

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC LEANDRO ANTONIO MOURA NUNES FERREIRA

AS OPERAÇÕES ANFÍBIAS REALIZADAS PELOS BRITÂNICOS PARA A

RETOMADA DAS ILHAS MALVINAS:

uma análise à luz do preceito teórico do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil.

Rio de Janeiro

2021

CC LEANDRO ANTONIO MOURA NUNES FERREIRA

AS OPERAÇÕES ANFÍBIAS REALIZADAS PELOS BRITÂNICOS PARA A  
RETOMADA DAS ILHAS MALVINAS:

uma análise à luz do preceito teórico do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil.

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

Orientador: CMG (RM1) Alexandre Ricciardi dos Reis

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2021

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por me conceber a vida e dar condições para superar todas as dificuldades encontradas nos períodos de estudo para o Concurso de seleção para o C-EMOS e para a conclusão deste trabalho.

À minha esposa Fernanda pelo incentivo, amor e apoio incondicional nos momentos mais difíceis e em cuidar, com muita dedicação e carinho, dos nossos dois amados filhos Lucas e Gabriel.

Aos meus pais Maria Célia (*in memoriam*) e José Ferreira, que se dedicaram incondicionalmente aos seus filhos e são responsáveis pela minha educação e formação.

Ao Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN) Alexandre Ricciardi dos Reis, meu orientador, pelos precisos ensinamentos e oportunos conselhos ao longo da jornada de dedicação a esta pesquisa.

E, enfim, a todos que contribuíram para a realização desta dissertação, muito obrigado!

## RESUMO

O objetivo deste trabalho é verificar se a aplicação do preceito teórico do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil minimizaria as dificuldades encontradas pelas forças britânicas nas Operações Anfíbias realizadas para a retomada das Ilhas Malvinas em 1982. Para atingir esse objetivo, foi realizada pesquisa documental e bibliográfica, empregando o desenho de pesquisa do confronto entre teoria e realidade. Em 1982, a Argentina realizou uma operação militar que resultou na recuperação da posse do arquipélago. O Reino Unido reagiu e resolveu organizar uma força-tarefa composta por porta-aviões, submarinos nucleares, fragatas, contratorpedeiros e aeronaves, que resultou na rápida reconquista da soberania sobre as Malvinas. Durante essa campanha, os britânicos executaram diversas ações bem-sucedidas, porém, verificaram-se inconsistências em algumas dessas ações, devido às dificuldades de comunicações e Comando e Controle, que resultaram na perda de diversas vidas humanas. Observou-se que as dificuldades encontradas pelas forças britânicas poderiam ter sido minimizadas se as fases de Planejamento, Embarque e ensaio fossem executadas em conformidade o preceito teórico, bem como se fosse designado um Comandante-Geral da Operação no Teatro de Operações.

Palavras-chave: Operações Anfíbias. Ilhas Malvinas. Britânicos. Comando e Controle.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Estrutura de comando a partir de 10 de abril de 1982 .....	24
Figura 2 - Estrutura de comando a partir de 12 de maio de 1982 .....	25

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ApAe -	Apoio Aéreo
ADbq -	Área de Desembarque
AEW -	Alarme Aéreo Antecipado
AOA -	Área do Objetivo Anfíbio
AOp -	Área de Operações
ApFAe -	Apoio de Fogo Aéreo
ApFN -	Apoio de Fogo Naval
AssAnf -	Assalto Anfíbio
ATP -	<i>Allied Tactical Publication</i>
C <sup>2</sup> -	Comando e Controle
ComImSup -	Comandante Imediatamente Superior
ComForTarAnf -	Comandante da Força-Tarefa Anfíbia
ComForAp -	Comandante das Forças de Apoio
ComForDbq -	Comandante da Força de Desembarque
CFN -	Corpo de Fuzileiros Navais
CFT -	Comandante da Força-Tarefa
CP -	Cabeça-de-Praia
CPO -	Conceito preliminar da Operação
COT -	Conceito de Operação em Terra
COMTOM -	Comandante do Teatro de Operações Marítimo
DI -	Diretiva Inicial
EUA -	Estados Unidos da América
EB -	Exército Brasileiro

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

FAB -	Força Aérea Brasileira
ForDbq -	Força de Desembarque
ForInc -	Força de Incursão
ForTarAnf -	Força-Tarefa Anfíbia
IncAnf -	Incursão Anfíbia
JTP -	<i>Joint Tactical Publication</i>
LCU -	<i>Landing Craft Utility</i>
MD -	Ministro da Defesa
MNT -	Movimento Navio-para-Terra
Obj -	Objetivo
OpAnf -	Operação Anfíbia
PAC -	Patrulha Aérea de Combate
PDbq -	Praia de Desembarque
SAS -	<i>Special Air Service</i>
SBS -	<i>Special Boat Section</i>

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>PRECEITO TEÓRICO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS DA MARINHA DO BRASIL .....</b>	<b>11</b>
2.1	MODALIDADES DE REALIZAÇÃO DE UMA OPERAÇÃO ANFÍBIA .....	12
2.1.1	Incursão Anfíbia .....	12
2.1.2	Demonstração Anfíbia .....	12
2.1.3	Assalto Anfíbio .....	13
2.2	FASES DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS .....	13
2.2.1	Planejamento .....	13
2.2.2	Embarque .....	15
2.2.3	Ensaio .....	16
2.2.4	Assalto .....	17
2.3	COMANDO E CONTROLE .....	17
2.4	APOIO DE FOGO NAVAL E AÉREO NAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS .....	20
<b>3</b>	<b>AS OPERAÇÕES ANFÍBIAS REALIZADAS PELAS FORÇAS BRITÂNICAS PARA RETOMADA DAS ILHA MALVINAS .....</b>	<b>22</b>
3.1	O TEATRO DE OPERAÇÕES .....	22
3.2	ESTRUTURA DE COMANDO DAS FORÇAS BRITÂNICAS .....	24
3.3	A FASE DE PLANEJAMENTO .....	25
3.4	O ESFORÇO LOGÍSTICO .....	28
3.5	ESCOLHA DA ÁREA DO OBJETIVO ANFÍBIO .....	29
3.6	O ASSALTO ANFÍBIO EM SAN CARLOS .....	31
3.7	O DESASTRE DE BLUFF COVE E FITZROY .....	33
<b>4</b>	<b>AS OPERAÇÕES ANFÍBIAS BRITÂNICAS À LUZ DO PRECEITO TEÓRICO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS DA MARINHA DO BRASIL .....</b>	<b>38</b>
4.1	MODALIDADES DE OPERAÇÕES ANFÍBIAS .....	38
4.2	FASES DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS .....	40
4.3	COMANDO E CONTROLE .....	42
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>46</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>48</b>

# 1 INTRODUÇÃO

De início, faz-se necessário entender os motivos que levaram a Argentina e o Reino Unido ao conflito pela posse das Ilhas Malvinas no ano de 1982. Durante a pesquisa, foi observado que alguns aspectos históricos, jurídicos e geográficos levaram a Argentina a mudar seu *status quo*<sup>1</sup> e, como consequência, provocaram uma reação do Reino Unido.

Diversos autores mencionam que o arquipélago das Ilhas Malvinas foi descoberto durante o século XVI e, a partir de então, países como a Espanha, França, Reino Unido e Argentina se alternaram entre posses e acordos para obter a soberania da região.

Em 1810, com a independência da Argentina, as autoridades espanholas abandonaram as ilhas. Durante as guerras de independência, o governo argentino não se preocupou muito com as Ilhas Malvinas. Porém, em 1820, enviou o Coronel David Jewitt, a bordo da fragata Heroína, para assumir o cargo de administração das Ilhas em nome do governo argentino (DUARTE, 1986).

Em 1833, o governo argentino foi expulso pelos britânicos e o arquipélago das Malvinas passou a ser por eles colonizado. Os habitantes locais, os *kelpers*, pretendiam manter a sua cidadania britânica, embora dependessem da Argentina para muitos serviços, devido à distância geográfica em relação ao Reino Unido (VIDIGAL, 1985).

Segundo Duarte (1986), esse ato cometido pelos britânicos fomentou um sentimento de revanche nos argentinos.

O procedimento violento do Governo da Grã-Bretanha atingiu fundo o brio e o pundonor do povo argentino. A ação britânica foi fermentando um acre sentimento de revanche, sopitado mais de um século e crescendo, à medida que crescia a consciência do povo como nação. E o sentimento nacional de desagravo à sua bandeira, com o passar dos anos, foi avolumando-se e ganhou forma, anunciado e ensinado à juventude argentina desde os bancos das escolas primárias, onde os livros e mestres sustentam continuamente que as Malvinas são argentinas. (DUARTE, 1986, p. 29).

A argentina continuou a reivindicar seus direitos sobre a posse das Ilhas Malvinas,

---

<sup>1</sup> Locução em língua latina que significa “o estado das coisas”.

porém, em 1968, os próprios *kelpers* solicitaram ao parlamento britânico que não fizessem nenhum acordo com a Argentina, pois desejavam manter a sua associação com os ingleses.

Por quase 150 anos, a Argentina e o Reino Unido disputaram as Ilhas Malvinas, envolvendo até mesmo a Organização das Nações Unidas, sendo que cada um desses países possuía seus argumentos para se intitular o real detentor da soberania na região.

Em 1982, a Argentina realizou uma operação militar que resultou na recuperação da posse do arquipélago. À época, predominavam governos militares nos países da América do Sul e diversas manifestações ocorriam na Argentina contra a junta militar que governava o país. O governo militar visualizava que a recuperação das Ilhas Malvinas era uma opção de saída para a crise que havia se instaurado, podendo ser a solução que uniria o país, além de ser um velho sonho argentino com bastante apoio popular (VIDIGAL, 1985).

No entanto, após a invasão, ao contrário do que imaginavam os argentinos, o Reino Unido resolveu organizar uma força-tarefa composta por porta-aviões, submarinos nucleares, fragatas, contratorpedeiros e aeronaves, que resultou na rápida reconquista da soberania do arquipélago.

A retomada das Ilhas Malvinas pelos britânicos demandou uma série de operações conjuntas da Força-Tarefa britânica. Muitas das operações realizadas foram bem-sucedidas, incluindo desembarques anfíbios, apoio de fogo para as operações de desembarque e a inserção de Forças Especiais por helicópteros e navios. Uma das operações que não foi tão bem-sucedida foi o desembarque anfíbio dos Guardas Galeses, em *Fitzroy*, no qual puderam ser observadas diversas falhas que ocasionaram o desastre que se seguiu, o que será explanado nos capítulos três e quatro deste trabalho.

Salienta-se que o objeto de estudo deste trabalho está limitado às Operações Anfíbias (OpAnf) realizadas pelas Forças Armadas britânicas na retomada das Malvinas. Será realizada uma análise dessas ações e seu confronto com o preceito teórico do Corpo de

Fuzileiros Navais (CFN) da Marinha do Brasil, com o intuito de verificar se a aplicação dessa teoria minimizaria as dificuldades encontradas por essas forças durante as diversas operações realizadas, desde a fase de planejamento, até os desembarques anfíbios realizados nas Ilhas Malvinas e o Comando e Controle (C<sup>2</sup>).

Para atingir esse propósito, foi realizada a pesquisa documental e bibliográfica, empregando o desenho de pesquisa do confronto entre teoria e realidade.

A pesquisa será desenvolvida em três capítulos, além desta introdução e de uma conclusão, no quinto capítulo. A introdução em curso visa a apresentar o tema proposto, o enunciado da questão, a identificação do propósito do trabalho e a metodologia empregada para a pesquisa realizada.

No segundo capítulo, será descrita a fundamentação teórica da pesquisa, abordando os aspectos relevantes em relação ao preceito teórico do Corpo de Fuzileiros Navais na realização das OpAnf.

No terceiro capítulo, o trabalho discorre sobre a análise das OpAnf realizadas pelos britânicos para a reconquista das Ilhas Malvinas.

No quarto capítulo, serão analisadas as OpAnf realizadas pelos britânicos à luz da Doutrina do CFN da Marinha do Brasil, a fim de verificar se a aplicação dessa teoria minimizaria as dificuldades encontradas por essas forças. Finalmente, no último capítulo, se desenvolverá a conclusão geral, que se propõe a emitir uma resposta à questão apresentada.

## **2 PRECEITO TEÓRICO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS DA MARINHA DO BRASIL**

O preceito teórico do CFN da Marinha do Brasil está pautado em diversos manuais, que apresentam os conceitos e fundamentos para a realização de uma OpAnf.

Neste capítulo, será abordado o alicerce teórico para a pesquisa realizada. Essa parte teórica servirá para a análise das OpAnf realizadas pelas forças britânicas para a retomada das Ilhas Malvinas e serão apresentadas no capítulo quatro deste trabalho. Como base para essa fundamentação teórica, foram utilizados o Manual de Operações da Força de Desembarque (CGCFN-1-1), o Manual de Apoio de Fogo de Fuzileiros Navais (CGCFN-50), o Manual de Comando e Controle de Fuzileiros Navais (CGCFN-60), o Manual de Planejamento de Fuzileiros Navais (CGCFN-60.4), o Manual de Operações Anfíbias do Ministério da Defesa (MD33-M-14) e a Doutrina de Operações Conjuntas do Ministério da Defesa (MD30-M-01).

Por definição, as OpAnf consistem em uma Operação de Guerra Naval lançada do mar, por uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf), sobre um litoral hostil ou potencialmente hostil. As OpAnf podem ser realizadas nas modalidades de Assalto Anfíbio (AssAnf), Incursão Anfíbia (IncAnf), demonstração anfíbia e a retirada anfíbia. São consideradas operações bastante complexas, por envolverem meios navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais e, no caso da realização de uma operação conjunta, também envolvem as demais forças singulares do Exército Brasileiro (EB) e da Força Aérea Brasileira (FAB). As OpAnf são divididas em cinco fases, a saber: Planejamento, Embarque, Ensaio, Travessia e Assalto (BRASIL, 2020a).

Este capítulo se restringirá à abordagem: das modalidades de IncAnf, demonstração anfíbia e AssAnf; das fases de Planejamento, Embarque, Ensaio e Assalto; das relações de comando entre as forças nas diversas fases de uma OpAnf, dentro do Comando e

Controle (C2); e dos principais aspectos referentes ao Apoio de Fogo Naval (ApFN) e Apoio de Fogo Aéreo (ApFAe).

## **2.1 MODALIDADES DE REALIZAÇÃO DE UMA OPERAÇÃO ANFÍBIA**

### **2.1.1 Incursão Anfíbia**

Segundo o MD33-M-14, a IncAnf é uma operação lançada do mar, que compreende uma rápida penetração ou a ocupação temporária de um objetivo em terra, seguida de uma retirada planejada. A Força de Incursão (ForInc) pode ser inserida ou retirada da Área de Operações (AOp) empregando helicópteros e aviões de transporte, além de navios ou submarinos.

A ForInc, ao ser inserida na AOp, pode realizar diversas ações, antes ou depois do início das hostilidades, com o propósito de destruir ou neutralizar alvos selecionados, causar inquietação ao inimigo, realizar o reconhecimento do terreno e movimento das forças inimigas. Normalmente, uma IncAnf é de curta duração e são necessários dados bem detalhados sobre o inimigo e sobre a AOp (BRASIL, 2020a).

### **2.1.2 Demonstração Anfíbia**

A demonstração anfíbia pode ser realizada no interior ou fora da Área do Objetivo Anfíbio (AOA). Quando realizada fora da AOA, tem a finalidade de desviar a atenção da força inimiga da área onde será realizada a operação principal ou de precipitar um engajamento naval ou aéreo generalizado. Essa demonstração é realizada por uma força não pertencente à ForTarAnf e o dimensionamento dessa força deverá ser compatível com o efeito desejado (BRASIL, 2020a).

Segundo o CGCFN-1-1, a fim de alcançar o efeito desejado, deve-se buscar o

realismo da demonstração anfíbia. A demonstração anfíbia, normalmente, inclui a aproximação da Força de Demonstração para a área de demonstração, a execução de parte do Movimento Navio-para-Terra (MNT), o fluxo de mensagens, a utilização de embarcações de desembarque e o emprego de fogos de apoio. As embarcações de desembarque vazias permanecem a uma distância da praia e o apoio de fogo é realizado de forma rápida e intensa.

### 2.1.3 Assalto Anfíbio

O AssAnf tem a missão de estabelecer uma Força de Desembarque (ForDbq) em um litoral hostil ou potencialmente hostil e, por essa razão, se diferencia das demais modalidades de OpAnf.

Segundo o CGCFN-1-1, o AssAnf deve atender aos seguintes requisitos: obtenção da surpresa; busca pela superioridade aérea local e substancial superioridade de forças terrestres (relação de poder de combate); meios adequados; capacidade de projetar poder sobre terra; condições hidrográficas e meteorológicas favoráveis; e conhecimento sobre o inimigo e sobre a AOp.

O término dessa modalidade de OpAnf ocorre quando: a Cabeça-de-Praia (CP) estiver assegurada; houver forças táticas e de apoio suficientes em terra, assegurando o contínuo desembarque de tropas, equipamentos e suprimentos; houver instalações para o C<sup>2</sup> em terra; e o Comandante da Força de Desembarque (ComForDbq) tiver comunicado ao Comandante da Força-Tarefa Anfíbia (ComForTarAnf) que está pronto para assumir a responsabilidade das operações subsequentes (BRASIL, 2020a).

## 2.2 FASES DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS

### 2.2.1 Planejamento

O planejamento de uma OpAnf se inicia com o recebimento da Diretiva Inicial (DI) pelo ComForTarAnf. Essa DI, normalmente, contém diversas informações, dentre elas: a criação de uma ForTarAnf, com definição de sua missão e dos meios alocados; a designação do ComForTarAnf e do ComForDbq; a definição da AOA; e instruções relativas às operações a serem conduzidas após o término da OpAnf (BRASIL, 2020b).

Com o recebimento da DI, inicia-se um planejamento preliminar até a emissão de um Plano ou Ordem Preliminar de Operação, que dissemina um Conceito Preliminar da Operação (CPO). Devido à complexidade de uma OpAnf, os planejamentos do ComForTarAnf e do ComForDbq ocorrem de forma paralela e simultânea, em que os aspectos de interesse comum, chamados de decisões fundamentais, são necessários para a manutenção da continuidade do planejamento. Durante essa fase, os comandantes podem emitir planos preliminares para agilizar o processo de planejamento (BRASIL, 2020b).

Durante a fase preliminar do planejamento, são realizadas três reuniões formais entre o ComForTarAnf e o ComForDbq, acompanhado de seus Estados-Maiores, para definição das decisões fundamentais.

Dentre as decisões fundamentais, podemos citar: a determinação dos Objetivos (Obj) da ForTarAnf; a determinação da Missão da ForDbq; a seleção dos Obj da ForDbq; a seleção das Cabeças-de-Praia (CP), a seleção das Áreas de Desembarque (ADbq); a seleção das Praias de Desembarque (PDbq); e a determinação da data e hora do desembarque (Dia-D e Hora-H) (BRASIL, 2020d).

Segundo o CGCFN-60.4, esse planejamento é realizado de forma bem detalhada. Embora esse detalhamento acabe restringindo a liberdade de ação dos comandantes

subordinados, se faz necessário para assegurar o sincronismo das ações realizadas durante uma OpAnf. Ressalta-se também que esse detalhamento não cerceia os comandantes na tomada de decisão.

Durante a fase de planejamento, o ComForDbq determina as possíveis CP, levando em consideração as distâncias entre os objetivos finais e as linhas de desembarque, o dispositivo das forças inimigas, as condições desfavoráveis ao desembarque, a configuração da linha de costa, as características do terreno e as facilidades a partir da praia para o interior e necessidades de apoio logístico (BRASIL, 2020b).

Após serem propostas as possíveis CP, o ComForTarAnf delimita as ADbq e as apresenta ao ComForDbq, que seleciona aquela que, observadas as conveniências navais, melhor atende ao cumprimento da missão da ForDbq (BRASIL, 2020b).

O período para a realização de uma OpAnf é estabelecido nos mais altos escalões e informado na DI, por meio da designação de data-limite. Dentro desse período, o ComForTarAnf, após consultar o ComForDbq, estabelece, em caráter de tentativa, o Dia-D e a Hora-H (dia e hora em que será realizado o desembarque) (BRASIL, 2020b).

Para a escolha do Dia-D, são levados em consideração a disponibilidade e o estado de prontificação das forças, a situação do inimigo, a coordenação das ações preparatórias e as condições meteorológicas. Em relação à escolha da Hora-H, o ComForTarAnf analisa a necessidade da surpresa tática (desembarque no período diurno ou noturno), as condições de vento, maré, lua e ocorrência de nevoeiros, a eficiência do ApFN e ApFAe, dentre outros (BRASIL, 2020b).

### 2.2.2 Embarque

O planejamento do embarque é essencial para o êxito de uma OpAnf. Nesse ponto, cabe citar um trecho do CGCFN-1-1:

O modo rápido e eficaz com que a ForDbq precisa se estabelecer em terra é fator preponderante para o êxito de uma OpAnf. Para tal, é necessário que o embarque de pessoal e o carregamento do material da ForDbq atenda ao seu Plano de Desembarque e, conseqüentemente, ao Conceito da Operação. Tal providência é denominada Embarque e Carregamento Tático. (BRASIL, 2020a, p. 8-3).

Os Planos de Embarque devem ser elaborados de forma que permitam uma rápida descarga à ADbq, que as tropas embarcadas possam dispor do mais alto grau de autossuficiência possível e também devem assegurar a dispersão das unidades e suprimentos críticos entre vários navios (BRASIL, 2020a).

### 2.2.3 Ensaio

O Ensaio é uma fase da OpAnf em que são realizados exercícios, sob a condução do ComForTarAnf e sob as condições tão próximas quanto possível das que se espera encontrar na AOp. O Plano de Ensaio deve ser disseminado em separado, porém, deve ser elaborado, tanto quanto possível, semelhante aos Planos da Operação e pelos mesmos setores responsáveis (BRASIL, 2020a).

O Ensaio é uma fase da OpAnf em que são realizados exercícios, sob a condução do ComForTarAnf e sob as condições tão próximas quanto possível das que se espera encontrar na AOp. O Plano de Ensaio deve ser disseminado em separado, porém, deve ser elaborado, tanto quanto possível, semelhante aos Planos da Operação e pelos mesmos setores responsáveis (BRASIL, 2020a).

Segundo o CGCFN-1-1:

Os ensaios visam a verificar a adequabilidade dos planos elaborados, a familiarização de todos os escalões da ForTarAnf com os planos, o cronograma de eventos das Forças participantes, o estado de prontificação dessas Forças e a adequabilidade e a eficiência das comunicações. (BRASIL, 2020a, p. 9-8).

Para a realização dos ensaios, devem ser levados em consideração a complexidade das tarefas atribuídas à ForTarAnf, o tempo disponível, o grau de adestramento das Forças envolvidas e a adequabilidade das áreas disponíveis, estas com possibilidade de emprego de munição real, e possuir semelhança com a AOp onde será realizada a operação planejada (BRASIL, 2020a).

#### 2.2.4 Assalto

O Assalto se inicia com a chegada do Corpo Principal da ForTarAnf à ADbq, compreendendo o MNT e as ações conduzidas em terra. Nesta fase, a ForDbq é projetada em terra para cumprir suas missões, de acordo com um conceito de operação próprio, denominado Conceito de Operação em Terra (COT) (BRASIL, 2020d).

Durante a fase do Assalto, são realizados a preparação final da ADbq, o MNT, o desembarque dos elementos da ForDbq, as ações em terra para a conquista da CP e a execução de tarefas que possibilitem o prosseguimento do apoio logístico, aéreo e de fogo naval. As operações aéreas são intensas durante o Assalto, executando as tarefas de apoio aéreo ofensivo, apoio ao assalto e defesa aeroespacial, para preparação final da ADbq e desgaste das defesas inimigas nos locais de desembarque (BRASIL, 2020a).

No período que antecede a Hora-H, o ApFN também é intensificado para neutralizar ou destruir as instalações defensivas inimigas que podem se tornar uma ameaça para o cumprimento da missão. A coordenação do apoio de fogo naval, aéreo e de artilharia fica sob a responsabilidade do ComForTarAnf e essa coordenação é essencial para se obter o êxito nessa fase da OpAnf (BRASIL, 2020a).

### 2.3 COMANDO E CONTROLE

O C<sup>2</sup> envolve o exercício da autoridade e direção por um comandante sobre as

Forças a ele atribuídas para o cumprimento de uma missão. O Comando inclui tanto a autoridade quanto a responsabilidade de usar diversos recursos disponíveis. O controle permite que os comandantes mantenham a liberdade de ação, deleguem autoridade, conduzam operações de qualquer localidade, integrem e sincronizem as ações das Forças na sua Área de Responsabilidade (BRASIL, 2020e).

Segundo o MD30-M-01, as Forças Armadas devem buscar a adequação de seus sistemas de C<sup>2</sup> para o emprego em operações conjuntas. Essa adequação faz com que os sistemas das forças singulares sejam integrados aos sistemas de C<sup>2</sup> do Comandante Operacional.

Por ser um processo cíclico e contínuo, o Comandante que exerce o C<sup>2</sup> necessita de uma realimentação constante de informações, participando integralmente dessa complexa rede (BRASIL, 2020c).

O exercício do C<sup>2</sup> demanda também uma elevada confiança mútua entre todos os comandantes, estados-maiores e escalões subordinados. O superior deve acreditar que seus subordinados serão capazes de cumprir suas tarefas. Os subordinados devem confiar que seus superiores proverão uma orientação segura e os apoiarão com lealdade e de maneira integral, mesmo quando cometerem enganos. A confiança é obtida ao demonstrar competência, senso de responsabilidade, lealdade e autodisciplina (BRASIL, 2020c).

O compartilhamento de informações, realizado por intermédio da estrutura de inteligência, faz com que o Comandante Operacional possua uma percepção precisa dos fatores e das condições que afetam a execução das tarefas, facilitando a tomada de decisões (BRASIL, 2020e).

Com a evolução tecnológica, as forças militares podem se mover mais rápido, cobrindo distâncias cada vez maiores e engajando o inimigo cada vez mais longe, resultando em uma grande dispersão dessas forças. Esse aprimoramento tecnológico, que também tem

um papel preponderante no C<sup>2</sup>, por diversas vezes causa situações instáveis, necessitando de um incremento no sistema de C<sup>2</sup> (BRASIL, 2020c).

O ComForTarAnf é o Oficial designado para conduzir uma OpAnf, sendo obrigatoriamente do Corpo da Armada, e responsável por todas as forças existentes na AOA até o comprimento da sua missão. O ComForDbq, obrigatoriamente um Oficial do CFN, é o responsável pelo cumprimento dos objetivos em terra na AOA. Ambos serão designados na DI (BRASIL, 2020a).

Segundo o CGCFN-1-1, durante a fase de Planejamento, o ComForTarAnf é o responsável pela preparação geral dos planos para a operação e atua como autoridade coordenadora, porém, não existe subordinação entre o ComForTarAnf, o ComForDbq e o Comandante das Forças de Apoio (ComForAp) nessa fase. Caso os Comandantes não consigam chegar a um consenso em relação aos assuntos da operação, a decisão final será tomada pelo escalão superior.

Na execução de uma OpAnf, após a fase de planejamento, ocorrem mudanças nas relações de comando e o ComForDbq passa a ficar subordinado diretamente ao ComForTarAnf, que assume total responsabilidade pela operação, ficando responsável também pelo controle operativo de todas as forças que vierem a operar na AOA (BRASIL, 2020a).

Durante a realização do AssAnf, o ComForTarAnf pode delegar o controle do Apoio Aéreo (ApAe) e do ApFN para o ComForDbq para que este possa realizar melhor o emprego dos meios em proveito do cumprimento da missão (BRASIL, 2020a).

Assim que a CP estiver assegurada, houver instalações de comando e controle estabelecidas em terra e o ComForDbq tiver notificado o ComForTarAnf que está pronto para assumir a responsabilidade pelas operações subsequentes, a missão do ComForTarAnf será dada como cumprida. É necessário que o ComForTarAnf realize a comunicação ao

Comandante Imediatamente Superior (ComImSup), que determinará o término da OpAnf (BRASIL, 2020).

Normalmente, o Comandante do Teatro de Operações Marítimo (COMTOM) é o ComImSup do ComForTarAnf e ao término de uma OpAnf, realizará as alterações necessárias nas relações de comando entre as forças. (BRASIL, 2020a). Se as operações se desenvolverem em uma área geográfica extensa, o ComForTarAnf poderá ficar subordinado a um Comandante-Geral da Operação, sendo este último subordinado ao COMTOM.

## **2.4 APOIO DE FOGO NAVAL E AÉREO NAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS**

Segundo o CGCFN-50, o propósito do ApFN em uma OpAnf é:

O propósito do Apoio de Fogo Naval (ApFN) em uma Operação Anfíbia (OpAnf) é contribuir para o cumprimento da missão da ForDbq mediante a destruição ou neutralização das instalações terrestres e defesas que se opuserem à aproximação dos navios e aeronaves e ao desembarque das tropas e, ainda, do permanente apoio à progressão das tropas no terreno depois de efetivado o desembarque. (BRASIL, 2020, p. 5-1).

A realização do ApFN é de suma importância para a realização de uma OpAnf e possui possibilidades e limitações. Dentre as possibilidades, cabe destacar a mobilidade, na qual o navio pode se posicionar em uma localização mais vantajosa para o apoio às tropas em terra, a precisão dos equipamentos de direção de tiro e a variedade de armamento e munição, com elevada cadência de tiro (BRASIL, 2020).

Por outro lado, o ApFN possui algumas limitações, dentre elas, a capacidade de armazenamento de munição, as condições de tempo e visibilidade e as comunicações entre o navio e a tropa (BRASIL, 2020).

O ApFN é realizado em três fases bem definidas, a preparação da AOA, apoio ao desembarque e apoio após o desembarque. Na preparação da AOA, os fogos ocorrem pré Dia-D e são realizados nas defesas e instalações inimigas que possam se opor à aproximação da

ForTarAnf e na interdição de áreas e vias de acesso, a fim de impossibilitar que o inimigo se movimente na AOA. Esse apoio deve ser cuidadosamente planejado, pois pode causar a redução da surpresa (BRASIL, 2020).

Na fase de apoio ao desembarque, o ApFN é realizado no Dia-D e visa a enfraquecer as defesas inimigas, para que estas não interfiram no MNT. Os alvos a serem neutralizados são aqueles de interesse da ForDbq. Na fase de apoio após o desembarque, os fogos ocorrem pós Dia-D e são realizados para a neutralização das tropas inimigas que possam se opor à progressão da ForDbq em direção aos seus objetivos. (BRASIL, 2020).

Em relação ao ApFAe, cabe ressaltar a elevada mobilidade dos meios aéreos e a flexibilidade na combinação de armamentos e munições que podem ser utilizados. O ApFAe é dividido em apoio aéreo aproximado e apoio aéreo afastado. O primeiro consiste no apoio realizado às tropas que estão em contato com o inimigo. Já o segundo, é realizado em alvos localizados à retaguarda das linhas inimigas (BRASIL, 2020).

O ApFAe também possui suas possibilidades e limitações. Entre as possibilidades, vale ressaltar a mobilidade, flexibilidade, velocidade, precisão e raio de ação. Em relação às limitações, deve-se observar as condições meteorológicas, as comunicações e a defesa antiaérea inimiga (BRASIL, 2020).

Tanto o ApFN, quanto o ApFAe devem ser realizados com elevado grau de coordenação, a fim de evitar o fogo amigo durante a realização de uma OpAnf.

No próximo capítulo, serão abordadas as diversas ações realizadas pelas forças britânicas para a retomada das Ilhas Malvinas, com enfoque nas OpAnf.

### **3 AS OPERAÇÕES ANFÍBIAS REALIZADAS PELAS FORÇAS BRITÂNICAS PARA RETOMADA DAS ILHA MALVINAS**

O Livro Branco de Defesa britânico de 1966 afirmava que as futuras guerras em que a Grã-Bretanha se envolvesse seriam conflitos sob a égide da OTAN e o papel da Marinha seria essencialmente antissubmarino. O Livro Branco de Defesa britânico de 1981 manteve essas condições e iniciou o processo de desfazimento dos navios-aeródromo, dos navios de desembarque anfíbio e seus navios de transporte de tropas (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

Uma estratégia militar que, na época, se baseava quase exclusivamente na OTAN, no Pacto de Varsóvia e na condução da Guerra Fria não vislumbrava uma operação expedicionária para o Atlântico Sul para recuperar a soberania das Ilhas Malvinas. Tendo em vista que não era uma hipótese a ser considerada, não havia nenhum planejamento para um futuro próximo. Se as vendas dos navios britânicos tivessem sido concretizadas antes de abril de 1982, as dificuldades encontradas nas operações seriam ainda maiores.

Este capítulo terá enfoque nas OpAnf realizadas pelas forças britânicas para retomada das Ilhas Malvinas. Serão analisadas as características do Teatro de Operações, a estrutura de comando das forças britânicas, o esforço logístico, a escolha da AOA e as diversas ações realizadas pelos britânicos, desde as fases de Planejamento e Embarque no Reino Unido e na ilha de Ascensão, até os desembarques realizados em *San Carlos*, *Bluff Cove* e *Fitzroy*.

#### **3.1 O TEATRO DE OPERAÇÕES**

As Ilhas Malvinas, localizadas no Atlântico Sul, distam em torno de 400 milhas náuticas da Argentina e em torno de 8.000 milhas náuticas do Reino Unido. A ilha de Ascensão, cujo uso pelos britânicos foi autorizado pelos Estados Unidos da América (EUA),

se encontra a cerca de 6.000 milhas náuticas do local do conflito (VIDIGAL, 1985).

No Atlântico Sul, a agitação do mar e os ventos fustigavam muito os navios e geravam um grande desconforto aos efetivos embarcados. O estado do mar classe 8 na Escala Beauford era frequente, com ventos de até 100Km/h, o que acarretava mau condicionamento físico, principalmente dos militares das forças terrestres, que não estavam acostumados com essa situação (DUARTE, 1986).

Diversos autores relatam as dificuldades encontradas pelas tropas durante o combate terrestre, principalmente devido ao terreno extremamente acidentado, de solo fofo e coberto por um carvão mineral que os próprios *Kelpers* usam como combustível.

O arquipélago das Malvinas possui as seguintes características: origem vulcânica, constituído por duas grandes ilhas, separadas pelo canal de *San Carlos*; litoral extremamente recortado, com inúmeras baías e enseadas; terreno bastante acidentado, com poucas estradas, o que dificulta o trânsito; predominância de uso do meio de transporte aéreo, com inúmeras pistas para aviões de pequeno porte e poucas para aviões de grande porte. As condições atmosféricas na região são extremas, com temperaturas muito baixas (DUARTE, 1986).

Embora a disputa territorial envolvesse as Ilhas Malvinas e suas dependências (ilhas Geórgia do Sul e *Sandwich*), as ações militares se restringiram às Malvinas e Geórgia do Sul. As batalhas pela retomada do arquipélago foram travadas, em sua maior parte, por navios de superfície, que contavam com pouca cobertura contra os ataques aéreos, e por aviões baseados em terra, a distância significativa de suas bases. O fator tempo-distância, para ambos os países, era de fundamental importância (VIDIGAL, 1985).

Na próxima seção, será analisada a estrutura militar de comando utilizada pelas forças britânicas durante a campanha.

### 3.2 ESTRUTURA DE COMANDO DAS FORÇAS BRITÂNICAS

Na fase de planejamento, realizada, em sua maior parte, na ilha de Ascensão, a estrutura militar de comando foi organizada da seguinte forma: o Almirante Feildhouse, que ficaria sediado em *Northwood*, seria o Comandante da Força-Tarefa (CFT); o Contra-Almirante Sandy Woodward foi nomeado Comandante do Grupo-Tarefa composto pelos porta-aviões e escoltas; o Comodoro Michael Clapp seria o ComForTarAnf; e o Brigadeiro Julian Thompson foi designado como ComForDbq. A Figura 1 ilustra essa cadeia de comando (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

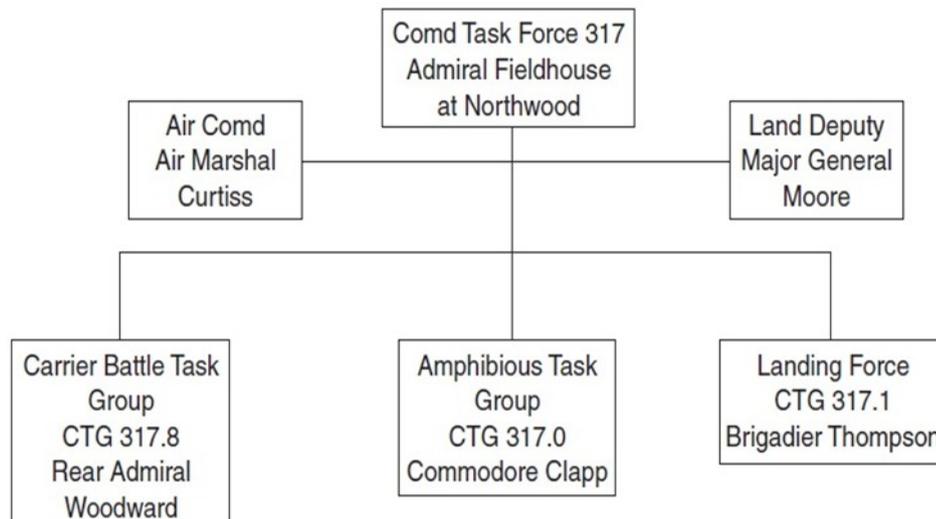


FIGURA 1 - Estrutura de comando a partir de 10 de abril de 1982

Fonte: BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005, p. 87.

Ao se observar a estrutura de comando das forças britânicas da figura 1, está claro que os três Comandantes que se deslocariam para o Teatro de Operações estavam subordinados diretamente ao CFT e possuíam a mesma posição hierárquica entre eles.

Em 12 de maio, essa estrutura de comando foi alterada, devido à adição da 5ª Brigada de Infantaria do Exército, que seria enviada ao Atlântico Sul para se juntar ao 3º

Comando da Brigada da Marinha. A Figura 2 ilustra essa cadeia de comando (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

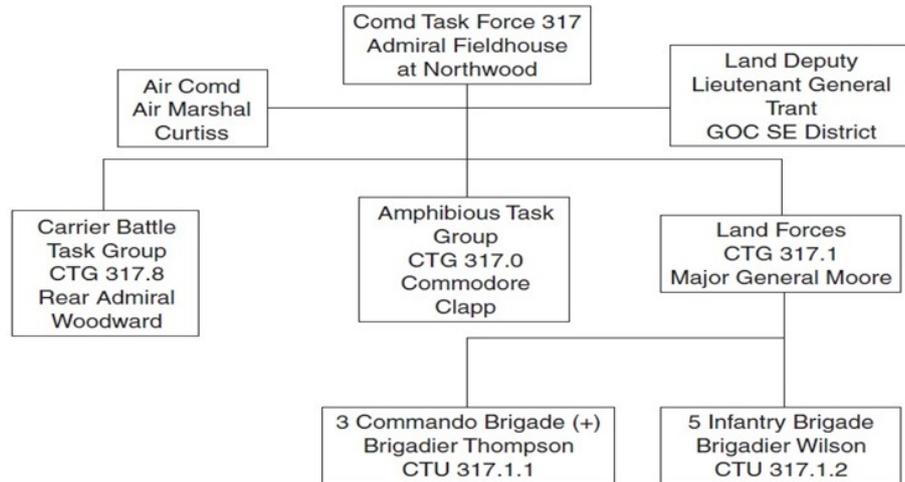


FIGURA 2 - Estrutura de comando a partir de 12 de maio de 1982

Fonte: BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005, p. 89.

Nas duas estruturas de comando utilizadas durante o período de retomada das Ilhas Malvinas, o CFT ficou sediado na cidade de *Northwood*, no Reino Unido. Esse fato acabou gerando diversos problemas de comunicação e de C<sup>2</sup> no desenrolar do conflito e serão abordados no capítulo seguinte.

Na próxima seção, será analisada a primeira fase das Operações Anfíbias: o planejamento para a retomada das Ilhas Malvinas.

### 3.3 A FASE DE PLANEJAMENTO

Durante a fase de planejamento para a retomada das Ilhas Malvinas, ocorreram algumas reuniões entre os Oficiais designados como Comandantes das Forças que se deslocariam para o Atlântico Sul e o CFT, Almirante Fieldhouse. Os Comandantes expuseram

algumas de suas preocupações e, dentre elas, questionaram como seria a subordinação das forças ao chegarem ao Teatro de Operações. Clapp (1986) descreve em seu livro uma parte do que foi tratado em uma dessas reuniões:

[...] CTF assured me that I was not and would not be operating under Sandy and that we would still be a separate group when the amphibious phase came. Sandy would be required to support the Amphibious Task Force and react to its needs: all would be carried out in accordance with ATP8 and that was good enough for me [...] (CLAPP; TAILYOUR, 1986, p. 98).<sup>2</sup>

Outro ponto relevante e tratado durante uma das reuniões ocorridas é que o ComForDbq, embora igual em patente e status, fica subordinado ao ComForTarAnf até que a AOA esteja segura, com a cabeça de praia bem protegida, e que as forças terrestres estejam estabelecidas em terra e por conta própria, com instalações de comando, comunicações e coordenação do apoio de fogo (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

No decorrer deste trabalho, poderá ser observado que essa preocupação estava muito bem embasada, tendo em vista as diversas dificuldades de C<sup>2</sup> e comunicações ocorridas durante o desenrolar da campanha.

A experiência dos EUA nos ataques anfíbios maciços realizados nas ilhas do Pacífico confirmou o sucesso nos seus arranjos de comando, que foram transcritos em uma publicação da OTAN, intitulada Allied Tactical Publication (ATP) 8. Os britânicos possuíam uma série de publicações próprias, denominadas Joint Tactical Publication (JTP), mas estas haviam sido descontinuadas e sua bíblia para as Operações Anfíbias continuou sendo o ATP-8. Essa publicação é regularmente revisada e discutida e possui inúmeras definições, a fim de evitar confusões durante o conflito (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

Segundo Clapp (1986), ComForTarAnf britânico, primeiramente, deve ser emitida uma DI, seguida da Tabela de Prioridade do Comandante da Força de Desembarque. Somente

---

<sup>2</sup> O CFT me garantiu que eu não estava e não operaria sob o comando de Sandy e que ainda seríamos um grupo separado quando chegasse a fase anfíbia. Sandy seria obrigado a apoiar a Força-Tarefa Anfíbia e reagir às suas necessidades: tudo seria realizado de acordo com ATP8 e isso era bom o suficiente para mim. (Tradução nossa).

depois dessas etapas devem ser elaborados os planos de carregamento e armazenamento. Na prática, devido ao pouco tempo concedido pelo governo do Reino Unido, os navios foram carregados sem a emissão de uma Diretiva Inicial e, conseqüentemente, sem um Plano de Carregamento.

Esse carregamento feito às pressas acabou gerando sérios problemas durante o desembarque Anfíbio realizado em *San Carlos*. Não se sabia o que havia sido carregado e o que existia em cada Navio. O sucesso de uma OpAnf depende muito das decisões e ações tomadas antes mesmo de o primeiro Navio ser carregado (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

Como resultado direto dessa pressa, surgiu a necessidade de uma parada no meio da travessia para reorganizar o que havia sido embarcado e para a realização de um ensaio. A Ilha de Ascensão, cedida pelos EUA, poderia ser utilizada para esse fim. Embora muito limitada para a realização de ensaios, com o clima diferente, sem praias e locais para desembarques adequados, essa era a única opção que existia naquele momento (BIJL; ALDEA, 2003).

Segundo Thompson, ComForDbq, era preciso tempo para a realização de um treinamento básico de OpAnf, desenvolvendo exercícios de desembarque, especialmente para os militares da sua Brigada que nunca haviam realizado esse tipo de tarefa. Essa estadia de três semanas na ilha de Ascensão não foi longa o suficiente para a reorganização de todos os suprimentos e equipamentos que haviam sido embarcados, nem para a realização de um ensaio completo, conforme previsto nos manuais utilizados pelos britânicos. Mas também não havia outra escolha (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

Posteriormente ao AssAnf ocorrido em *San Carlos*, a 5ª Brigada de Infantaria seria enviada ao Atlântico Sul. Antes do seu embarque, essa Brigada foi conduzida para a área de treinamento de *Sennybridge*, no País de Gales, para realizar exercícios com munições e

ataques aéreos reais. Esperava-se que o tempo notoriamente chuvoso na área simularia o clima das Malvinas o mais próximo possível (BIJL; ALDEA, 2003).

Na próxima seção, será analisado o esforço logístico realizado pelas forças britânicas para a campanha realizada no Atlântico Sul.

### **3.4 O ESFORÇO LOGÍSTICO**

A importância da logística, um assunto enfadonho em comparação com a emoção da batalha, é por muitas vezes ignorado. Sem comida, combustível, munição, carros de combate e tantos outros equipamentos necessários para a manutenção da campanha pela força terrestre, a batalha não pode sequer ser iniciada. Cabe ressaltar que a disponibilidade de navios mercantes foi um fator vital em ambas as guerras mundiais.

A mobilização de uma ForTarAnf para atuar no Atlântico Sul, em curto espaço de tempo, demonstrou um elevado grau de prontidão para a guerra das Forças Armadas britânicas e de inúmeros organismos civis. A campanha nas Malvinas demonstrou a significativa contribuição que as fontes civis podem ter para o esforço nacional durante o período dos conflitos.

O papel da Marinha Mercante em apoio às Forças Armadas foi muito importante para o sucesso alcançado. No total, foram utilizados quarenta e cinco navios mercantes, realizando as funções de navio-tanque, navio-transporte de tropa, navio-hospital, rebocador e navio de apoio logístico, sendo carregados com equipamentos pesados e suprimentos. Alguns desses, em questão de dias, sofreram grandes alterações nas suas estruturas, com a instalação de um convés de voo para que pudessem operar com helicópteros e aviões. Em muitos navios também foi necessária a instalação de equipamentos de comunicação, navegação e criptografia (DUARTE, 1986).

A utilização da ilha de Ascensão também foi de vital importância para o sucesso

logístico da campanha, tendo em vista a grande distância entre o Reino Unido e o Teatro de Operações.

Na próxima seção, serão analisados os fatores que levaram as forças britânicas a escolherem *San Carlos* para a realização do Desembarque Anfíbio.

### 3.5 ESCOLHA DA ÁREA DO OBJETIVO ANFÍBIO

A escolha da AOA é um dos primeiros passos cruciais no planejamento estratégico de uma operação anfíbia. Ao suspender da ilha de Ascensão, os navios deveriam demandar diretamente para as praias, sem vagar no mar devido ao mau tempo do outono astral (WOODWARD, 2012).

Segundo Clapp (1986), durante a reunião realizada em 17 de abril, o CFT comentou que não ocorreriam desembarques até que fosse estabelecida uma zona de exclusão marítima e aérea eficaz em torno das Malvinas. Durante o curso das discussões, o Almirante Fieldhouse solicitou que fossem enviados planos para três possíveis locais de desembarque nas Malvinas, para que ele pudesse submetê-los ao Ministro da Defesa (MD).

O ATP-8 deixa claro que a superioridade aérea na AOA era um pré-requisito, mas, ao reconhecer que a destruição completa de uma força aérea inimiga raramente é alcançada, os elementos da ForTarAnf devem receber defesa aérea contínua em toda a operação (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

Em 26 de abril, Michael Clapp, ComForTarAnf britânico, recebeu um esboço do plano que seria a *Operation Sutton*, cujo objetivo seria desembarcar uma força nas Ilhas Malvinas para dar início à sua retomada. Em sua obra, Clapp (1986) transcreve um estrato desse plano:

A strong and sustainable British presence ashore will be achieved by landing 3 Cdo Bde RM augmented by two Parachute Battalion groups (about 5500 men) on or about the 16 May. The force will establish a bridgehead close enough to exert direct military and psychological pressure against the main Argentine force in the Port Stanley area. This

may be enough to convince the Argentines that their own position is militarily untenable and that they can honourably agree to withdraw but the possibility that the enemy may advance for a decisive battle must be allowed for in selecting the position for the bridgehead. (CLAPP; TAILYOUR, 1986, p. 107).<sup>3</sup>

Alguns fatores levaram à escolha da enseada de *San Carlos* como a AOA, dentre eles: acreditava-se que ela não estaria ocupada por forças argentinas; a área era de fácil navegação, possibilitando uma aproximação noturna e sem o uso de radares de navegação; sua topografia seria mais adequada para o *Rapier*<sup>4</sup>; as praias possuíam os gradientes adequados para embarcações de desembarque; poderia ser prontamente protegida contra ameaças de superfície; continha praias adequadas ao desembarque; as montanhas em ambos os lados forneceriam alguma proteção contra ataques aéreos; e terreno facilmente defensável após o desembarque (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

Havia, é claro, argumentos fortes contra *San Carlos*, dentre eles: estava dentro do alcance de aeronaves argentinas; havia o risco de essa enseada ter sido minada pelos argentinos; era possível que um submarino ficasse à espera antes de um desembarque; havia poucas ou nenhuma área conveniente onde helicópteros ou *Harriers*<sup>5</sup> pudessem realmente se esconder; a enseada dista 50 milhas de Porto Stanley e necessitaria do uso dos helicópteros (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

*San Carlos* não era perfeita, mais foi o que chegou mais perto de atender aos requisitos navais e anfíbios. Levando em consideração todos os elementos apresentados pelos Comandantes das Forças, a enseada de *San Carlos* foi escolhida como AOA, sendo necessária

---

3 Uma presença britânica forte e sustentável em terra será alcançada desembarcando a 3ª Brigada de Comando, somada por dois grupos do Batalhão de Paraquedistas (cerca de 5.500 homens), no dia 16 de maio ou nos subsequentes. A força estabelecerá uma cabeça de praia próxima o suficiente para exercer pressão militar e psicológica direta contra a principal força argentina na área de Porto Stanley. Isso pode ser o suficiente para convencer os argentinos de que sua própria posição é militarmente indefensável e que eles podem honrosamente concordar com a rendição, mas a possibilidade de que o inimigo avance para uma batalha decisiva deve ser levada em consideração para a seleção da cabeça de praia. (Tradução nossa).

4 Sistema lançador de mísseis, instalado em terra e capaz de realizar a defesa antiaérea. (CLAPP; TAILYOUR, 1986)

5 Aeronaves britânicas utilizadas para o combate ar-ar. (CLAPP; TAILYOUR, 1986)

apenas a confirmação da data de realização do AssAnf (BIJL; ALDEA, 2003).

Na próxima seção, serão analisadas as ações realizadas pelos britânicos no AssAnf realizado em *San Carlos*.

### 3.6 O ASSALTO ANFÍBIO EM SAN CARLOS

Em 1º de maio, foram realizadas as primeiras inserções das Forças Especiais nas Malvinas, com a utilização de helicópteros e botes de ataque rápido. As Forças Especiais britânicas, os *Special Boat Section* (SBS) e os *Special Air Service* (SAS) desempenharam um papel fundamental, agindo antecipadamente para a obtenção de informações essenciais e realizando incursões anfíbias para destruir as defesas em terra e também para desorganizar e confundir as forças argentinas (DUARTE, 1986).

Dentre algumas das informações solicitadas por Clapp às Forças Especiais, estavam o moral do inimigo, sua estrutura de comando, tipos e números de armas, locais de concentração do inimigo, sua capacidade de mover tropas, a localização de campos minados (em terra e no mar) e os centros de comunicação (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

Em um dos desembarques dos SAS, na noite do dia 18 de maio, ocorreu a primeira perda significativa para os britânicos. Um helicóptero *Sea King*, que transportava 22 militares do regimento dos SAS, caiu no mar, aparentemente como resultado de uma colisão com um pássaro. No acidente, 17 homens desse regimento foram perdidos. Todas as vidas perdidas em um conflito são ruins, mas esses eram homens de habilidades excepcionais (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

As ações realizadas pelas Forças Especiais foram bem-sucedidas no apoio à Força de Desembarque, que conseguiu desembarcar sem grande resistência por parte do inimigo.

No intuito de confundir as forças argentinas, os britânicos realizaram a *Operation Tornado* e o *HMS Glamorgan* foi o encarregado de realizar essa Demonstração Anfíbia,

bombardeando alvos nas praias próximas ao Porto *Stanley*. O objetivo era fazer com que os argentinos acreditassem que os desembarques ocorreriam diretamente ou muito perto de *Stanley*, em um golpe de uma só vez, nos mesmos moldes como é realizado pelos EUA. Essa operação foi mais útil do que era esperado e ajudou a manter as significativas forças argentinas bem longe de *San Carlos* (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

Segundo Clapp (1986), no dia 18 de maio, o canal de televisão britânico BBC anunciou que as forças britânicas estavam em posição e prontas para retomar as Ilhas Malvinas. O desembarque havia sido planejado para ocorrer no dia 21 de maio (dia D), às 02:30 (hora H) no horário local. Essa informação baixou o moral da tropa, tendo em vista que era uma operação perigosa e que o fator surpresa era um ponto chave para o sucesso.

Navios-escolta foram posicionados próximos a *San Carlos* para prover defesa antiaérea e as aeronaves realizaram a função de Patrulha Aérea de Combate (PAC) e Alarme Aéreo Antecipado (sigla em inglês – AEW) para se opor ou, pelo menos, minimizar os possíveis ataques aéreos argentinos. Os navios comandados pelo ComForTarAnf entraram na AOA em formatura e realizando zigue-zague, a fim de evitar possíveis ataques submarinos (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

No que diz respeito às minas, as forças britânicas acreditavam que os argentinos poderiam implantar um campo minado em Porto *Stanley*. Assim, a hipótese de implantação de um campo minado em *San Carlos* foi descartada (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

O navio *HMS Antrim* foi posicionado na AOA para realizar o ApFN em pontos de observação das forças argentinas, os quais haviam sido informados pelas forças especiais que se encontravam em terra.

Em 21 de maio, ocorreu o desembarque em *San Carlos* e, mesmo sem ter sido realizado um ensaio completo, a ação foi bem-sucedida. Alguns pequenos atrasos ocorreram devido à falta de prática dos militares. As ForDbq em terra encontraram muitas dificuldades

para se comunicar com o *HMS Fearless*, navio onde se encontrava o ComForTarAnf, e isso afetava o descarregamento dos suprimentos, tendo em vista que o ComForTarAnf não sabia as reais necessidades da força em terra (BADSEY; HAVERS; GROVE, 2005).

Nem os navios anfíbios, nem os navios-escolta estavam equipados com radares adequados para operar perto de terra e poucos navios tinham armas de defesa de ponto capazes de impedir um ataque aéreo. A Marinha britânica tinha desenvolvido excelentes sistemas de armas, mas estes foram projetados para enfrentar os mísseis russos de longo alcance (HASTINGS; JENKINS, 1983).

Apesar dos ataques aéreos, em seis dias, o ComForTarAnf havia desembarcado a maior parte da 3ª Brigada, com seus equipamentos e suprimentos de combate. Devido à pressa no carregamento realizado antes do suspender dos navios, os suprimentos estavam espalhados por diversos navios e, com isso, eles precisaram permanecer mais tempo expostos aos ataques inimigos. Os navios não podiam deixar a enseada de *San Carlos* antes que uma quantidade razoável de suprimentos estivesse em terra para sustentar a campanha terrestre (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

Segundo Clapp (1986), após ser estabelecida a cabeça de praia e o comando operacional ser transferido para o ComForDbq, o ComForTarAnf se torna o Comandante do Grupo Anfíbio e está livre para deixar a ADbq, podendo ser empregado para apoiar outro desembarque anfíbio. Do mesmo modo, após o término da fase anfíbia, a AOA se torna a Área de Transporte.

Na próxima seção, serão analisados o emprego da 5ª Brigada de Infantaria e os fatores que ocasionaram o desastre ocorrido em *Bluff Cove* e *Fitzroy*.

### **3.7 O DESASTRE DE BLUFF COVE E FITZROY**

Com a chegada da 5ª Brigada de Infantaria (Exército), o General Jeremy Moore

assume o Comando da Força Terrestre, ficando subordinados a ele o Brigadeiro Julian Thompson, Comandante da 3ª Brigada de Comando, e o Brigadeiro Tony Wilson, Comandante da 5ª Brigada de Infantaria, conforme ilustrado na figura 2 (seção 2.2).

Não se sabia ao certo qual função seria desempenhada pela 5ª Brigada e o Brigadeiro Wilson pressionava o General Moore para que essa brigada fosse utilizada como uma opção para o flanco sul da ilha. Wilson estava com medo de que a 3ª Brigada pudesse vencer a guerra antes de os seus militares entrarem em ação (BIJL; ALDEA, 2003).

A falta de disciplina e treinamento da 5ª Brigada e a escassez de comunicações levaram a baixas de fogo amigo. O primeiro incidente ocorreu na noite de 5 de junho, quando o *HMS Cardiff* abateu, por engano, um dos cinco helicópteros *Gazelle* da Brigada (BOLIA, 2004).

Segundo Bolia (2004), o General Moore autorizou uma investida da 5ª Brigada ao sul e ele esperava que, após o desembarque em *San Carlos*, esses militares marchassem para o sul até *Goose Green*, posicionando-se no flanco direito da 3ª Brigada de Comando nas colinas próximas a *Stanley*. Em vez disso, uma parcela dessa Brigada foi transportada por um helicóptero *Chinook* e levada para *Fitzroy* e *Bluff Cove*, com a aprovação de Wilson, mas sem primeiro notificar Moore. Wilson, então, apresentou a ação a Moore como um fato consumado.

Essa ação realizada pelo Brigadeiro Wilson gerou um grande problema logístico e de C<sup>2</sup>. Eles se posicionaram a cerca de 55 quilômetros à frente da unidade mais próxima da 5ª Brigada. Esses militares possuíam apenas os suprimentos que haviam levado em suas mochilas, com pouca munição e sem cobertura aérea. Para realizar o apoio a esses militares, os britânicos não possuíam unidades aéreas suficientes e, por terra, esse transporte era impossível, devido às características do terreno. A única forma de realizar esse transporte de *San Carlos* para *Bluff Cove* e *Fitzroy* era pelo mar (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

Foram planejados dois desembarques nas proximidades de *Bluff Cove* para o transporte da brigada. No primeiro, foi utilizado um navio de desembarque anfíbio, o *HMS Intrepid*, que navegou até as proximidades de *Bluff Cove* e lançou duas *Landing Craft Utility* (LCU). Esse desembarque ocorreu sem muitos problemas. Devido aos problemas na comunicação entre o Clapp e Woodward, os navios-escolta britânicos não sabiam que esse desembarque ocorria naquela área e, ao avistarem a movimentação pelo mar, apontaram suas armas. Por questão de segundos não ocorreu o fogo amigo nas LCU. Após a realização desse desembarque, essas LCU permaneceram em *Bluff Cove* para auxiliar o próximo, que ocorreria na noite seguinte (BOLIA, 2004).

Segundo Clapp (1986), no segundo desembarque, seria utilizado outro navio de desembarque anfíbio, o *HMS Fearless*, com suas duas LCU para o transporte de suprimentos e equipamentos pesados. O restante da tropa seria embarcado nas LCU que já se encontravam em *Bluff Cove*, em um ponto preestabelecido. Porém, quando o *HMS Fearless* chegou nesse ponto, essas LCU não foram encontradas e a decisão foi desembarcar apenas as embarcações que já se encontravam carregadas com suprimentos e equipamentos pesados. O restante da 5ª Brigada foi levado de volta para *San Carlos* a bordo do *HMS Fearless*.

Na segunda tentativa de realizar o desembarque, o almirante Fieldhouse proibiu a utilização do *HMS Intrepid* e do *HMS Fearless*, para evitar que fossem expostos a ataques inimigos. Foram, então, utilizados os *Sir Galahad* e o *Sir Tristram*, navios de desembarque logístico da frota auxiliar da Marinha britânica. Nos mesmos moldes dos desembarques ocorridos nos dias anteriores, esse também seria realizado no período noturno. Contudo, devido a atrasos durante o carregamento, os navios somente conseguiram chegar ao local ao amanhecer e, em vez de irem para *Bluff Cove*, atracaram em *Port Pleasant*, em *Fitzroy*. Os militares não gostaram da ideia de ter que desembarcar em *Fitzroy* e marchar por 5 milhas até *Bluff Cove*. O Comandante da tropa ordenou que os militares não desembarcassem e informou

que a tropa só iria para *Bluff Cove* por mar (BOLIA, 2004).

Nessa manhã, observadores argentinos avistaram os navios e, prontamente, foram ordenados ataques aéreos. O *HMS Plymouth* se encontrava na área, realizando apoio de fogo naval em alguns alvos na proximidade de *Stanley*, e foi o primeiro a ser atingido pelos ataques aéreos argentinos. As bombas lançadas sobre ele não explodiram e, mesmo com alguns pequenos focos de incêndio, conseguiu navegar até *San Carlos*, onde os danos foram reparados. Já o *Sir Galahad* não teve a mesma sorte e acabou sofrendo bastante com os ataques, tendo que ser abandonado. Devido à decisão do Comandante da tropa, de não desembarcar seus militares, as perdas foram significativas. O *Sir Tristram* também sofreu com os ataques, mas, por possuir menos militares a bordo, a perda foi menor (HASTINGS; JENKINS, 1983).

Apesar da trágica perda de vidas, o desastre em *Fitzroy* foi mais um alerta do que um revés para as forças britânicas. O *Sir Galahad* e uma LCU foram perdidos, além de munições e alguns equipamentos de comunicação. O desastre atrasou o ataque a *Stanley* em dois dias e, apesar de não ter afetado o resultado da guerra, poderia ter sido facilmente evitado.

O *Sir Galahad* e o *Sir Tristram*, por serem navios da frota auxiliar da Marinha britânica, não possuíam capacidade de defesa antiaérea. A decisão do Almirante Fieldhouse de não utilizar os navios de desembarque anfíbio *HMS Intrepid* e *HMS Fearless* foi um prefácio para que o desastre acontecesse.

Em sua obra, Clapp (1986) relata que o serviço de inteligência britânico havia detectado mensagens das forças argentinas, as quais informavam que as atividades das forças britânicas teriam aumentado em *Fitzroy* e *Bluff Cove* e solicitavam que ataques aéreos fossem realizados naquela área. O autor relata também que o treinamento conjunto entre a Marinha e o Exército havia sido abandonado, conforme pode ser visualizado no trecho a seguir:

[...] Much later I was told that our intelligence had intercepted messages highlighting the increased activity in the Fitzroy/Bluff Cove area and calling for an air attack, but this information was never passed on to me. Whether it would have been possible to react in time and change the plans which had been agreed by, and indeed involved, all three CTGs I do not know. The seeds of that unsatisfactory day were sown years before when Joint Army/Navy warfare training was abandoned along with so many other aspects of inter-Service co-operation. The importance of the event in military terms was grossly over-exaggerated in the public eye by the unfortunate attention of so many of the media who had been invited to the area for quite a different reason [...] (CLAPP; TAILYOUR, 1986, p. 314)<sup>6</sup>

No próximo capítulo, serão analisadas as ações realizadas pelas forças britânicas sob a ótica do preceito teórico do CFN da Marinha do Brasil.

---

6 Mais tarde, me disseram que a nossa inteligência tinha interceptado mensagens destacando o aumento da atividade na área do Fitzroy / Bluff Cove e pedindo um ataque aéreo, mas essa informação não foi passada para mim. Se seria possível reagir a tempo e mudar os planos que tinham sido acordados e, de fato, envolvido todos os três CTGs, eu não sei. As sementes daquele dia insatisfatório foram plantadas anos antes, quando o treinamento de guerra Conjunto Exército / Marinha foi abandonado, junto com tantos outros aspectos da cooperação entre as Forças. A importância do evento em termos militares foi grosseiramente exagerada aos olhos do público pela lamentável atenção de tantos meios de comunicação que foram convidados para a área por um motivo bem diferente. (Tradução nossa).

## **4 AS OPERAÇÕES ANFÍBIAS BRITÂNICAS À LUZ DO PRECEITO TEÓRICO DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIIS DA MARINHA DO BRASIL**

Neste capítulo, serão investigados os possíveis pontos de aderência entre o preceito teórico do CFN da Marinha do Brasil e as OpAnf realizadas pelas forças britânicas para a retomada das Ilhas Malvinas. Então, será respondida a pergunta da presente pesquisa, que se resume em verificar se a aplicação dessa teoria minimizaria as dificuldades encontradas pelos britânicos nas diversas operações realizadas, em 1982, para reaver a posse das Ilhas Malvinas.

Este capítulo será dividido em três seções. Na primeira, serão analisados os pontos de aderência nas modalidades de uma OpAnf. Na segunda, serão abordados os pontos de aderência nas fases das OpAnf. Por fim, a última seção analisará os aspectos relevantes referentes ao C<sup>2</sup>.

### **4.1 MODALIDADES DE OPERAÇÕES ANFÍBIAS**

Ao analisar as OpAnf realizadas pelas forças britânicas, foi observada a utilização de três modalidades de OpAnf previstas no preceito teórico do CFN da Marinha do Brasil.

A primeira, a IncAnf, foi realizada vinte dias antes do desembarque das tropas nas ilhas. Nesse momento, as ForInc foram inseridas na AOp por helicópteros e botes de ataque rápido, com o objetivo de obter informações sobre os locais de concentração de tropas inimigas, destruir as defesas em terra e desorganizar e confundir as forças argentinas. As ações realizadas por essa ForInc foram bem-sucedidas e essenciais para que o desembarque das tropas ocorresse com êxito.

A segunda modalidade, a demonstração anfíbia, foi caracterizada pela utilização do navio *HMS Glamorgan*, na operação intitulada *Operation Tornado*. Esse navio foi encarregado de realizar o bombardeio de alvos próximos a Porto *Stanley*, com o objetivo de

confundir as forças argentinas, fazendo com que essas forças acreditassem que os desembarques ocorreriam naquela região. O CGCFN-1-1 prevê, que na demonstração anfíbia, também deve ser realizada uma parte do MNT, com a utilização de embarcações de desembarque vazias em conjunto com o fluxo de mensagens, a fim de buscar o realismo e alcançar o efeito desejado.

A última modalidade analisada, o AssAnf, foi conduzida pelas forças britânicas no momento em que chegaram à AOA. Essa operação tinha como objetivo o estabelecimento de uma ForDbq nas praias da enseada de *San Carlos*.

Conforme apresentado no segundo capítulo, de acordo com o preceito teórico do CFN, o AssAnf deve atender a diversos requisitos, dentre eles, a surpresa e a busca pela superioridade aérea local. Do mesmo modo, as forças britânicas consideravam o fator surpresa um ponto chave para o sucesso dessa operação, assim como utilizavam aeronaves nas funções de PAC e AEW, que forneciam informações referentes à movimentação de aeronaves argentinas, a fim de neutralizar ou, pelo menos, minimizar os ataques aéreos.

Apesar de o AssAnf ter sido realizado sem grandes problemas nas praias da enseada de *San Carlos*, a mídia acabou influenciando negativamente nesse ponto, quando, três dias antes, o canal de televisão britânico BBC anunciou que as forças britânicas estavam em posição e prontas para retomar as Ilhas Malvinas.

Segundo Clapp, ComForTarAnf, essa modalidade se encerra no momento em que a CP for estabelecida e o ComForDbq estiver pronto para assumir a responsabilidade pelas operações subsequentes. Tal procedimento também foi observado no preceito teórico apresentado no segundo capítulo.

Sendo assim, o método de realização dessas modalidades de OpAnf utilizadas pelas forças britânicas, em conjunto com seus objetivos, se coaduna com o preceito teórico estudado neste trabalho e apresentado no segundo capítulo.

## 4.2 FASES DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS

O preceito teórico apresentado no segundo capítulo prevê que a fase de Planejamento de uma OpAnf se inicia com o recebimento de uma DI pelo ComForTarAnf e, a partir de então, são realizadas reuniões formais entre os Comandantes das Forças-Tarefa, acompanhados de seus Estados-Maiores, nas quais são definidos os aspectos de interesse comum.

Em sua obra, o ComForTarAnf britânico relata que o planejamento de uma OpAnf também deve se iniciar com a emissão de uma DI, seguida dos planos de carregamento e armazenamento. Porém, na retomada das Ilhas Malvinas, esse documento foi emitido após o suspender das forças em direção ao Atlântico Sul.

Tanto no capítulo 2, quanto no capítulo 3, se observa que o embarque deve ser realizado a partir da elaboração dos planos de embarque e armazenamento, o que acabou não ocorrendo na operação realizada pelos britânicos. A pressa no carregamento dos navios gerou sérios problemas logísticos nos desembarques realizados em *San Carlos*. Por não se saber o que havia sido carregado em cada navio, as embarcações tiveram que ficar mais tempo expostas aos ataques inimigos durante essa fase.

Dentre os aspectos de interesse comum definidos nas reuniões formais, chamados de decisões fundamentais, foi observado que os critérios utilizados pelos britânicos para a escolha da AOA, das CP e o Dia-D e Hora-H são também previstos no preceito teórico do CFN.

A escolha da AOA e das CP leva em consideração as possibilidades e limitações da ForTarAnf e da ForDbq, tais como a facilidade para a navegação no período noturno, praias com gradientes adequados para as embarcações de desembarque, agilidade na proteção contra ameaças de superfície e aérea e terreno facilmente defensável após o desembarque.

Para a definição da enseada de *San Carlos* como AOA, observou-se que os

britânicos levaram em consideração os requisitos navais e anfíbios apresentados no parágrafo anterior. Acreditavam que as forças argentinas não teriam implantado um campo minado naquela área e que não encontrariam grande resistência em terra das forças argentinas, por imaginar que o desembarque das tropas ocorreria em Porto *Stanley*. Essas circunstâncias favoráveis foram confirmadas durante o desembarque.

De acordo com o preceito teórico, a fase do Ensaio tem o propósito de verificar o estado de prontidão e a familiarização de todos os escalões da ForTarAnf. Deve ser realizada sob as condições tão próximas quanto possível das que se espera encontrar na AOp. As forças britânicas também previram a realização de um ensaio na ilha de Ascensão, porém, essa ilha não possuía as mesmas características da AOp e, com o pouco tempo disponível, esse ensaio não foi realizado como era previsto.

Segundo o CGCFN-1-1, a fase do Assalto começa no momento em que o corpo principal da ForTarAnf chega à ADbq. Nas horas que precedem a realização do assalto, são intensificadas as operações aéreas, com a finalidade de se opor a possíveis ataques aéreos inimigos, e também o ApFN e o ApFAe, com o intuito de destruir ou neutralizar as defesas em terra que possam se opor à aproximação dos navios. O apoio de fogo é igualmente utilizado após a realização do assalto, a fim de prover o apoio à progressão das tropas no terreno.

Para a realização do assalto, o ComForTarAnf britânico, durante a travessia para o Atlântico Sul, recebeu um esboço da diretiva da *Operation Sutton*, que tinha como objetivo o desembarque da ForDbq nas Ilhas Malvinas. Antes da realização desse assalto, o navio *HMS Antrim* foi utilizado para a realização do ApFN em pontos de observação das forças argentinas. Durante a pesquisa realizada, não foi observada a utilização de aeronaves britânicas para a realização do ApFAe.

Posto isso, podem-se observar diversos pontos de aderência entre o preceito

teórico e as fases das OpAnf utilizadas pelos britânicos. No entanto, devido ao pouco tempo concedido pelo nível político britânico, as fases de Planejamento, Embarque e Ensaio não foram bem realizadas, acarretando problemas durante o desembarque em *San Carlos* e dificuldades para as tropas, que jamais haviam realizado essa operação. Conforme relatado no capítulo anterior, o sucesso de uma OpAnf depende muito das decisões e ações tomadas antes mesmo de o primeiro navio ser carregado.

### 4.3 COMANDO E CONTROLE

Durante as diversas operações realizadas pelas forças britânicas nas Ilhas Malvinas, foi observado que as dificuldades de C<sup>2</sup> e comunicações ocasionaram perdas de tropas, meios navais e aeronavais.

Durante a pesquisa realizada, foi observado que a Marinha do Brasil e as forças britânicas empregam as mesmas relações de comando entre o ComForTarAnf e o ComForDbq durante as fases de uma OpAnf.

Na execução do planejamento, o ComForTarAnf é o responsável pela preparação geral dos planos para a operação e atua como autoridade coordenadora, porém, não existe subordinação entre o ComForTarAnf e o ComForDbq.

Ao final da fase de planejamento, as relações de comando são alteradas, ficando o ComForDbq subordinado ao ComForTarAnf, que assume a responsabilidade pela operação. Ao término do assalto, quando a CP estiver estabelecida e houver instalações de C<sup>2</sup> estabelecidas em terra, o ComForDbq deixa de ficar subordinado ao ComForTarAnf e assume o controle das ações subsequentes.

A estrutura de comando utilizada durante a retomada das ilhas previa que os Comandantes das Forças-Tarefa que se deslocariam para o Teatro de Operações estavam subordinados diretamente ao CFT, que ficou sediado em *Northwood* (Reino Unido), e

possuíam a mesma posição hierárquica entre eles.

Conforme apresentado no capítulo 2, o preceito teórico prevê que o ComForTarAnf deve ficar subordinado ao COMTOM ou, caso a AOp seja muito extensa, deverá ser designado um Comandante-Geral da Operação. Durante as operações realizadas pelos britânicos, foi observada a falta de um ComImSup das Forças-Tarefa no Teatro de Operações.

Esse distanciamento do CFT em relação ao Teatro de Operações prejudicou as comunicações com os Comandantes no nível operacional e, por diversas vezes, essa comunicação era realizada apenas com o Contra-Almirante Woodward, Comandante do Grupo-Tarefa composto pelos porta-aviões e escoltas. Woodward era um Oficial-General de duas estrelas e era considerado por Fieldhouse como o “*primus inter pares*”<sup>7</sup> (CLAPP; TAILYOUR, 1986).

A falta de comunicação direta do ComForTarAnf e do ComForDbq com o Almirante Fieldhouse gerou um atraso no recebimento de informações e o surgimento de uma desconfiança em relação ao Contra-Almirante Woodward. De acordo com o preceito teórico apresentado no capítulo 2, a confiança mútua entre os comandantes, estados-maiores e escalões subordinados é essencial o pleno exercício do C<sup>2</sup>.

O avanço tecnológico faz com que as operações militares se tornem mais dinâmicas e complexas, exigindo uma realimentação constante de informações ao Oficial que exerce o C<sup>2</sup>, sendo que distanciamento do CFT dificultou essa realimentação.

Durante os desembarques realizados em *Bluff Cove* e *Fitzroy*, foi observado que os problemas no C<sup>2</sup> e nas comunicações levaram ao fratricídio. Woodward posicionou o navio *HMS Cardiff* nas proximidades de *Bluff Cove* a fim de realizar o ApFN nas proximidades de Porto *Stanley* e não sabia que o desembarque de tropas da 5ª Brigada aconteceria naquela região. Uma embarcação de desembarque quase foi atacada, já o helicóptero *Gazelle* da

---

7 Expressão de origem do latim, que significa “o primeiro entre os iguais”. (CLAPP; TAILYOUR, 1986)

Brigada não teve a mesma sorte e foi abatido.

A forma isolada pela qual as decisões eram tomadas pelos comandantes também gerava sérios problemas. O primeiro ponto observado foi o momento em que o Brigadeiro Wilson, Comandante da 5ª Brigada, autorizou que parcela da sua tropa fosse transportada por um helicóptero para *Bluff Cove*, sem a autorização de Moore, Comandante da Força Terrestre. Essa tropa acabou ficando isolada, mal equipada e sem suprimentos e, devido às condições do terreno, foi necessária a utilização de navios para a realização de um desembarque do restante da tropa e suprimentos naquela região.

O segundo ponto observado foi a decisão do Almirante Fieldhouse de não autorizar que os navios *HMS Intrepid* e *HMS Fearless* fossem utilizados para a última tentativa de desembarque das tropas em *Bluff Cove*, tendo que ser empregados os *Sir Galahad* e o *Sir Tristram*, navios de desembarque logístico da frota auxiliar da Marinha britânica, que não possuíam capacidade de defesa antiaérea, que acabaram sendo alvejados pelos ataques aéreos argentinos.

O último ponto a ser considerado em relação a essas decisões tomadas de forma isolada ocorreu quando o Comandante da tropa embarcada no *Sir Galahad* ordenou que seus militares não desembarcassem em *Fitzroy*, por não gostar da ideia de ter que marchar até *Bluff Cove*. Em consequência, essa tropa também foi atingida pelos ataques aéreos argentinos direcionados ao *Sir Galahad* e muitos militares foram mortos.

Segundo o preceito teórico apresentado no capítulo 2, as informações coletadas pela estrutura de inteligência e compartilhadas com o Comandante Operacional aumentam sua percepção dos fatores e das condições que afetam a execução das tarefas, facilitando a tomada de decisões.

Nesse aspecto, foi observado que o serviço de inteligência britânico havia detectado mensagens argentinas que solicitavam ataques aéreos às forças britânicas em *Bluff*

*Cove e Fitzroy*. Essa informação não foi passada para o ComForTarAnf britânico a tempo de permitir o cancelamento da decisão de realizar os desembarques e evitar os ataques aéreos realizados pelas forças argentinas. Essa falha de comunicação levou à perda de meios navais, tropas da 5ª Brigada, equipamentos de comunicação e suprimentos.

Diante das considerações expostas neste capítulo, conclui-se que as relações de comando estabelecidas durante a realização das OpAnf pelas forças britânicas estão em conformidade com o preceito teórico do CFN da Marinha do Brasil apresentado no capítulo 2. Foi observada a falta de um ComImSup das Forças-Tarefa no Teatro de Operações, que, conforme mencionado anteriormente, seria o COMTOM ou o Comandante-Geral da Operação.

As falhas nas comunicações e na estrutura de C<sup>2</sup> britânicas poderiam ter sido decisivas no resultado do conflito. O distanciamento do CFT, sediado em *Northwood*, dos demais comandantes, levou a uma diminuição da sua consciência situacional<sup>8</sup>, ocasionando falhas no processo de tomada de decisão. Esse distanciamento também contribuiu para a tomada de decisões de forma isolada pelos comandantes das forças no Teatro de Operações.

Dada por encerrada a análise sobre o confronto entre o preceito teórico do CFN da Marinha do Brasil e as OpAnf realizadas pelas forças britânicas para a retomada das Ilhas Malvinas, será apresentada, no próximo capítulo, a conclusão sobre a pesquisa realizada.

---

8 Consciência situacional é a percepção precisa dos fatores que afetam a execução da tarefa durante um período determinado de tempo. (BRASIL, 2020e, p.163).

## 5 CONCLUSÃO

Esta pesquisa buscou discorrer sobre as OpAnf realizadas pelas forças britânicas para reaver a posse das Ilhas Malvinas e analisar os pontos de aderência com o preceito teórico do CFN da Marinha do Brasil, verificando se a aplicação dessa teoria minimizaria as dificuldades encontradas pelos britânicos nessa campanha.

Para atingir o propósito da pesquisa, foi empregada a metodologia do confronto entre a teoria e a realidade, por meio de uma verificação bibliográfica e documental.

Primeiramente, foi apresentado o preceito teórico das OpAnf realizadas pelo CFN da Marinha do Brasil, com enfoque nas modalidades de IncAnf, demonstração anfíbia e AssAnf, bem como nas fases de Planejamento, Embarque, Ensaio e Assalto. Foram também apresentadas as relações de comando entre as forças nas diversas fases de uma OpAnf, dentro da estrutura do C<sup>2</sup>, e os principais aspectos referentes ao ApFN e ApFAe.

Em seguida, foram expostas as OpAnf realizadas pelas forças britânicas para a retomada das Ilhas Malvinas, analisando as características do Teatro de Operações, a estrutura de comando das forças britânicas durante as OpAnf, os argumentos utilizados para a escolha de *San Carlos* como a AOA e as diversas ações realizadas durante as fases de planejamento e embarque ocorridas no Reino Unido e na ilha de Ascensão e os desembarques realizados em *San Carlos*, *Bluff Cove* e *Fitzroy*.

Posteriormente, foram analisados os pontos de aderência entre a teoria e a realidade. Observou-se que as OpAnf realizadas pelos britânicos estão em consonância com a teoria das OpAnf do CFN da Marinha do Brasil apresentada no capítulo 2, porém, foram observados alguns pontos que merecem destaque.

As fases de Planejamento, Embarque e Ensaio não puderam ser bem realizadas, tendo em vista que, por determinações do nível político, a retomada das Ilhas Malvinas deveria ocorrer o mais rápido possível, fazendo com que algumas etapas fossem suprimidas

ou mal realizadas.

Observou-se também que as informações obtidas pela atividade de inteligência não devem ser negligenciadas e que seu rápido compartilhamento com o Comandante operacional é essencial para a tomada de decisão. Se essas informações tivessem sido levadas ao ComForTarAnf britânico antes do desembarque em *Bluff Cove*, poderiam ter sido evitados os ataques aéreos argentinos aos navios *Sir Galahad* e *Sir Tristram* e as conseqüentes perdas de vidas e meios navais.

Concluiu-se, ainda, que, durante as diversas operações realizadas pelas forças britânicas para a retomada das Ilhas Malvinas, havia a necessidade de uma melhor estrutura de C<sup>2</sup>, bem como de um Comandante-Geral da operação presente no Teatro de Operações.

O afastamento do CFT do Teatro de Operações diminuiu sua consciência situacional, prejudicando seu processo de tomada de decisão, e também contribuiu para que diversas decisões fossem tomadas de forma isolada, levando ao fogo amigo e culminando na derrubada de um helicóptero das forças britânicas por um navio da Força-Tarefa de Contra-Almirante Woodward.

Dessa forma, foi atingido o propósito da pesquisa. Em resposta à questão proposta, observou-se que as dificuldades encontradas pelas forças britânicas poderiam ter sido minimizadas se: o tempo disponibilizado para a retomada das ilhas (interferência do nível político) fosse suficiente para a adequada realização das fases de Planejamento, Embarque e Ensaio; e fosse designado um Comandante-Geral da Operação no Teatro de Operações, conforme previsto no preceito teórico do CFN da Marinha do Brasil.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. *Manual de Apoio de Fogo de Fuzileiros Navais - CGCFN-50*. Rio de Janeiro, 2020.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. *Manual de Operações da Força de Desembarque - CGCFN-1-1*. Rio de Janeiro, 2020a.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. *Manual de Planejamento de Fuzileiros Navais - CGCFN-60.4*. Rio de Janeiro, 2020b.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. *Manual de Comando e Controle de Fuzileiros Navais - CGCFN-60*. Rio de Janeiro, 2020c.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. *Manual de Operações Anfíbias - MD33-M-14*. Brasília, DF, 2020d.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. *Doutrina de Operações Conjuntas – MD30-M-01 (Vol. 1)*. Brasília, DF, 2020e.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. *Glossário das Forças Armadas – MD35-G-01 (Vol. 1)*. Brasília, DF, 2020f.

BIJL, Nick V.D.; ALDEA, David. *5th infantry in the Falklands - 1982*. South Yorkshire: 2003. 339 p.

BADSEY, S.; HAVERS, R.; GROVE, M. *The Falklands conflict twenty years on lessons for the future*. London – New York: 2005. 324 p.

BOLIA, S. Robert. The Falklands War: *The Bluff Cove Disaster. Periodical: Military Review*, Volume 84 n°6: November-December 2004. 49 p.

CLAPP, Michael; TAILYOUR, Ewen S. *Amphibious Assault Falklands – the battle of San Carlos Water*. South Yorkshire: 2012. 406 p.

DUARTE, Paulo Q. *Conflito das Malvinas (Vol. I e II)*. Rio de Janeiro. Bibliex: 1986.

HASTINGS, Max; JENKINS, Simon. *The Battle for the Falklands*. New York – London: W. W. Norton & Company, 1983. 357 p.

VIDIGAL, Armando A. F; ALVES DE ALMEIDA, Francisco Eduardo (Org.). *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a História*. Rio de Janeiro: Record, 2009. 541 p.

WOODWARD, S. *One hundred days*. London: 2012. 571 p.