

A GUERRA DAS MALVINAS: O PLANEJAMENTO ARGENTINO E O EMPREGO DA FROTA DO MAR SOB O PONTO DE VISTA DA ESTRATEGIA OPERACIONAL

CF (ARG) MIGUEL ANGEL MARCHESE

RESUMO

A guerra das Malvinas foi um conflito, em águas do Atlântico Sul, que envolveu um país em vias de desenvolvimento enfrentou uma potência colonialista histórica, e que, durante séculos dominou os mares. Vários foram os eventos que fizeram despertar tanto no âmbito militar, quanto no acadêmico. Inovações tecnológicas introduzidas na mesma, a bravura e a determinação de alguns guerreiros solitários, o aproveitamento político do conflito foram alguns desses fatores. Sem dúvidas muito foi escrito e analisado. Mas, independentemente de tudo, ainda merecem estudos a forma que foi realizada a condução política, estratégica, operacional e tática por parte de ambos os opositores. Do lado argentino exerceu-se uma condução político militar bastante particular, visto o Estado, à época, encontrar-se governado por militares. Mas, além disso, a Argentina entrava novamente em guerra, passado mais de cem anos, desde seu último conflito contra o Paraguai (1865-1870). Porém, muito havia evoluído na condução da guerra, fruto das experiências colhidas nas duas grandes guerras mundiais. Entretanto, a Argentina carecia de experiência e doutrina de emprego em operações conjuntas. Este trabalho procura analisar, à luz dos conhecimentos atuais da doutrina de estratégia operacional, como foi realizado o planejamento e a condução das Forças Conjuntas para a operação de conquista e defesa das ilhas, e se o emprego da Esquadra, a *Flota del Mar*, seguiu a esta doutrina, para a consecução dos objetivos nacionais traçados para este conflito.

Palavras-chave: Guerra das Malvinas. Estratégia Operacional, Arte Operacional, emprego da Esquadra, Teatro de Operações, Esquadra em Potência

ABSTRACT

The Falklands War was a conflict in South Atlantic which involved a developing country against a historical colonialist power that had controlled the seas for centuries. That war has brought many military and academic reflections. Technological devices, combatants bravery, determination of some lone warriors and the seizure of political opportunities were some of them. Without any doubt much has been written and analysed about that war. However, apart from all these, some studies must be conducted on political, strategic, operational and tactical levels by both contenders. In the Argentine side there was a very unique way of political conduct because Argentina was being ruled by a military junta. There has been a hundred years since Argentina entered her last war, the Paraguayan War (1865-1870). A lot of expertise had been acquired in two global world wars. Argentina, on the other hand, had lacked expertise and experience in joint operations. This paper discusses in terms of operational doctrine how planning and conduct of Argentine joint operations were carried out and if the employment of naval forces. The Flota del Mar, was conducted according to initially planned in order to conquer Argentine national objectives specified in that conflict.

Keywords: Falklands War, Operational Strategy, Operational Art, employment of Naval Forces, Theater of Operations, Fleet in Being

INTRODUÇÃO

A guerra das Malvinas surpreendeu o mundo por se tratar de um conflito convencional entre dois países ocidentais em plena guerra fria, não estando associada aos aspectos da bipolaridade mundial, por isso sua análise torna-se muito interessante.

Indubitavelmente o primeiro questionamento a que se chega é tentar entender quais os motivos levaram a Argentina ao conflito, em 1982. Evidentemente, ambos os opositores, quer dizer a Argentina e o Reino Unido (RU), consideravam *casus belli* as Ilhas Malvinas e embora o desenrolar do conflito e os resultados sejam conhecidos por todos os leitores, o propósito deste trabalho limita-se em analisar a luz dos conhecimentos atuais da doutrina de estratégia operacional, como foi realizado o planejamento e a condução das Forças Conjuntas para a operação de conquista e defesa das ilhas, e se o emprego da Frota do Mar obedeceu a esta doutrina, para a consecução dos objetivos nacionais traçados para este conflito.

Inicialmente, o trabalho apresenta alguns aspectos históricos e jurídicos sobre o conflito e aspectos geográficos da região. Em seguida, discorre sobre a questão do planejamento, os aspectos importantes do plano e os comandos operacionais durante as distintas fases do conflito. Posteriormente, são apresentadas as condições da esquadra Argentina no início do conflito e sobre o conceito de esquadra em potência.

Finalmente uma consideração final, que se propõe a emitir uma resposta aos diversos questionamentos e fazer algumas observações particulares em relação aos assuntos abordados.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Este autor considera conveniente, antes de entrar totalmente no tema deste trabalho, entender alguns fatos históricos do conflito, quer dizer, as razões primárias ou contribuintes, que levaram a Argentina à alteração do seu status quo, que logo, provocou a violenta reação do RU. Para responder a esta pergunta é indispensável abordar alguns aspectos históricos, jurídicos e geográficos da região.

Discorrendo sucintamente pela história, percebe-se que a mesma está fundamentada principalmente em razões jurídicas. Pode-se afirmar que a controvérsia teve a sua origem no século XV, especificamente, em 1492, quando do descobrimento do Continente Americano pela Espanha, particularmente a parte da América do Sul, fato só compartilhado com Portugal.

Diversos autores acreditam que o arquipélago no qual estão inseridas as Ilhas Malvinas, foi descoberto durante o século XVI, em 1520, pelo navegador espanhol Fernando de Magalhães. Entretanto o seu primeiro ocupante e colonizador foi o Capitão francês Luis Antonio do Bougainville. Este fato ocasionou fortes reclamações por parte da Espanha, que após árduas negociações internacionais, conseguiu a devolução dos territórios usurpados pela França, em 1767. Com a posse das ilhas consolidada pela Espanha, o RU¹ resolveu estabelecer um assentamento regional na Ilha da Trindade, em 1766. Tomando conhecimento do fato, a Espanha resolveu expulsar violentamente os britânicos, em 1770, ocasionando uma série de reclamações diplomáticas por parte do RU.

Os britânicos, com a honra manchada, negociaram com o rei espanhol uma presença

¹ O dia 1º de maio de 1707 foi criado o Reino Unido da Grã-Bretanha (RU). (Historic - UK)

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

temporária em Porto Egmont² e a retirada definitiva, em 1774, ocasionando assim um reconhecimento explícito e implícito da soberania espanhola na região, ratificado pela criação do Vice-Reino da Prata, em 1776, e a declaração da Nootka Sound, em 28 de outubro de 1790, pondo fim a qualquer tentativa de reivindicação por parte do RU nas Ilhas.

Proclamada, em 1810, a entidade jurídica e geográfica das Províncias Unidas do Rio da Prata, e, de acordo ao estipulado no Tratado do Tordesilhas (1494), estava estabelecida a posse natural da soberania em todos os territórios espanhóis, incluindo assim, o arquipélago das Malvinas, de acordo com o princípio do *uti possidetis*.

Durante a primeira parte do século XIX, se manteve latente o desejo geopolítico do RU, em relação às Ilhas, onde a mesma procurou argumentos para reclamar a sua soberania na região, apoiando-se em hipotéticos descobrimentos anteriores ao de Magalhães e ao assentamento regional de 1766.

Durante o desenrolar de 1830, em um ato de exercício da soberania Argentina, o então comandante político e militar das Ilhas Malvinas, Luis Vernet, em cumprimento às Leis da República Argentina, e executando os regulamentos de pescas de anfíbios, fez conhecer as regulamentações e proibições respectivas a todos os padrões de diversas nacionalidades que se encontravam em tarefas locais. Vernet, logo depois de comprovar as diversas violações às leis nacionais por parte de três (3) navios caça-lobos marinhos norte-americanos, ordena sua detenção. Este fato provocou uma reação inusitada dos Estados Unidos da América (EUA), onde consideraram afetados seus interesses, desconhecendo com isso, a legitimidade da soberania do Governo Argentino sobre as Ilhas, e a capacidade de governá-las.

Em 31 de dezembro de 1831, o navio norte-americano Lexington chegou às Ilhas Malvinas, antes de uma prévia passagem por Buenos Aires, desembarcando pessoal armado apoiado pelos canhões do navio, aprisionando argentinos, achincalhando a população, autoridades locais e o pavilhão nacional. Esta inexplicável agressão norte-americana, não se deteve, e continuou, com o seu reconhecimento quanto às pretensões de soberania do RU sobre o arquipélago, incitando-a implicitamente a controlar o mesmo.

Aproveitando-se desta situação gerada pelos EUA, o RU, enviou no dia 2 de Janeiro de 1833, a Porto Solidão, nas Ilhas Malvinas, a Corveta Clio. Ao atracar, a mesma içou a bandeira britânica, gerando um claro atropelo à soberania nacional da República Argentina sobre as Ilhas.

Um aspecto determinante para o perfeito entendimento dos vários questionamentos em relação à posse das Ilhas, por parte do RU e da Argentina, decorre da carência absoluta de população nativa, pois no momento de seu descobrimento as mesmas encontravam-se completamente desabitadas, situação única em casos pendentes de resolução no mundo.

Em 1964, o governo britânico apresentou à Organização das Nações Unidas (ONU) uma lista de territórios sob seu domínio, onde se almejava realizar a descolonização, entre os quais se encontravam as Ilhas Malvinas. Com isso, o governo argentino se apressou em objetar a medida, já que a mesma, de certa forma, contemplava a autodeterminação dos ilhéus, sendo isto inaplicável para este caso onde os habitantes atuais não constituem descendência da população original, que havia sido expulsa e transplantada por outra população proveniente do RU.

A Assembléia Geral da ONU, em 1965, por meio da Resolução nº 2065 estabeleceu que o território em disputa fosse uma questão bilateral e não trilateral como pretendia o RU, e que deveriam ser levados em conta os interesses, e não os desejos dos ilhéus.

As negociações foram passando por distintos estágios, de uma forma geral com aspectos positivos para a Argentina e um beneficiamento econômico por parte do RU.

Do ponto de vista geográfico, basta dizer que as ilhas se encontram a 346 km do

² Porto Egmont foi o primeiro assentamento do RU nas Ilhas Malvinas. Está localizado na Ilha Trindade (Saunders) no noroeste do arquipélago. (MRREE)

continente argentino e a mais de 12.000 km do RU, fazendo parte da plataforma continental Argentina e pertencendo à Patagônia.

Uma vez analisados os três aspectos cabe a pergunta. Foi a guerra a continuação da política por outros meios? Conforme afirmou Clausewitz.

O PLANEJAMENTO CONJUNTO

No dia 15 de dezembro de 1981, o Vice-Almirante Lombardo, assumiu o cargo de Comandante de Operações Navais (CON), com a presença do Comandante em Chefe da Armada, o Almirante Anaya, membro do Comitê Militar (COMIL), e máxima autoridade naval. Ao finalizar a cerimônia, é imposta a ordem de planejar a recuperação das Ilhas Malvinas (CARDOSO, 2007).

O Vice-Almirante Lombardo cita em seu informe:

Em nosso caso, a nível conjunto em 1981, não existia nenhum plano para a hipótese de conflito Malvinas. Era um enguiço evidente de nosso sistema de planejamento militar e para cuja solução o Estado-Maior Conjunto não tinha esboçado nenhuma iniciativa de trabalho. Esta era a situação concreta quando o General Galtieri assumiu o Poder Executivo e lhe apresentou o caso Malvinas, como um dos temas a resolver, para sua incipiente ação de governo. Além de não existirem planos de contingência para as Malvinas, tampouco havia alguma publicação para o planejamento, e nem para a ação conjunta das forças, exceção feita de um texto geral sobre doutrina básica (LOMBARDO, 1982, p.2, tradução nossa).

Cabe ressaltar, que até então o sistema de planejamento argentino vigente pautava-se nos objetivos nacionais, destes se derivavam os objetivos políticos e a política nacional para obtê-los. O nível político³ elaborava na época, um documento denominado Apreciação e Resolução da Estratégia Nacional (ARENAC), pelo qual se fixavam as hipóteses de conflito e de guerra. Este documento servia como ponto de partida para a realização da Diretiva Estratégica Nacional (DENAC), onde cada DENAC se correspondia a uma Diretiva Estratégica Militar (DEMIL), produzida no mais alto nível de condução estratégica militar da guerra. Ou seja, o Estado Maior Conjunto (EMCO) e esta Diretiva, se completavam aos planos militares julgados necessários por cada Força, produzidos nos níveis estratégico operacional e tático (RATTENBACH, 1988).

No caso do conflito das Malvinas foi percorrido o caminho inverso. O COMIL ordenou a confecção do plano militar, no nível estratégico operacional, com o máximo sigilo para a operação. Como não existiam as Diretivas Superiores, no nível político e estratégico militar, as Forças trataram de confeccionar seus planos com base apenas em conhecimentos obtidos por meio de suas experiências pessoais e não por informações emanadas pela Diretiva do Superior.

Essa foi à gênese do planejamento militar no processo de recuperação das Ilhas Malvinas. É importante assinalar que nenhuma data estava imposta para a realização da operação, e que, até em 13 de janeiro de 1982, os comandantes do Exército Argentino (EA) e da Força Aérea Argentina (FAA) não tomaram conhecimento de suas tarefas por ocasião da intervenção a ser realizada.

Conforme a História Marítima Argentina (1984), duas premissas foram impostas durante o planejamento. A primeira delas era que a operação deveria ser conjunta, e a segunda, que deveria ser na medida do possível sem interferir no cotidiano dos habitantes das Ilhas. As razões da primeira premissa deveram-se basicamente pela política entre as forças, ou seja, mostrar para a sociedade, os benefícios de um emprego conjunto das Forças Armadas

³ Os níveis de decisão na Argentina são: Político, Estratégico Militar, Estratégico Operacional e Tático.

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

(FA) e não o individualismo de cada Força, muito embora a Operação Rosário⁴ pudesse ter sido realizada integralmente com meios da Armada da República Argentina (ARA). O objetivo da segunda premissa pode ser esclarecido, ao pensar que o objetivo não era conquistar efetivamente, mas sim liberar um território onde os habitantes são considerados do mesmo Estado, ao menos pelos argentinos. Pensava-se que desta forma, a retomada poderia incidir favoravelmente em negociações posteriores.

A partir de 13 de janeiro de 1982, adicionou-se ao grupo de trabalho, a FAA, representada pelo Brigadeiro-Maior Sigmund Plessl, Comandante de Instrução e o General de Divisão Osvaldo J. García, Comandante do V Corpo do EA (MAYORGA, 1998).

No começo de março, o planejamento conjunto havia finalizado, consubstanciando o trabalho em um plano esquemático. Muito embora tenha sido um dos primeiros indícios de ação conjunta, não funcionava bem dessa forma, fato este corroborado pela não exposição do mesmo ao COMIL pelos planejadores, e sim, por cada Comandante das Forças integrantes, ou seja, o Almirante Lombardo expõe a visão de emprego da ARA ao Almirante Anaya, o General García expõe a visão do EA ao General Galtieri e o Brigadeiro Plessl ao Brigadeiro Lami Dozo da FAA. Depois de aprovados foram então finalizados (LOMBARDO, 1982).

Aspectos importantes do plano

Com o intuito de reforçar a análise, vale ressaltar algumas características mais importantes do plano de retomada das Ilhas:

a manobra consistia na execução de duas operações coordenadas, uma anfíbia e outra aerotransportada (MAYORGA, 1998);

dada as implicações políticas entre as Forças, previa-se uma operação conjunta (HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, 1984);

a recuperação dos territórios dar-se-ia com os habitantes sendo considerados da mesma nacionalidade, buscando obter o apoio e compreensão da população local, sem provocar danos à população (HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, 1984);

o plano procurava explorar a surpresa estratégica, a qual impediria o RU contar com o aviso prévio suficiente para realizar o reforço da guarnição local (MAYORGA, 1998);

à época os ingleses possuíam nas Malvinas uma guarnição ao redor de 40 Infantes de Marina (IM) alojados em Porto Argentino. Essa era a única força existente. Não tinham nas Ilhas, aviões de combate, tampouco navios de sua Frota (MAYORGA, 1998);

os navios enviados para a área eram navios auxiliares, geralmente o designado para as Malvinas era o HMS Endurance, possuindo um canhão com reduzido calibre e pouco poder militar. Havia ao redor de 100 civis com pouca experiência militar (LOMBARDO, 1982);

as ações de reforço nas Malvinas, com a presença de pessoal, aeronaves, navios de superfície ou submarinos não seriam em menos de 10 a 15 dias, a partir de tomada a decisão. Deve-se considerar que a Operação Rosário, partia da premissa da não previsão de reforços britânicos, explorando a surpresa estratégica. Como se observou no plano, este requisito era imprescindível (LOMBARDO, 1982);

da mesma forma que o plano procurava explorar a surpresa tática, não só como uma maneira de facilitar a tomada das posições, encontrando despreparadas as tropas britânicas evitando assim a reação dos mesmos, cumpriria o requisito de causar o mínimo de danos possíveis (LOMBARDO, 1982);

considerando o aprestamento dos meios, o adestramento do pessoal e os sistemas de incorporação de pessoal das Forças, estipulou-se como data inicial 9 de julho, e para a

⁴ O nome do plano para a captura das Malvinas foi Operação Azul, no traslado até o objetivo e como consequência da devoção do então Tenente-Coronel *Seineldin*, pelo Rosário, o comandante das tropas embarcadas, Contra-Almirante *Busser*, começou a chamá-lo de Rosário. Foi o nome que nos fatos impôs-se. Deve ficar claro que se trata da mesma e única operação.

execução, as forças necessitariam de um aviso prévio de no mínimo quinze dias (RATTENBACH, 1988), e

uma vez reconquistadas as Ilhas, ficariam nas Malvinas um grupo com cerca de 500 militares com o propósito de manter a ordem e colaborar com o governo local. A permanência da ARA e da FAA seriam mínimas e solicitadas ao EA (MAYORGA, 1998).

Esta previsão faz supor que não se vislumbrava uma reação imediata das Forças britânicas, entretanto, caso fosse necessário, demandaria o emprego de todos os meios das FA.

Segundo o autor pode-se observar que o plano, não apresentava inconvenientes em uma primeira análise. Embora tenha sido iniciado sem a participação de todas as Forças e sem informações emanadas pela Diretiva Superior. Como o plano foi realizado sem a previsão de imediata execução, poderia ter sido perfeitamente complementado com informações mais detalhadas.

A necessidade do conhecimento

Segundo Rattenbach (1988), em 9 de Março de 1982, a Junta Militar resolveu que o Chefe do Estado-Maior Conjunto (EMCO), exercesse a função de secretário do COMIL, servindo de elo de ligação entre as Forças Armadas e as autoridades políticas argentinas, para as questões relacionadas às Malvinas.

No dia 16 de março, o Chefe do EMCO, propôs à Junta Militar a ampliação da DENAC 1/82, prevendo a possível reação militar britânica, no caso das Malvinas. Esta ampliação da DEMIL contemplava basicamente, a elaboração de um plano esquemático de Campanha que continha todas as hipóteses de emprego caso houvesse uma reação militar. Entretanto depois que o mesmo foi devidamente proposto e aprovado pelo EMCO, e os esforços iniciais para sua implementação começaram a ser efetuados, por decisão de a Junta Militar é decidida a ocupação das Ilhas Malvinas, no dia 26 de Março, sem que o mesmo estivesse devidamente concluído (RATTENBACH, 1988).

Cabe mencionar quais foram os planos produzidos, à época, pelo EMCO, a DENAC nº 2/82, em complemento a nº1/82 e a DEMIL nº1/82. Todavia não houve tempo hábil para a elaboração do Plano Esquemático nº 1/82, em decorrência do adiamento das datas pela Junta Militar.

Segundo Mayorga (1998), a DENAC 1/82 “S” foi o resultado de instruções verbais recebidas do Comitê Militar ao Almirante Lombardo. É importante mencionar que este documento estava preparado em fins de Janeiro de 1982, sendo aprovado pela Junta Militar, em 16 de Março de 1982.

Conforme observado por Rattenbach (1988), a máxima discricção imposta pela Junta Militar aos planejadores da retomada das Ilhas Malvinas, não permitiu aos mesmos coletar informações que pudessem auxiliar em seus planejamentos, somados ao próprio desconhecimento geral dos integrantes da Junta sobre aspectos relativos às ilhas, acabaram por deixar de aproveitar informações importantes e valiosas que a Secretaria de Planejamento, dependente do nível político, possuía.

Uma das hipóteses de conflito elencadas, à época, era o conflito de retomada das Ilhas Malvinas com o RU contemplada no documento Plano de Inteligência Estratégica Nacional, elaborado em 1981, pelo qual atribuía ao conflito a prioridade nº2, qualificando o mesmo como Conflito Sério ou Hipótese de Guerra de curto prazo. Cabe ressaltar que a hipótese de conflito com prioridade nº1, à época, era um conflito com o Chile, também por questões territoriais (RATTENBACH, 1988).

Um sucateiro Argentino e as Ilhas Geórgias do Sul

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

Qual terá sido a real influência das Ilhas Geórgias no processo de tomada de decisão da retomada das Ilhas Malvinas?

Segundo a História Marítima Argentina (1984), no ano de 1978, Constantino Davidoff⁵ formalizou a compra de sucatas de feitorias na Ilha São Pedro, especificamente situadas em Porto Leith. O preço pago à época por ter sido abaixo do real, compensou o grande dispêndio no traslado de operários, o desarmamento e o transporte dos materiais ao continente. Inicialmente o mesmo procurou contratar os serviços de transporte britânicos, com os navios Endurance ou Brandfield, não obtendo resultado. Em virtude do insucesso inicial na tentativa da aquisição de transporte britânico, Davidoff procurou em meados de 1981, o apoio das unidades da ARA. Dessa forma foi autorizada a participação da ARA na operação, representada pelo Comando de Transportes Navais, devendo ser prevista a consulta à chancelaria britânica.

Em dezembro de 1981, a bordo do Navio Quebra-Gelo ARA Almirante Irizar, Davidoff é trasladado até Porto Leith, desembarcando com a finalidade de realizar uma inspeção nas instalações, a fim de dimensionar o efetivo necessário para o desmantelamento da sucata adquirida, retornando depois à Ushuaia. Cabe ressaltar que toda a inspeção foi realizada com o aval da embaixada do RU em Buenos Aires, por meio do Cartão Branco, documento de acesso às Ilhas Malvinas, estabelecido em 1971.

Em março de 1982, suspendeu com destino a Porto Leith, o Transporte ARA Buen Suceso, com cerca de 40 operários, devidamente autorizados pela Embaixada do RU, a fim de realizar o desmantelamento das instalações das feitorias.

Ao atracar em Porto Leith, com o desembarque de pessoal na manhã seguinte, em 19 de março de 1982, Forças do RU, obrigaram os trabalhadores a arriar um pavilhão argentino içado em terra e intimidaram os mesmos. Em decorrência deste episódio, a Marinha do RU envia o navio Endurance às Ilhas, além da violenta e desproporcionada reação do governador das Ilhas, Mr. Hunt.

A imprensa do RU relatou o episódio de forma tendenciosa para o lado britânico, indicando que a presença de Forças Armadas argentinas nas Ilhas ameaçava a soberania. Com isso, ocorreu a intervenção do Transporte Polar ARA Bahia Paraíso, com o desembarque do Capitão Tenente Astiz e dez homens. Começavam assim os incidentes que culminou a eclosão do conflito (HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA, 1984).

Após trinta anos do conflito ainda restam dúvidas com relação ao episódio ocorrido nas Ilhas Geórgias. Quais relações teriam com o processo de retomada das Ilhas? Entretanto o que pareceu bastante claro foram as intenções comerciais de Davidoff, que vinham sendo realizadas há vários anos. O que causou extrema surpresa ao Governo Argentino foi a desmesurada reação do Governo Britânico ao episódio.

Colocando em prática o planejado

O ocorrido em Porto Leith, nas Ilhas Geórgias do Sul, precipitou a execução do planejamento, conforme relato do Almirante Lombardo (1982). No dia 23 de março, o mesmo, juntamente com o General García viajou para Buenos Aires, para se reunir com o COMIL levando um plano alternativo para a retomada das Malvinas.

O Plano original contemplava um desembarque efetuado de forma vertical utilizando os principais meios da campanha antártica, os Navios Transporte Polar ARA Bahia Paraíso e o Quebra-gelo ARA Almirante Irizar, razão pela qual foi elaborado este plano alternativo que realizaria um desembarque tradicional efetuado por veículos anfíbios lançados a partir do Navio de Desembarque de Carros de Combate ARA Cabo San Antonio. As modificações

⁵ Constantino Davidoff: comerciante argentino dedicado a compra e venda de maquinarias, ferramentas e equipamento em geral.

foram aprovadas por unanimidade pelos membros do COMIL, sendo então fixada como data mais próxima para o suspender das unidades, o dia 28 de março de 1982, e como data do desembarque o dia 1º ou 2 de abril.

O Teatro de Operações Malvinas (TOM) para a realização da Operação Rosário contemplava as Ilhas Geórgias (origem dos incidentes), onde a responsabilidade pela condução das ações de recuperação das Ilhas coube ao Almirante Vigo, Chefe do Estado-Maior Geral Naval (MAYORGA, 1998). Ver o Anexo A.

O Comandante da operação foi o General García, e seu Chefe de Estado-Maior o General Daher. O Comando das forças no mar coube ao Contra-almirante Allara, Comandante da Frota do Mar. A responsabilidade pelo desembarque e as operações em terra até a rendição britânica coube ao Contra-almirante Infante de Marinha (IM) Carlos Busser e a cargo da FAA o Brigadeiro Castellanos (RATTENBACH, 1988).

Todos os Comandos estavam estabelecidos de acordo com o plano esquemático. O Almirante Lombardo ao surgir como protagonista principal foi logo substituído pelo General García. Segundo Anaya, com a designação do General se buscava dar à opinião pública a imagem de uma operação conjunta.

Não é o objeto de o presente trabalho analisar os aspectos táticos da Campanha da Malvinas, entretanto cabe ressaltar o perfeito planejamento e execução, com que a Operação Rosário foi conduzida, onde os objetivos foram perfeitamente estabelecidos, de acordo com o planejado. Servindo atualmente como objeto de estudo e admiração nas principais Escolas de Guerra do mundo ocidental.

O principal questionamento reside no fato da Argentina não possuir experiência alguma na execução de Operações Conjuntas, tampouco na doutrina de emprego conjunto, existindo apenas uma publicação sobre os aspectos básicos da doutrina de emprego conjunto. No entanto como pode ser realizada uma Operação Conjunta desta magnitude?

Para responder a este questionamento faz-se necessário analisar alguns aspectos:

a) o plano contemplava que para a realização das operações especiais antes do desembarque propriamente dito, como a captura, seriam empregadas as Forças da ARA com pequenos efetivos do EA. Para essas operações a seleção do grupo foi feita de forma criteriosa, tendo em vista que não haveria tempo disponível para um adestramento conjunto. As forças empregadas deveriam possuir um alto grau de adestramento. Sendo assim foram utilizadas as tropas especializadas das Companhias de Reconhecimento do EA, pois possuíam doutrina bastante semelhante aos IM empregados, onde puderam operar sem nenhum inconveniente (MAYORGA, 1998);

b) uma vez recuperadas as Ilhas e asseguradas as posições, o grosso dos efetivos do EA chegariam transportados por aviões da FAA (MAYORGA, 1998), e

c) as tarefas atribuídas à FAA além do transporte do grosso dos militares para as Ilhas foi o controle do aeroporto na noite que antecedeu o desembarque. Esta tarefa não pode ser executada, tendo em vista seus executores terem sido feitos prisioneiros. Entretanto a mesma foi cumprida por militares do EA que desembarcaram com os IM (RATTENBACH, 1998).

A grande genialidade da operação ficou evidenciada devido ao fato do planejamento ocorrer de forma conjunta e executada de maneira sucessiva por cada uma das forças, onde cada Força Singular tinha a sua responsabilidade. Isto ocorreu tendo em vista a inexperiência no emprego de forma conjunta, inviabilizando a realização da operação com esta forma de emprego. Ver o Anexo C.

E então, se isto funcionou uma vez, por que não ia funcionar de novo?

A Argentina chegou até o conflito: o que fazer agora?

Como se viu anteriormente, ao ser executada a Operação Rosário, criou-se o Teatro de

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

Operações Malvinas (TOM), e, ao finalizá-lo com êxito, o General García, CTOM, no dia 7 de Abril, foi substituído em suas funções de governador pelo General Menéndez, e em suas responsabilidades militares, pelo Almirante Lombardo, ao qual foi designado, Comandante do Teatro de Operações Atlântico Sul (CTOAS). Deixando de existir o TOM, sendo substituído pelo Teatro de Operações Atlântico Sul (TOAS). Ver o Anexo B.

Sendo assim, o General García retornou à Comodoro Rivadavia para desempenhar as funções de Comandante do Teatro de Operações Sul (CTOS). Segundo Mayorga (1998), dentro das possibilidades do inimigo enunciadas na DEMIL 2/82 pelo EMCO, era elencada como a mais perigosa a seguinte: o RU recuperar as Ilhas mediante o emprego de uma Força-Tarefa Naval e simultaneamente o Chile atacar o TOS (Canal Beagle).

Isto obrigou as Forças Argentinas a redobram os esforços sobre o continente. Pois o pensamento reinante à época era de que como as discrepâncias austrais com o Chile ainda não estavam resolvidas, os mesmos se aproveitando do conflito nas Malvinas realizariam alguma ação no território argentino. Na ocasião do conflito o Chile reforçou seus efetivos em sua Zona Sul, coincidente com o TOS, o que acarretou um desdobramento de parte das Forças Argentinas no Teatro de Operações mais importante, quer dizer, o TOAS (MAYORGA, 1998).

Todavia estes dois Comandos, CTOAS e CTOS, não seriam os únicos comandos operacionais durante a guerra, outros três se adicionariam aos mesmos, dentre eles:

O Comando Aéreo Estratégico (CAE), do qual dependia a Força Aérea Sul (FAS), que mantinha um canal de coordenação com o TOAS, fundamentalmente para as tarefas de exploração, reconhecimento e ataque. Vale ressaltar que os meios aéreos da FAA não estavam atribuídos ao CTOAS, quando este último emitia alguma missão à FAS, a mesma devia ser confirmada pelo CAE (RATTENBACH, 1988).

Ao Comando Aéreo de Defesa (CAD) foi atribuída a missão de prover a defesa das Bases Costeiras da Patagônia e desenvolver ações de defesa passiva nas cidades mais importantes do litorâneo patagônico. Como não houve ações no continente estes meios não foram empregados (RATTENBACH, 1988).

Ao Comando Aéreo de Transporte (CAT) coube a responsabilidade em estabelecer a ponte aérea até as Ilhas Malvinas transportando todo o material. Tendo funcionado entre o dia dois e o dia trinta de abril de 1982. Quando iniciaram as hostilidades, seus meios passaram a depender da FAS, mantendo um contínuo fluxo de voos até o último dia de conflito (RATTENBACH, 1988). Ver o Anexo D.

Complementando as limitações impostas ao Comandante Operacional, segundo Mayorga (1998), Lombardo recebeu verbalmente as seguintes diretivas:

a) o Teatro de Operações era compreendido por três (3) grupos insulares, Malvinas, Geórgias e Sandwich do Sul, bem como os espaços aéreos e marítimos necessários para a defesa;

b) não teria sob seu controle os meios da FAA no continente, utilizando-a somente a pedido quando necessário;

c) não tinha como subordinada a Reserva Estratégica Operacional. Caso fosse necessário o seu emprego deveria ser solicitada à Junta Militar; e

d) a logística era responsabilidade de cada uma das Forças Componentes.

Em 21 de maio ocorreu o desembarque britânico em São Carlos. Como o COMIL havia verificado resultados inexpressivos do combate até o momento, resolveu criar o Centro de Operações Conjunto (CEOPECON) iniciando seu funcionamento no dia 23. O Centro era constituído pelo General de Divisão Osvaldo J. García, como CTOS, o Vice-Almirante Juan J. Lombardo, ex-CTOAS, sendo designado Comandante de Operações Navais e o Brigadeiro Maior Hellmuth Conrado Weber, Comandante Aéreo Estratégico. O Centro ficou sediado em Comodoro Rivadavia, onde deveria atuar com capacidade executiva sobre todas as Forças do

Teatro. É importante mencionar que a forma de atuação do CEOPECON era consensual e em caso de dissidência o mais antigo detinha o poder de decisão, à época o General García (RATTENBACH, 1988). Ver o Anexo E.

Agora que foram detalhados os planos e algumas limitações impostas, fica a pergunta: por que um funcionou bem e o outro não funcionou? Talvez a resposta mais fácil seja através de uma breve análise dos mesmos sob a lupa do princípio militar fundamental.

Segundo Pertusio (2005), dito princípio, refere a que toda operação militar para progredir favoravelmente deve apresentar as seguintes características: dirigir-se para objetivos materiais corretamente selecionados; partir de posições relativas favoráveis; contar com uma apropriada distribuição do poder de combate relativo; e ter uma adequada liberdade de ação.

Princípios		Princípio Militar Fundamental			
		Ação eficaz contra objetivo material correto	Correta distribuição do poder de combate relativo	Projeção da Força desde posições relativas favoráveis	Adequada liberdade de ação
Estratégico	OM	T	SIM	SIM	SIM
	OAS	T	Parcialmente	Não se pode planejar nem se concretizou	Serriamente afetado no início do bloqueio naval

Segundo Pertusio (2005), a correta seleção de objetivos se manifesta com uma judiciosa cadeia de objetivos, que partindo do objetivo estratégico militar estabelecido no mais alto nível de condução, transformam-se em objetivos estratégicos operacionais que lhe são impostos ao CTO, o qual os converte em objetivos operativos e táticos a serem cumpridos pelos diferentes níveis a ele subordinados.

Da análise dos planejamentos realizados pode-se observar que esta sequência que menciona Pertusio não pode ser materializada em nenhum dos dois (2) teatros, devido fundamentalmente à inexistência de diretivas superiores, embora para o TOM, essa falência pode ser suprida graças ao trabalho de quase quatro (4) meses de vários planejadores com várias suposições e grande imaginação. Para o caso do TOAS, esta cadeia de objetivos embora tenha tido um esforço no breve planejamento, não se baseou em fatos concretos.

Para o caso das posições relativas favoráveis, Pertusio (2005) menciona que foi o resultado da combinação dos esforços, de seus pontos de partida e direções no espaço de acordo à concepção estratégica operacional do CTO. As posições relativas favoráveis estão relacionadas aos centros de gravidade, às vulnerabilidades do inimigo, à própria mobilidade e à surpresa que se busca obter. Para o TOM funcionou corretamente, dada a realização de uma manobra ofensiva convergente e com centro de gravidade em Porto Argentino, procurando explorar a surpresa tática e estratégica, adaptando-se à situação e conseguindo uma boa mobilidade. Para o caso do TOAS, isto não pode se planejar, tampouco executado, já que o escasso tempo para o planejamento da operação e os problemas decorrentes do emprego conjunto impediram a realização.

Para o terceiro item, Pertusio (2005) menciona que a distribuição do poder combativo é a distribuição da massa, atribuindo a cada esforço os meios apropriados, necessários e suficientes para o cumprimento do objetivo operacional. Para o caso do TOM, nota-se um balanço muito bom na distribuição de meios e esforços, ficando claro uma correta distribuição de forças (anfíbias e aeromóveis) com maior poder de combate, utilizando os princípios de

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

guerra da massa e economia de forças, em momento e lugar apropriados. Para o TOAS, este fato se viu seriamente afetado quando colocado em vigor a Zona de Exclusão e a presença de submarinos nucleares no Teatro de Operações (TO).

Por último, a liberdade de ação se refere a um “estado ideal de ausência de servidões” segundo Pertusio (2005), no qual o CTO poderá alcançar esse adequado grau de liberdade de ação para executar a manobra estratégica operacional concebida. Para o caso do TOM essa liberdade existiu já que o Comandante não teve nenhum tipo de servidão. Para o caso do TOAS o bloqueio não só foi uma séria limitação, como demonstra o quadro anterior, como também devido às interferências sofridas pelo CTOAS do ponto de vista militar. Não foram contemplados todos os meios sob seu comando, devido à existência de outros quatro (4) comandos operacionais paralelos, às diferentes ordens emanadas a distintos níveis diretamente para os comandantes táticos, aos condicionamentos sociais à medida que se desenrolava o conflito e a uma série de situações que constrangeram a liberdade desse CTO.

Algumas observações com respeito ao planejamento

O desenvolvido até este ponto permitirão efetuar um resumo das observações a respeito do planejamento e implementação do mesmo na recuperação e defesa das Ilhas, tais como:

a) embora o planejamento estratégico operacional tenha começado três (3) meses e meio antes da operação, o mesmo não contava com os suportes necessários do nível superior para sua realização (DENAC e DEMIL), sendo necessário que os planejadores estratégicos operacionais completassem as informações vitais para a realização de seus planos em apoio a suposições ou informações incompletas;

b) o estrito grau de sigilo imposto pela junta militar aos planejadores operacionais e o desconhecimento de planos vigentes por parte do COMIL, impediram a realização de um planejamento operacional adequado, onde a ausência de informações vitais para a realização dos planos foi um fator marcante no planejamento de emprego das Forças. Basta recordar o exposto por Rattenbach (1988) em seu informe, onde manifesta que durante 1981, a Secretaria de Planificação tinha trabalhado a hipótese de conflito Malvinas como probabilidade N°2 e qualificava o mesmo como, Conflito Sério ou Hipótese de Guerra de curto prazo;

c) os incidentes ocorridos nas Ilhas Geórgias aceleraram drasticamente a execução do plano, impedindo a sua correta finalização, além do alistamento eficaz dos efetivos. Basta recordar que durante o planejamento inicial da operação não seria recomendável efetuá-la antes de nove de julho, basicamente pelo sistema de incorporações maciças de pessoal, particularmente do EA;

d) por razões da política entre as Forças, se contemplou realizar uma operação conjunta, entretanto as Forças Armadas Argentinas careciam de toda uma regulamentação e experiência prévia na realização deste tipo de operação;

e) a Operação Rosário contou com um planejamento muito mais detalhado que a própria defesa das Ilhas, onde a mesma foi executada com total êxito pelas Forças. Com a conotação de uma Operação Conjunta, na realidade o que ocorreu foi a realização de uma Operação Combinada;

f) a defesa das Ilhas foi uma operação com muito pouco planejamento e que por determinação superior teve que ser realizada de forma conjunta. Ficando claramente demonstrada a inexperiência e falta de doutrina conjunta por parte das Forças Armadas Argentinas;

g) durante a Operação Rosário existiu um único Comando Estratégico Operacional (CEO), facilitando as operações e dispondo o comandante de todos os meios disponíveis com uma lógica unidade de comando;

h) durante a operação de defesa das ilhas existiram até cinco CEO (de 7 a 30 de abril – Ver Anexo D), dificultando totalmente as operações e a disponibilidade de meios. Este fato foi atribuído ao desconhecimento da doutrina conjunta e ao excessivo zelo profissional das Forças Armadas dominantes no momento da guerra;

i) a implementação do Centro de Operações Conjuntas (a partir de 23 de maio – Ver Anexo nº2) não trouxe grandes melhorias na condução da guerra. O seu funcionamento foi totalmente fora do tempo em função ao desenlace dos acontecimentos, pois os britânicos já tinham desembarcados nas Ilhas Malvinas. Caso houvesse posto em funcionamento no início da defesa das Ilhas, mesmo com a ausência da doutrina e experiência conjunta, poderia ter otimizado o uso das Forças e melhorado as operações; e

j) o Comandante do Teatro de Operações Atlântico Sul, acumulou durante todo o período do conflito o cargo de Comandante de Operações Navais e embora, este fato não representasse inconveniente, aparentou ser um fator facilitador pela inexperiência conjunta e da falta de coordenação entre as Forças; pois tinha os meios operativos da ARA sob seu comando, embora isto não esteja preconizado na doutrina básica conjunta, a qual menciona que o Comandante de Forças Conjuntas não poderá exercer simultaneamente o cargo de Comandante de Componente da Força a que pertence.

Em resumo se pode apreciar que o método imposto pelos níveis superiores ao nível estratégico operacional foi contrário aos procedimentos vigentes de planejamento, impedindo que se exerça uma adequada cadeia lógica e obrigando aos mesmos a execução do caminho inverso, com as consequentes falhas e enganos que este fato conduz.

A inexperiência em doutrina e práticas conjuntas vigentes no momento da guerra impediu que o emprego eficiente das Forças Armadas Argentinas, afetando a condução estratégica operacional e tática das mesmas.

A alteração do fator tempo oportunidade, ocasionada pelos incidentes nas Ilhas Geórgias dificultaram os níveis estratégico militar e operacional de finalizar seus planos e a correta adjudicação dos meios operacionais.

Possivelmente, conforme relatou o Almirante Britânico Woodward (1992), um prolongamento no tempo duração, poderia ter sido muito proveitoso para as Forças Argentinas, em função da diminuição rápida da massa sofrida pelos britânicos ante a queda de Porto Argentino.

O EMPREGO DA FROTA DO MAR

A partir de agora o autor procurará tecer algumas considerações relacionadas ao emprego da Frota do Mar. Conforme menciona Lombardo:

A Frota do Mar é o núcleo e a razão de ser da Armada Argentina. Não se pode conceber o emprego da Armada Argentina sem o emprego da Frota do Mar, tampouco a própria existência dos aviões da Armada e da Infantaria da Marinha, sem que necessitem dos navios, em que se pesem as situações em que os mesmos tenham que ser empregados de forma isolada. (LOMBARDO, 1982, p.6, tradução nossa).

O autor considera que este assunto é bastante polêmico até nos dias atuais, ocasionando grandes discussões dentro e fora da ARA, não apenas pela complexidade do assunto, mas também pela paixão que o tema gera. Entretanto a decisão na condução do conflito foi empregar o conceito de Esquadra em Potência⁶, conforme ressaltado em diversas

⁶ O conceito de Esquadra em Potência foi desenvolvido e colocado em prática pela primeira vez por Lorde Torrington, em 1690 e aperfeiçoado com os anos. Tanto Mahan como Corbett trataram do assunto com enfoques distintos. A ARA durante sua concepção de emprego no conflito das Ilhas Malvinas utilizou os conceitos de Corbett buscando não apenas o ataque, como também a manutenção de uma capacidade naval em reserva em face de uma possível ameaça chilena.

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

publicações⁷ sobre o assunto. Por esta razão, essa forma de emprego será o motivo da presente análise, onde o autor irá procurar analisar o verdadeiro emprego e verificar se foi coincidente com o planejado.

Um aspecto a considerar é que a maioria dos navios de linha da ARA encontrava-se tecnologicamente defasados, além da idade avançada dos mesmos, o que os impedia de possuir um bom desempenho em seus sistemas de armas, detecção, propulsão dentre outros. Os únicos meios novos dos quais dispunha a ARA durante o conflito eram as três (3) Corvetas A-69 e ironicamente as duas Fragatas Britânicas Tipo 42.

Como já foi mencionado neste trabalho, uma das maiores preocupações do CTOAS, antes da guerra, era a reação do RU, com a possibilidade de emprego de seus submarinos nucleares no conflito. Isto era incontestavelmente importante para a Argentina, pois o eventual emprego destes meios por parte dos britânicos praticamente tornava o emprego dos meios navais da Frota do Mar inúteis ante o conflito (MAYORGA, 1998; RATTENBACH, 1988; ALLARA, 1982).

As análises a respeito do assunto foram baseadas nos seguintes aspectos:

a) o submarino nuclear possui uma potência quase ilimitada e não precisa de vínculo com a atmosfera (MAYORGA, 1998);

b) a velocidade do submarino é muito superior a de um submarino convencional, além de sua grande autonomia (LOMBARDO, 1982);

c) uma medida de proteção contra os submarinos nucleares é que os navios naveguem com uma velocidade superior a 25 nós, obrigando aos submarinos um enorme esforço logístico prejudicando sua capacidade de escuta em decorrência do ruído de seu próprio sonar (MAYORGA, 1998);

d) a ARA praticamente não dispunha de elementos de detecção de médio alcance em suas unidades de superfície (ATS 8000 jardas máximo), com isso para manter aeronaves de exploração A/S Tracker em serviço era uma tarefa titânica e quase impossível. O mesmo acontecia com os helicópteros A/S Sea King, em quantidades insuficientes e muito desgastadas por falta de sobressalentes devido às restrições norte-americanas (MAYORGA, 1998);

e) os submarinos britânicos possuíam capacidade de lançar torpedos guiados (Tigerfish) a uma distância de mais de 15.000 jardas (LOMBARDO, 1982); e

f) a velocidade máxima que os navios da ARA podiam manter era de 18 a 20 nós.

Em resumo, não existia capacidade de detecção antecipada dos submarinos nucleares, e quando os mesmos atacassem nada poderia ser feito devido à sua velocidade superior aos meios navais da ARA, mantendo-se sempre fora do alcance dos sistemas de armas dos navios.

Segundo Mayorga (1998), no dia 1º de abril, dois submarinos nucleares, o HMS Spartan e o HMS Splendid, partiram para a área de operações e três (3) dias depois se somavam aos mesmos o HMS Conqueror. Ou seja, os receios e as suspeitas sobre o futuro do CTOS estavam se concretizando. Conforme registro da Corveta ARA Granville, no dia 10 de abril, a mesma navegando de Porto Argentino ao continente detectou emissões de radar classificadas como de submarino. Os britânicos estavam na área.

Um assunto de vital importância era a obtenção de informações sobre o inimigo. A Resolução Nº 01/69 do COMIL estabelecia que o apoio aéreo direto a operações navais de superfície, submarinas e anfíbias entre as quais se encontrava a exploração e o reconhecimento eram responsabilidade inicial da ARA. Já o apoio aéreo indireto às operações navais, entre as quais se encontravam a obtenção e a manutenção da superioridade aérea, além das ações de interdição ficaria a cargo inicialmente da FAA. Estes aspectos geraram profundas diferenças de avaliações entre a ARA e a FAA que acabaram por ocasionar sérios inconvenientes durante o conflito, gerando muitos desgastes de esforços até o final dos

⁷ No vencidos, p. 135; BCN 748, p. 41, entre outros.

combates (RATTENBACH, 1988).

A situação dos meios de exploração na ARA não era boa, pois dispunha apenas no início do conflito de dois (2) Neptune e três (3) ou quatro (4) Tracker, não proporcionando com isso um alerta prévio maior que 12 horas para uma Força que navegasse para as Ilhas. Esta limitação foi solucionada no início do conflito com o emprego de aviões comerciais, navios mercantes, navios pesqueiros e aviões Boeing da FAA em uma constante manobra conjunta entre os militares da ARA e da FAA. Em 21 de abril, antes do início do conflito, este grupo de exploração da FAA, que vinha trabalhando de forma excelente em conjunto com a ARA, teve sua localização alterada para Comodoro Rivadavia e começou a depender do Comando da FAS. Assim a Argentina iniciou o conflito desunida, descoordenada e sem um elemento vital como as informações sobre o inimigo, dentro de um contexto já desfavorável em termos da qualidade e quantidade de meios para esta tarefa (MAYORGA, 1998).

Os inimigos encontravam-se melhor? Os britânicos não dispunham de exploração aérea embarcada, ainda que tivessem suprido esta deficiência utilizando seus interceptadores Harrier como exploradores. Mesmo assim contavam com as informações obtidas pelas aeronaves que voavam a grande altitude, operando desde a Ilha de Ascensão, além de disporem de informações satélites norte-americanas, permitindo a obtenção da localização dos meios de superfície argentinos (COLI, 2007).

Desta forma, pode-se citar como aspectos mais importantes o seguinte:

a) o Comandante estratégico operacional tinha consciência da grande ameaça representada pelos submarinos nucleares britânicos no conflito;

b) a Frota do Mar não dispunha de meios confiáveis para esta ameaça;

as medidas de proteção submarina eram praticamente nulas;

as discrepâncias quanto as responsabilidades atribuídas tanto para a ARA, quanto para a FAA durante a realização de operações navais, ocasionaram diversos desentendimentos entre as Forças, gerando sérios inconvenientes no desenrolar das ações;

a escassa disponibilidade de meios aéreos para exploração, suprida em parte pela utilização de aviões comerciais, navios mercantes e pesqueiros dificultou um adequado alerta antecipado e sua exploração;

a sólida presunção argentina que os britânicos dispunham de informação satélite dos meios navais juntamente com a presença dos submarinos nucleares, condicionou seriamente a concepção de emprego dos meios navais; e

conforme exposto anteriormente o conflito latente com o Chile era um outro fator que condicionava o emprego e a preservação dos meios de superfície.

Esquadra se lança ao mar

A Frota do Mar foi organizada como a FT 79, sendo designado seu comandante, o Contra-Almirante Allara, constituindo-se como CFT 79, a bordo do Porta-Aviões ARA 25 de Maio, foram formados três (3) Grupos-Tarefa, o GT 79.1, o GT 79.2 e o GT 79.3 respectivamente (ALLARA, 1982).

Segundo Mayorga (1998) o CFT 79 tinha uma especial desconfiança em seu grupo aeronaval embarcado, constituído por oito (8) aviões A4Q Sky Hawk e quatro (4) aeronaves S2E Tracker antissubmarinos usados também como exploradores.

Os analistas teóricos indicavam que, levando em consideração as capacidades aéreas e antiaéreas britânicas, poderiam efetuar um único ataque aéreo com probabilidade de apenas duas aeronaves alcançarem os alvos, pois poderiam ter perdas de 50 a 60%. As aeronaves também não tinham capacidade de realizar operações noturnas o tempo inteiro; muitas de suas metralhadoras de 20 mm apresentaram problemas, além das várias fissuras em suas asas e a inexistência de alerta antirradar. Os assentos ejetáveis estavam em sua grande maioria

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

vencidos e os mísseis antiaéreos SideWinder AIM-9B eram obsoletos frente aos AIM-9L do inimigo.

Segundo Allara (1982), as capacidades antissubmarinas do Grupo Aeronaval Embarcado eram muito poucas para manter um (1) ou dois (2) Tracker funcionando, os mecânicos teriam que repará-los 24 horas por dia. Os helicópteros H3 não podiam operar seus sonares à noite devido às limitações da exploração baseada em terra, usando para tal, aviões antissubmarinos como exploradores.

Foi assim que a Frota do Mar a partir do dia 15 de abril suspendeu com destino a área de operações. Cabe ressaltar que vários dos efetivos tinham um baixo nível de adestramento, pois foram incorporados no começo de 1982 pela política de traslados anuais, o que obrigou um intensivo adestramento (COLI, 2007).

Devido à idade avançada dos meios, o pouco adestramento das tripulações aliado ao fato de estarem submetidos a exigências maiores que em tempo de paz, apresentaram um grande número de falhas. Sendo assim, os funcionários civis e militares dos estaleiros navais especializados tiveram uma grande participação, procurando reparar os meios com grande dedicação e muito esmero na busca por soluções (MAYORGA, 1998).

Já no mar tendo conseguido um mínimo de adestramento nas tripulações dos navios e conhecendo os ataques britânicos nas Ilhas Geórgias, o Almirante Allara, dividiu a sua Frota em três (3) GT, onde recebeu a missão de: “desgastar, neutralizar ou destruir, numa oportunidade favorável as unidades do inimigo, a fim de contribuir para a consolidação da zona insular reconquistada, além de impedir a sua recuperação pelo oponente apoiando as ações do Governo Militar”. Para o cumprimento desta missão foram ocupadas posições relativamente favoráveis em duas linhas de ação, uma composta pelos GT 79.1 e 79.2 próximas ao Golfo São Jorge e o GT 79.3 próximo a Ilha dos Estados, com o Cruzador ARA General Belgrano e dois (2) Contratorpedeiros, sendo o último grupo com a tarefa de atacar a Frota inimiga e proteger o flanco sul contra as possíveis investidas do Chile (COLI, 2007).

No dia primeiro de maio a Frota britânica iniciou seu ataque às Ilhas Malvinas. Na oportunidade, uma das aeronaves argentinas Tracker do Porta-Aviões 25 de Maio detectou uma formação circular com um (1) navio grande e outros cinco (5) médios, quando decidiu realizar um ataque com a aviação embarcada e um movimento de pinças com o GT, para fazer frente aos navios inimigos no crepúsculo matutino do dia 2 de maio. Na ocasião para obter êxito no ataque aéreo foi preciso que as aeronaves tivessem configuradas com o máximo de carga, combustível e bombas, para tal se fazia necessário um vento relativo de no mínimo de

22 nós, no entanto, a máxima velocidade que atingia o Porta-Aviões era de 18 nós, o resto seria obtido com o vento de superfície. Entretanto a fricção do combate surgiu no mar argentino. O que era um mar sempre rico em ventos, na ocasião apresentou uma calmaria nunca antes visto frustrando o ataque. Com isso o CGT ordenou a seus subordinados que aguardassem em posição de espera para que surgisse uma condição favorável para um ataque aéreo e posterior ataque com os mísseis (COLI, 2007).

No mesmo dia 2 de maio às 16h02min, quando rumava para oeste, o GT 79.3, responsável pela porção sul, foi atacado, sendo na ocasião afundado o Cruzador ARA General Belgrano pelo submarino nuclear HMS Conqueror. Cabe mencionar que o Cruzador estava sendo escoltado por dois (2) Contratorpedeiros que não registraram em seus sonares a presença do submarino nuclear britânico. No fatídico episódio faleceram 323 marinheiros dos 1093 tripulantes, o que representou a maior perda de vidas argentinas em uma única ação neste conflito (MAYORGA, 1998).

Conforme mencionou Coli (2007), o dia 3 de maio prosseguiu com as mesmas condições meteorológicas desfavoráveis. Após o afundamento do Belgrano, e após receber informações de que os britânicos possuíam informações satélites diurnas e noturnas da posição dos navios da ARA, o Comandante da ARA concluiu que o próximo e principal alvo

dos britânicos seria o Porta-Aviões argentino. Em virtude das poucas possibilidades de êxito por parte da Frota argentina em face da capacidade do oponente, o CTOAS ordenou que o Almirante Allara posiciona-se sua Frota em águas mais rasas a fim de dificultar a ação dos submarinos nucleares britânicos.

Assim deu-se por encerrada a participação do Porta-Aviões argentino no conflito desembarcando sua aviação de ataque que passou a operar de terra em conjunto com as aeronaves da FAA. De forma lamentável acabava por encerrar a visibilidade da Frota do Mar, mesmo ainda tendo prestado algum auxílio até o final do conflito, principalmente em águas pouco profundas, como medida de proteção contra os submarinos nucleares. Durante o conflito as tarefas basicamente desenvolvidas pela Frota do Mar foram:

a) proteção do trânsito marítimo, especialmente aos navios petroleiros que continuaram navegando de Comodoro Rivadavia a Ushuaia com destino as refinarias do norte (COLI, 2007);

b) proteção aos objetivos vitais em terra, evitando a aproximação das unidades britânicas que desembarcaram elementos de operações especiais com intenção de atacar os aeródromos de onde eram operadas as aeronaves (COLI, 2007); e

c) controle das aeronaves que realizavam ataque, interceptação de comunicações ou guerra eletrônica sobre a FT britânica (COLI, 2007).

A ameaça que representou a Frota do Mar

A minha decisão aprovada por meus superiores foi de preservar a Frota do Mar de um holocausto inútil. Não havia nenhuma opinião diferente que possa ter resistido a uma séria análise profissional. Sei que existiram opiniões e idéias diferentes emitidas por leigos ou de profissionais que não realizaram uma análise razoável (LOMBARDO, 1982, p.8, tradução nossa).

Os feitos analisados até aqui demonstraram que a narrativa do Almirante Lombardo tinha grande coerência, pois era clara a desvantagem da Frota argentina diante do oponente de acordo com todos os fatos anteriormente descritos. Soma-se a tudo isso o duro golpe sofrido com o afundamento do Cruzador Belgrano que ultrapassou os limites de aceitabilidade para as operações subsequentes.

Durante o conflito o número de mortos em combate por parte da Argentina chegou a 656, sendo 404 da ARA, 157 do EA e 55 da FAA.

O número de mortos por parte da ARA, talvez permita entender a maior cautela que foi adotada para um emprego mais ofensivo por parte da Frota do Mar, levando em consideração que em ações mais arriscadas a possibilidade de danos materiais e baixas aumentaria consideravelmente.

Na análise efetuada pelo autor verificando o conceito de emprego operacional da Esquadra em Potência planejado pelo CTOAS, conclui-se que ele foi realmente executado durante o conflito, para confirmar este conceito faz-se necessário citar alguns conceitos básicos de esquadra em potência, tais como:

a) esquadra em potência é uma Frota inferior a do adversário, no entanto suficientemente forte para constituir-se em uma considerável preocupação principalmente pela sua capacidade potencial. Para que a mesma seja destruída, se faz necessário recorrer a ações que podem ser deveras custosas (PERTUSIO, 2005);

é uma Frota inferior contra uma superior, portanto deve ter uma maior habilidade e destreza para contrapor-se ao inimigo, devendo estudá-lo visando alcançar uma oportunidade favorável para agir além de aproveitar a vantagem de realizar o esforço sobre a parte mais debilitada da linha inimiga (TILL, 2004);

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

é difícil generalizar a respeito do êxito da esquadra em potência, que não depende de quem está na defensiva ou na ofensiva, senão de quem possui, conserva e explora a iniciativa (TILL, 2004);

no mar deve ser evitada uma ação decisiva mediante uma atividade estratégica ou tática, de forma a conservar nossa esquadra em potência até que a situação pender a nosso favor, isso quer dizer em utilizá-la apenas em uma situação ativa e vigorosa (CORBETT, 1936); e

um condicionante importante da esquadra em potência surge da necessidade de realizar suas saídas ao mar para evidenciar sua atividade, já que sempre está presente o risco de um contra-ataque ofensivo inimigo. Se esta optar pela inatividade total deixa de configurar uma ameaça para o inimigo (PERTUSIO, 2005).

Torna-se bastante fácil julgar os fatos à luz dos acontecimentos e resultados e com passar do tempo a perspectiva desenha a mesma realidade. Seguramente os modos de ação, como os próprios meios em oposição ao inimigo, não passaram e hoje não passariam nos testes de adequabilidade, exequibilidade e aceitabilidade previstos no Processo de Planejamento Militar (PPM) preservando com isso a esquadra de um “holocausto inútil”. No entanto, com a finalidade de verificar se o conceito de esquadra em potência obedeceu na prática o seu emprego operacional planejado, podemos tecer às seguintes observações:

claramente a Frota do Mar era inferior em todos os sentidos;

a presença de uma arma estratégica, terrivelmente dissuasória como o submarino nuclear limitou qualquer possível modo de ação da própria força. A época ou nos dias atuais dispor de uma arma como o submarino nuclear impõe ao adversário adotar medidas de proteção exponencialmente maiores. Basta pensar no terrível esforço operacional e logístico que teria ocasionado aos britânicos a presença de um submarino nuclear argentino;

a Argentina não obteve o controle do mar e tampouco demonstrou a clara intenção em disputar o controle do mesmo, deixando a iniciativa em poder dos britânicos;

nas guerras modernas, não se concebe um ataque naval sem a utilização de aeronaves, que não estiveram disponíveis para seu emprego por parte da Frota argentina;

O afundamento do Cruzador ARA General Belgrano, somado a firme presunção da disponibilidade de informação satélite por parte dos britânicos foi um duro golpe no moral das Forças argentinas; e

todas as valorosas ações realizadas pelos pilotos navais da FAA não ocasionaram uma situação favorável no mar no qual a esquadra argentina pudesse aventurar-se a dispor do controle do mar em um combate naval.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os aspectos apresentados no presente trabalho, ainda que breves, permitem ver claramente que a República da Argentina é a herdeira natural das Ilhas Malvinas e que as mesmas foram usurpadas ilegalmente. É verdade que muito tempo se passou, mas precisamente 149 anos para que a Argentina empreendesse uma ação mais energética para tentar resolver o conflito muitas vezes postergado por ambos os contendores. Talvez tenha predominado a natureza pacífica na solução de controvérsias do povo argentino até que culminasse com o desfecho do conflito conhecido na história; seguramente Clausewitz definiria esta ação como a continuação da política por outros meios.

Indubitavelmente o tempo oportunidade não acompanhou a execução da operação em um melhor momento. A alteração do momento fixado pelos planejadores para a execução da operação nos incidentes nas Ilhas Geórgias ocasionou sérias dificuldades nos níveis estratégico militar e estratégico operacional para a correta finalização dos planos e da adjudicação dos meios. Do mesmo modo a idade avançada dos meios navais, os baixos níveis

de adestramento das tripulações são alguns exemplos que este tempo oportunidade não esteve a favor, entretanto deixa uma particular lição: é de vital importância a permanente preparação das Forças Armadas onde todos os militares devem estar preparados para serem empregados a qualquer momento para a defesa e glória de sua pátria.

Já desde o final da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) os EUA demonstraram a sua constante preocupação com o grau de prontidão de suas tropas e que uma guerra não se ganha de forma independente, mas sim por meio de uma forma integrada e conjunta como uma grande soma de esforços. Quase 40 anos depois da Segunda Guerra Mundial encontrava-se a Argentina envolvida em um conflito onde não possuía nenhuma experiência da doutrina de emprego conjunto, o que ocasionou um absurdo número de comandos estratégicos operacionais envolvidos, além de diversos desentendimentos entre os mesmos, o que gerou um grande desperdício de recursos. Uma compartimentação das informações, que ocasionou uma grande demora na execução das operações burocratizando o conflito e deixando de aproveitar oportunidades valiosas de atacar o inimigo.

A busca de uma surpresa tática e estratégica na realização da Operação Rosário, impôs um grau de sigilo bastante elevado, o que levou aos planejadores deixarem de aproveitar valiosas informações disponíveis para seu planejamento, que estavam disponíveis no Estado Nacional, além de não contar com as informações prévias dos organismos de inteligência. Talvez a adoção de fortes medidas de contra-inteligência pudesse ter contribuído para a confecção de um planejamento melhor e com um maior número de informações.

A Operação Rosário é um exemplo de excelência em todo o mundo, visto ter sido executada com apenas um plano esquemático, que supriu a falta de experiência no emprego de forma conjunta com a realização de operações de maneira sucessiva por cada uma das forças, onde cada Força Singular tinha a sua responsabilidade. A defesa das Ilhas, quer dizer a consecução das ações, deviam ter sido planejada com informações instantâneas e sem sombra de dúvidas de forma conjunta, onde as limitações de cada Força ficariam evidenciadas no processo de integração.

Sem dúvidas a presença dos submarinos nucleares ocasionou uma forte dissuasão no Teatro de Operações pela valiosa arma estratégica que representa. Sua presença condicionou seriamente o emprego da Frota do Mar visto não possuir meios que pudessem fazer frente a esta ameaça. Tanto hoje como no passado dispor de uma arma desta magnitude impõe ao oponente um sério dilema quanto ao emprego de suas Forças Navais. É claro que este não o foi o único fator que condicionou um emprego eficaz da esquadra, a idade avançada e o estado de degradação dos meios, aliada a uma adequada exploração que pudesse fornecer informações mais precisas do inimigo eram sem dúvidas importantes fatores.

O conceito de emprego desenhado no planejamento foi realmente o executado pela Frota do Mar? Isso quer dizer que a Frota do Mar foi utilizada como esquadra em potência? Este autor acredita que a resposta é bastante simples com base em tudo que foi analisado: não. Seu ataque a Força britânica foi frustrado quando ambas as formações estavam em contato radar de seus exploradores por um fenômeno meteorológico incomum, não podendo combater de forma clássica. A partir daí, este autor considera um ponto de inflexão no conflito o afundamento do Cruzador ARA General Belgrano pelo submarino nuclear HMS Conqueror, que somado a presumível disponibilidade de informação satélite inimiga, geraram uma pressão psicológica muito forte na mente do CTOAS e dos integrantes do COMIL levando-os a adotar uma postura mais cautelosa quanto ao emprego da esquadra.

Da experiência deste trabalho fica em aberto uma interrogação. Qual deveria ser a postura a ser adotada pela esquadra de um Estado como a Argentina frente a um inimigo com vasta superioridade como foi o RU, em 1982? Será que a esquadra em potência não funcionou. Será que esta forma de emprego continua válida, quando tivermos pela frente um inimigo com armas estratégicas e informação via satélite ou teremos que adaptar antigos

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

conceitos de emprego ou novas doutrinas?

A Argentina no dia 2 de abril de 1982 iniciava um curto e intenso conflito armado com o RU, porém apareceu imediatamente a sombra do vizinho transandino, o Chile, tendo em vista se encontrar pendentes os questionamentos quanto o Canal Beagle. É verdade que este Estado não participou de forma ativa e manifesta em oposição à Argentina, chegando até a auxiliar no resgate aos náufragos do Cruzador Belgrano, entretanto também é verdade que os mesmos reforçaram suas posições na fronteira se constituindo uma ameaça a mais para a Argentina, obrigando-a a preservar seus meios e desdobrar-se em distintos Teatros de Operação.

Foi mencionado o relato do Almirante Woodward (1992) com relação ao prolongamento do tempo duração do conflito e os possíveis benefícios que a Argentina podia ter conseguido com isso em função da rápida diminuição da concentração que obtiveram os britânicos antes de seu desembarque nas Ilhas. Fica claro também a aliança estratégica à época ente o RU e os EUA, demonstrado pelo apoio logístico, de inteligência e armamentos recebidos em 1982. Talvez por isso tenha sido ilógico obter um êxito militar contra esses aliados à época. Porém não restam dúvidas que as Forças Armadas argentinas apesar de todos os inconvenientes, zelos, falta de doutrina conjunta e inexperiência, estão compostas por militares com um alto grau de profissionalismo e devoção ao Estado, que em sua grande maioria não tiveram dúvidas em cumprir o sagrado mandamento de defender a pátria com o sacrifício da própria vida. Dedico este trabalho a todos aqueles destemidos, abnegados e gloriosos guerreiros que ofereceram a sua vida por aquela distante pérola austral. A nação argentina estará sempre agradecida.

REFERÊNCIAS

ALLARA, W. *Informe sobre la guerra de Malvinas*. Buenos Aires: Armada Argentina, 1982.

ARMADA, A. *Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires: Servicio de Hidrografía Naval, 5, 1984. Tomo 10, cap. 18.

BOLL, C. A. G. A 25 años de la guerra del atlántico sur. *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, n. 816, p. 129-143, jan./abr. 2007.

BÓVEDA, J. R. UNO CONTRA TODOS - La historia secreta del ARA San Luis durante la Guerra del Atlántico Sur. *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, n. 816, p. 113-126, jan./abr. 2007.

BRUCE WATSON, P. D. (Ed.). *Military lessons of the Falkland islands war*. Views from the United States. First edition. ed. Boulder, Colorado: Westview Press, 1984.

BUSSER, C. Reflexiones y experiencias sobre la actuación de la Infantería de Marina en la defensa de las islas Malvinas en 1982. *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, n. 818, p. 343-352, set./dez. 2007.

_____. Reflexiones y experiencias sobre la recuperación de las Malvinas. *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, n. 818, p. 65-86, jan./abr. 2007.

CARDOSO, K. V. D. K. *Malvinas, la trama secreta*. Buenos Aires: Arte Grafico Editorial Argentino S.A., 2007.

COLI, C. A. La Flota de Mar en la guerra del Atlántico Sur. Su actuación posterior al 2 de abril de 1982. *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, n. 816, p. 87-106, jan./abr. 2007.

CORBETT, J. S. *Algunos principios de Estrategia Marítima*. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval, 1936.

HASTING, J. *The battle for the Falklands*. New York: W W Norton & Company, 1983.

HISTORIC - UK. The history of Scotland - The Act of Union 1707. Disponível em: <<http://www.historic-uk.com/HistoryUK/Scotland-History/ActofUnion.html>>. Acesso em: 24 ago. 2010.

LOMBARDO, J. J. *Informe sobre la guerra de Malvinas*. Buenos Aires: Armada Argentina, 1982.

MAYORGA, H. A. *No Vencidos*. Buenos Aires: Grupo Editoria Planeta, 1998.

MORO, R. O. *La guerra inaudita II Historia del conflicto del Atlántico Sur*. 10.ed. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1998.

PERTUSIO, R. L. *Estrategia Operacional*. 3.ed. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones

Guerra das Malvinas: o planejamento argentino e o emprego da frota do mar sob o ponto de vista da Estratégia Operacional

Navales, 2005.

PITA, M. C. G. O caso das ilhas Aland: Uma solução para na soberanía nas Malvinas. *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, n. 807, p. 91-101, jan./abr. 2004.

RATTENBACH, S. D. B. V. B. R. C. *Informe Rattenbach*. Buenos Aires: Ediciones Espartaco, 1988.

RELACIONES EXTERIORES, M. El sistema internacional y las Islas Malvinas. Ministerio de Relaciones Exteriores. Disponível em: <<http://www.argentina-rree.com/3/3-038.htm>>. Acesso em: 24 ago. 2010.

TILL, G. *Estrategia marítima y la era nuclear*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2004.

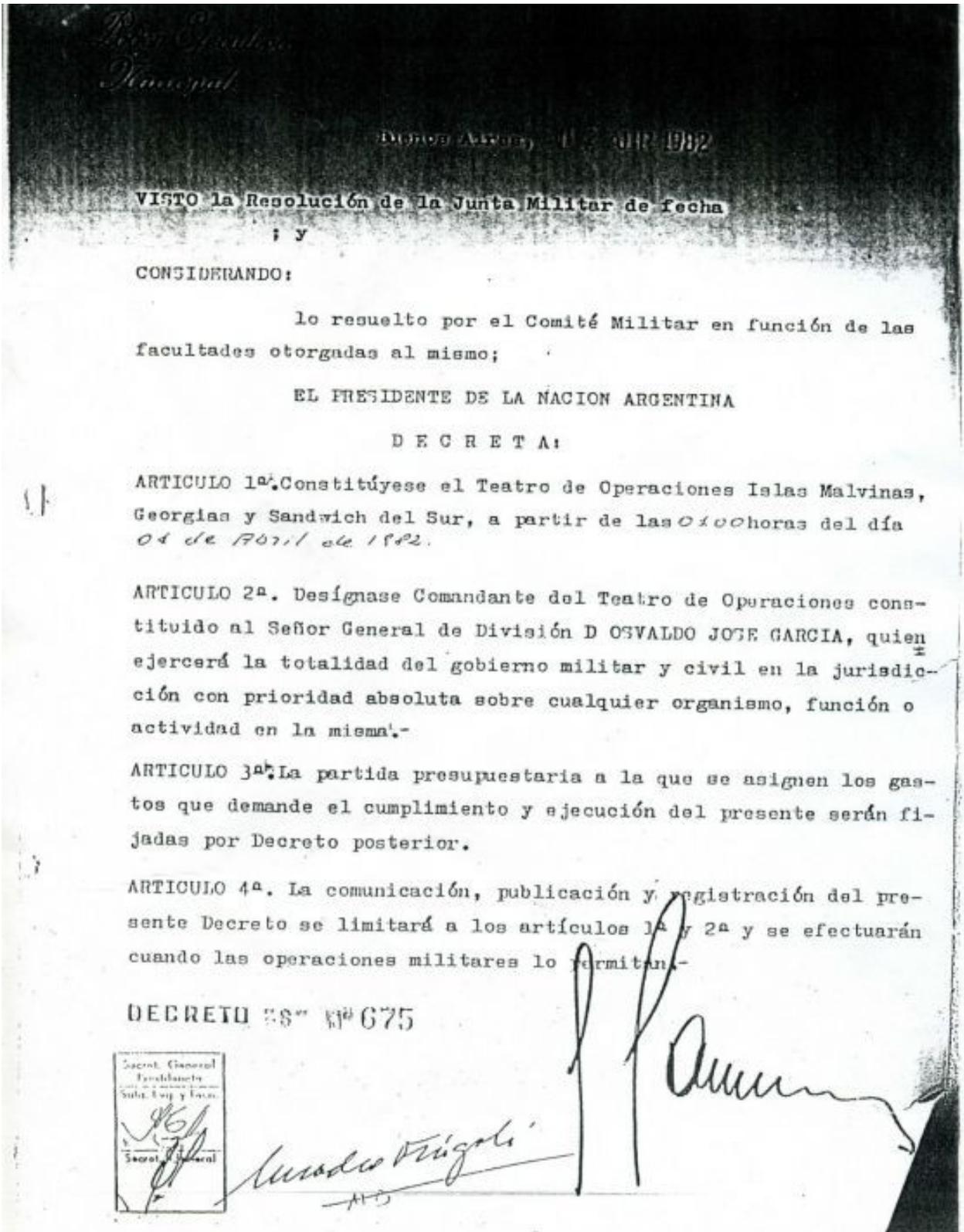
WOODWARD, S. *Los cien días*. Tradução de Julio Sierra. Buenos Aires: Editorial Sudamericana S.A., 1992.

Recebido em: 06/02/2012

Aceito em: 18/07/2012

ANEXO A

REPRODUÇÃO DA RESOLUÇÃO DA JUNTA MILITAR



ANEXO B

REPRODUÇÃO DA RESOLUÇÃO DA JUNTA MILITAR

Poder Ejecutivo Nacional

Buenos Aires, 07 ABR 1982

VISTO la Resolución de la Junta Militar de fecha *30 de marzo de 1982* ; y

CONSIDERANDO:

lo resuelto por el Comité Militar en función de las facultades otorgadas al mismo;

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

ARTICULO 1º. Constitúyese el Teatro de Operaciones Atlántico Sur a partir de las *19* horas del día *7 de abril de 1982* en la zona que se determine por el Comité Militar.

ARTICULO 2º. Designase Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur al Señor Vicealmirante D JUAN JOSE LOMBARDO quien ejercerá la totalidad de sus funciones con excepción de la Gobernación Militar del Territorio de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.-

ARTICULO 3º. La partida presupuestaria a la que se asignen los gastos que demande el cumplimiento y ejecución del presente serán fijados por Decreto posterior.

ARTICULO 4º. La comunicación, publicación y registración del presente Decreto se limitará a los artículos 1º y 2º y se efectuarán cuando las operaciones militares lo permitan.

DECRETO "5" N° **700**

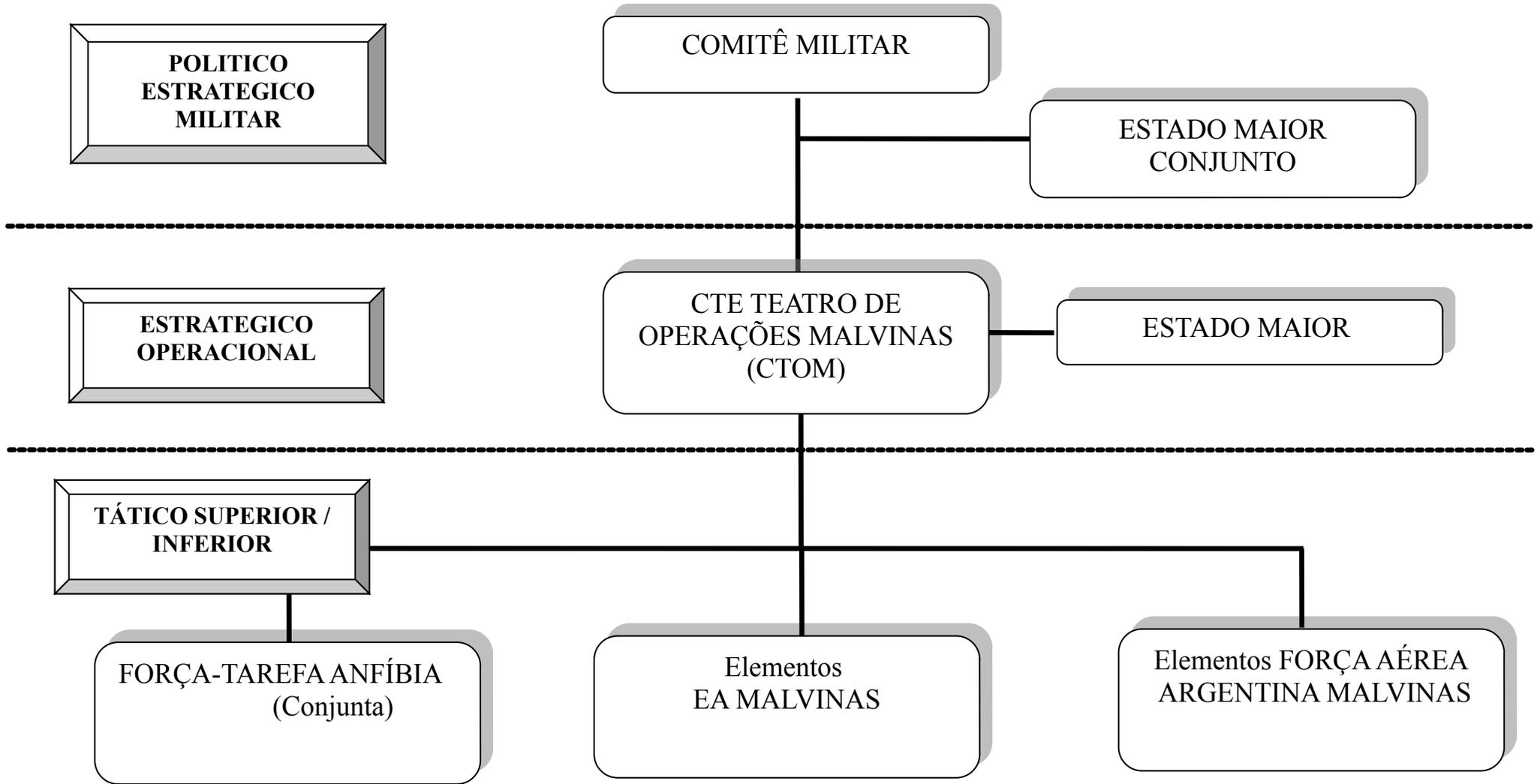
Secret. General Presidencia Subs. Leg. y Econ.
<i>961</i>
Secret. General

Manuel Frías

[Signature]

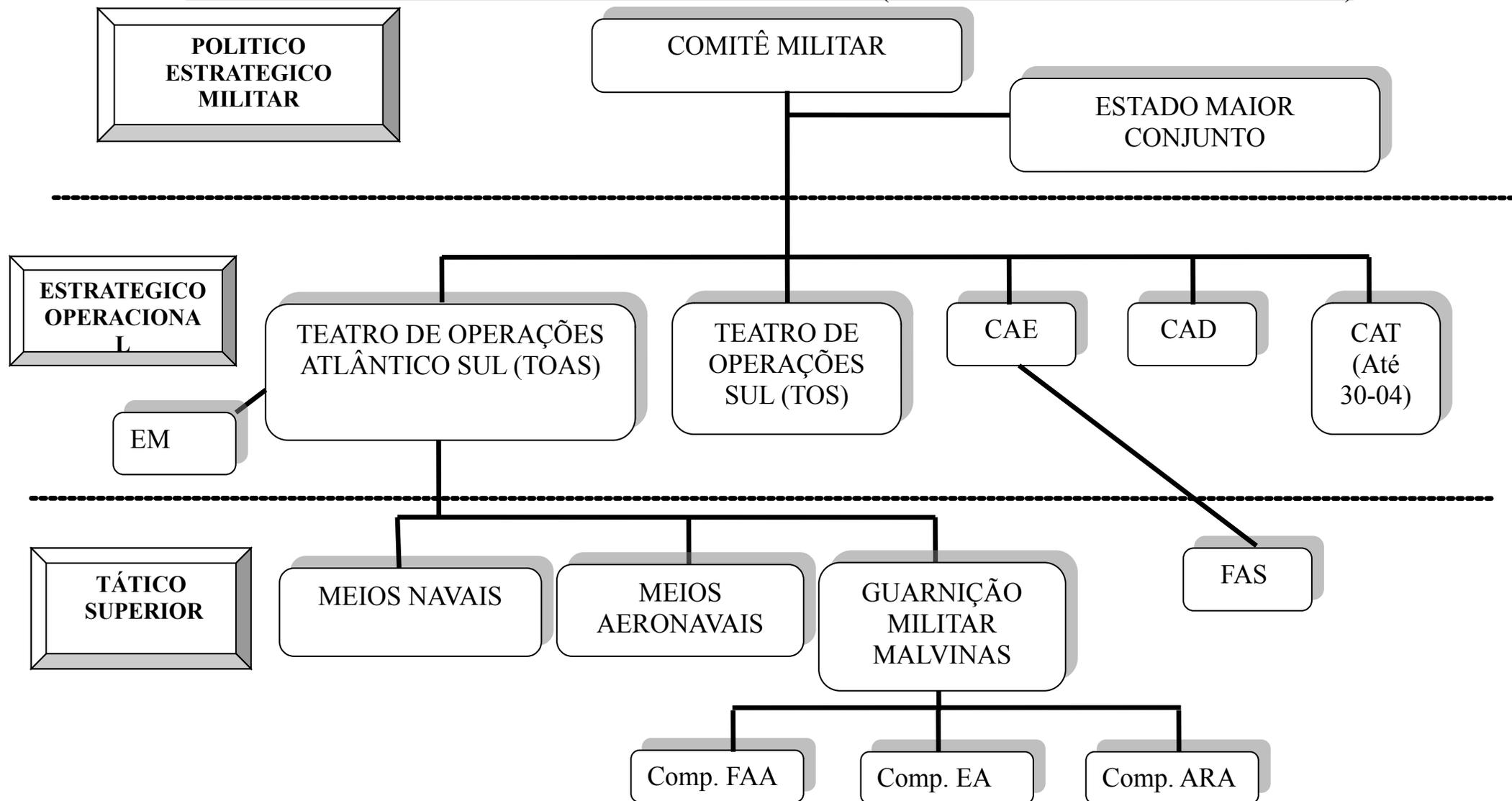
ANEXO C

ORGANOGRAMA DA CAMPANHA DE RECUPERAÇÃO DAS MALVINAS (ATÉ 07 DE ABRIL DE 1982)



ANEXO D

ORGANOGRAMA DA CAMPANHA DE DEFESA DAS MALVINAS (DE 07 DE ABRIL ATÉ 23 DE MAIO DE 1982)



ANEXO E

ORGANOGRAMA DA CAMPANHA DE DEFESA DAS MALVINAS (23 DE MAIO ATÉ 14 DE JUNHO DE 1982)

