.br/2022/06/14>. Acesso em: 28. ago.2022

REIS, Luiz. **Levar a guerra ao mais distante possível**: a operação Black Buck.2020.Disponível em: <http://www.gbnnews.com.br>. Acesso em: 19.set.2022

RIVAS, Santiago. **Wings of the Malvinas**: The Argentine Air War over the Falklands. Editora : Hikoki Publications; Reprint edição, 400p. 31 maio 2012

ROCHA SANTOS, Rafael Macedo. A Importância da Guerra das Malvinas no pensamento estratégico das Forças Armadas Brasileiras e o redirecionamento da cooperação militar com a Argentina pós-1982. **Revista Neiba**, 2019, Vol.7 (1).

SHUNK, D. **Area Denial & Falklands War Lessons Learned - Implications for Land Warfare 2030-2040**. 2014. Disponível em: <http://smallwarsjournal.com/jrnl/art/area-denial-falklands-warimplications-for-land-warfare>. Acesso em: 10.Out.2022

SILVA, Maurineide Alves da. **Trinta e três anos de guerra**: Malvinas e o embate entre intelectuais, veteranos, familiares de caídos e narrativas filmicas no campo da construção de memórias (1982-2015) Tese (doutorado), Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, 2016. Disponível em: <http://educapes.capes.gov.br/handle/capes/632041>. Acesso em: 12.jul.2022

SMITH, G. Battle Atlas Of The Falkland War 1982. Pennarth: **Internacional Journey of Naval History**, 1989.

US NAVY. **Lessons of the Falklands Summary Report**. Spiral-bound, January, 1983

VALÉRIO. Marco Aurélio Gumieri; HENTZ, Luiz Antonio Soares. Islas Malvinas versus Falkland Islands O arquipélago da discórdia. **Revista de Informação Legislativa**. Ano 50 Nº198 abr./jun. 2013

VAGO, Alberto. RATTENBACH, Benjamin. REY; Carlos; CABRERA, Francisco; BOFFI, Jorge; BUSTAMANTE, Tomas. **Informe Final de la Comisión de Análisis y Evaluación de las responsabilidades en el conflicto del Atlántico Sur**. Buenos Aires, 1983.

VEGAS, Jorge Hugo Herrera. **Política y diplomacia durante el episodio Davidoff y el conflicto armado del Atlántico Sur**. In: LANÚS, Juan Archibaldo. Repensando Malvinas: una causa nacional. 1. ed. Buenos Aires: El Ateneo, 2016, p. 107-220.

VINHOLE S. Thiago. **O massacre do Harrier na Guerra das Malvinas**. 2022. Disponível em: <https://www.airway.com.br/>. Acesso em: 20.set.2022

WARD, S. L. **The Falklands War April-June 1982 - Operation CORPORATE - An Example of OMFTS or fait accompli for operational planning**. Quântico, Virgina: Marine Corps Control Development, 2007

WOODWARD, Sandy; ROBINSON, Patrick. **Los cien días**: Las memorias del Comandante de la flota británica durante la guerra de Malvinas. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1997. 360 p. ISBN 950-07-0799-3.

YOFRE, Juan Bautista. **1982**: los documentos secretos de la guerra de Malvinas/Falkland y el derrumbe del Proceso. Buenos Aires: Editora Sudamericana, 2011.