



# O CONFLITO DAS FALKLANDS

Pellegrino Meoli  
Mario Maccono  
Giuseppe Pavone

## INTRODUÇÃO

O fim da 2ª Guerra Mundial constitui o limite temporal a partir do qual o mundo passou a viver em clima de paz, ainda que relativa. Entretanto, essa convicção, encontrada sobretudo naqueles que acompanham superficialmente os acontecimentos mundiais, deve ser objeto de um precioso entendimento. Ainda que não se tenham verificado eventos traumatizantes a ponto de envolverem a Europa, ou provocado um confronto armado direto entre as duas superpotências, nenhum período da História jamais viu tantos conflitos, revoluções e guerras alternarem-se em tão rápida sucessão.

Entre os motivos situados na origem de tais controvérsias, encontram-se os reflexos negativos

do confronto Este x Oeste que, assumindo diversas conotações, dão substância à guerra de liberação, contrastes ideológicos e econômicos, processos de descolonização e lacerações sociais.

Em tal quadro, o problema das ilhas Falklands apresenta características peculiares, que o configuram, seja sob o ponto de vista político seja sob o militar, como um evento todo particular no contexto dos acontecimentos mundiais, por ter provocado o confronto entre dois países integrantes do mundo ocidental.

Os motivos esposados pelos argentinos têm, pelo menos oficialmente, um caráter de "irredentismo", que parecia ter desaparecido com o término do segundo conflito mundial. Os ingleses, ao contrário, feridos pela afronta à sua própria potência, encontraram justa

motivação dentro do princípio de punição àqueles que recorrem à força para dirimir controvérsias internacionais.

Tal guerra pôs em discussão a real capacidade de mediação das duas superpotências e da ONU, colocou à prova a efetiva solidariedade dos países da OTAN, tornou evidente o espírito que anima as emergentes individualidades nacionais sul-americanas, permitiu a avaliação da capacidade operacional dos meios produzidos segundo novas tecnologias, comportou o confronto entre forças profissionais e de conscritos e, enfim, evidenciou o problema do apoio logístico a operações distantes das bases normais de suprimentos.

O pouco tempo decorrido após o encerramento das operações militares não permitiu, ainda, conclusões amadurecidas sobre um fato tão complexo, ou a formulação de um julgamento definitivo sobre os acontecimentos. Podemos, porém, examinar os aspectos mais significativos caracterizadores daquele conflito, a fim de compreendermos sua essência e dele extrairmos ensinamentos, particularmente de natureza militar.

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A descoberta das ilhas pode ser considerada como tendo ocorrido em 1592, ano em que foram avistadas da nave inglesa *Desire*, sob comando do Cap John Davis. Elas foram sucessivamente exploradas, em 1594, por Richard Hawkins, também inglês. Em 1690, J. Strong batizou com o nome

Falkland Sound o estreito que divide as duas ilhas principais do arquipélago, em homenagem ao então tesoureiro da Marinha inglesa, L. Cary Falkland.

A primeira tentativa de colonização teve início somente em 1794, por parte de um francês, de Bougainville, que deu às ilhas o nome de Les Malouines (depois modificado para Malvinas, pelos espanhóis), com uma expedição compreendendo naves e marinheiros provenientes de St Malô. Em 1767, a Espanha, com base no Tratado de Tordesilhas (1494), que definira os limites das zonas de influência entre espanhóis e portugueses, reivindicou a própria soberania sobre o arquipélago, induzindo os colonos franceses a abandoná-lo. Em 1765, enquanto eram procedidas as negociações entre espanhóis e franceses, John Byron ali fundou a colônia inglesa de Port Egmond.

Disso derivou uma controvérsia que quase provocou uma guerra entre a Espanha e a Inglaterra. A contenda teve fim em 1774, quando os ingleses abandonaram o arquipélago, que passou, de fato, ao controle dos espanhóis. As Falklands permaneceram desabitadas até 1800, sendo utilizadas somente como base temporária de caçadores de baleias americanos e ingleses.

Depois de uma primeira tomada de posse, em 1823, por parte da Argentina, as ilhas foram reclamadas e ocupadas oficialmente pela Inglaterra, em 1833, que nelas estabeleceu, dez anos após, um governador seu e uma assembléia le-

gislativa. O ano de 1833 constitui o marco inicial da contravérsia entre Inglaterra e Argentina, que se faz sentir até hoje.

A Argentina sustenta o direito à posse das ilhas com base em sua posição de herdeira das possessões espanholas e, ainda, considerando o posicionamento geográfico do arquipélago, parte integrante da plataforma continental argentina.

Os ingleses, ao contrário, pelo fato de que na época de sua ocupação as ilhas estavam desertas, acham que possa ser aplicado o princípio de "*inventio rei nullius*" e defendem sua posse com base, também, na nacionalidade de seus habitantes, todos de origem inglesa.

Nos últimos anos, a Argentina passou a considerar, ainda, como motivo para reforçar sua tese, a Resolução nº 1514, da Assembléia Geral da ONU, de 14 de Dez 60, na qual se sancionou o direito dos territórios coloniais à independência e o da autodeterminação dos povos. Em seguida a tal Resolução, em 1965, iniciaram-se as negociações entre os dois países.

Em janeiro 1976, a Argentina, em protesto contra o envio de uma missão inglesa às ilhas, com o encargo de avaliar seu potencial econômico, decidiu romper as relações diplomáticas com a Grã-Bretanha, reatadas em 1979. As negociações sobre as Falklands, após o reatamento, prosseguiram em abril de 1980, em New York, mas as conversações não obtiveram resultados significativos, uma vez que os ingleses continuaram a sustentar a necessidade de serem

levados em conta os desejos dos habitantes do arquipélago, nitidamente de sentimentos britânicos, enquanto que os argentinos se referiam constantemente às resoluções da ONU, que recomendavam a tutela dos interesses daqueles cidadãos. O governo argentino declarou-se disposto, também, a permitir aos mesmos a manutenção de sua cidadania original, seu idioma, suas escolas e autonomia administrativa.

No início de 1982, depois das mudanças ocorridas na cúpula da Junta Militar, alguns jornais argentinos ventilaram a possibilidade de o regime militar levar em consideração outras soluções para o caso, compreendendo o recurso à força, desde que as conversações apresentassem, mais uma vez, resultados negativos.

A falência das negociações anglo-argentinas desenvolvidas em New York, em fevereiro de 1982, contribuiu para incrementar, posteriormente, o estado de tensão existente. Em tais condições, a contenda assumiu maiores proporções e, ainda que permanecendo a possibilidade de solução por via diplomática, conduziu ao desembarque argentino no arquipélago, no mês de abril.

## CAUSAS DO CONFLITO

A posição geográfica do arquipélago e sua potencialidade econômica não justificam a sucessão de acontecimentos. De fato, do ponto de vista estratégico, as ilhas, ainda que ocupando uma posição de onde se pode interromper as

vias marítimas entre o Pacífico e o Atlântico, só têm interesse para o hemisfério austral, que é excêntrico às grandes vias de comunicação.

Idêntica avaliação pode ser feita em relação aos aspectos econômicos. As ilhas, mesmo que sejam dotadas de mar piscoso e, presumivelmente, rico em petróleo, ocupam uma posição geográfica que torna extremamente onerosas a prospecção e a extração petrolíferas, e, para a Inglaterra, pelo menos, o transporte do óleo até os consumidores também é outro grave. Por outro lado, a crise não pode ser intimamente relacionada com o problema de aquisição de parte da Antártica, cuja divisão será objeto do consenso internacional, que deverá definir limites e atribuições das diversas nações interessadas e envolvidas.

São outras, então, as motivações básicas do conflito, as quais devem ser buscadas em meio ao problemas de ordem interna e internacionais.

O posicionamento argentino pode ser derivado dos seguintes elementos:

- a progressiva deterioração do prestígio do regime militar. Recebido em 1976 sob o aplauso — ou pelo menos com uma certa sensação de alívio — da maior parte da população, o regime estava perdendo o consenso popular, em consequência dos erros cometidos no campo econômico e, também, no campo político, devido ao não retorno ao regime constitucional;
- a situação econômica falimentar atravessada pelo país, inclusive

devido à diminuição da procura de grãos por parte da União Soviética, exigindo soluções de qualquer maneira traumatizantes;

- o desejo do Gen Galtieri de demonstrar que seu governo enfrentava e resolvia os problemas internos e internacionais com dinamismo e energia superiores aos dos regimes precedentes;
- a ausência de solução para os dois maiores problemas no campo internacional: a contenda com o Chile, pelo Canal de Beagle (a posição sustentada pela Argentina de que o meridiano que passa a este do Cabo Horn divide a zona atlântica, sob soberania argentina, da pacífica, de soberania chilena), e a disputa pelas Falklands;
- a reencetada cordialidade nas relações com os Estados Unidos, em seguida ao papel desenvolvido pela Argentina na luta contra a subversão esquerdista.

Analisando tais fatos e sua concatenação, parece justificável considerar-se que o governo argentino, devendo, também, dedicar atenção às pressões nacionalistas de alguns setores das Forças Armadas, tenha visto na ocupação das Falklands o expediente necessário à consolidação do regime militar e, ao mesmo tempo, um modo de desviar as preocupações populares dos problemas da vida quotidiana, consequentes dos crescentes fenômenos do desemprego e da inflação.

O cálculo mostrou-se exato até o momento em que a Inglaterra assumiu a iniciativa de reagir com a

força contra um ato tido como uma grave afronta a seus direitos e a sua bandeira.

Pode-se considerar que o Gen Galtieri tenha cometido um grosso erro de cálculo na avaliação das reações inglesas à sua iniciativa. O erro mais grave, entretanto, foi cometido pela Junta Militar, quando recusou-se a aceitar a proposta de 17 de maio, do Governo inglês, feita por intermédio do Secretário Geral da ONU.

Em síntese, a proposta previa a renúncia britânica à reconquista das ilhas e a instalação de uma administração da ONU, além da retirada das forças argentinas e britânicas para uma distância mínima de 150 milhas náuticas do território das Falklands. As partes teriam podido negociar, sob os auspícios das Nações Unidas, uma solução definitiva para o problema, "sem prejuízo dos direitos, das pretensões e das posições de ambas" e sem que o acordo provisório pudesse ser invocado para "assegurar, apoiar ou negar qualquer pretensão à soberania territorial".

Tal acordo poderia ter sido firmado, possivelmente, em 31 de dezembro de 1982. A administração da ONU e as outras cláusulas provisórias permaneceriam válidas enquanto as partes não chegassem a um acordo definitivo.

Pela primeira vez, a contenda pelas Falklands teria sido negociada em condições de paridade entre as partes, sob arbitragem formal da ONU.

Houve tempo, portanto, para a razão prevalecer. Mas o governo argentino, ainda convencido de

poder ser bem sucedido e, sobretudo, preocupado em manter um elevado nível de tensão interna, não quis aceitar a proposta inglesa.

No que diz respeito à Grã-Bretanha, não deveria existir dúvida alguma sobre o fato de o governo britânico recusar-se a aceitar o fato consumado pelos argentinos. E isto não apenas por motivos de prestígio e de orgulho nacional, mas, também, para não comprometer o direito à autodeterminação, fundamental para o mundo livre. Tais motivos tiveram, indubitavelmente, um peso determinante sobre a quase unanimidade do Parlamento e da opinião pública. Para o governo, deve ter sido prevalente a exigência de não se criar um precedente. Se admitisse que a soberania sobre um território pudesse mudar sem levar em conta os desejos da maioria de sua população e sem um acordo diplomático, isto anularia as bases sobre as quais se fundamenta a negativa britânica sobre uma eventual extensão do Ulster à soberania irlandesa e à cessão de Gibraltar à Espanha.

Pode-se, por isso, afirmar que o conflito eclodiu por motivações essencialmente de ordem interna por parte dos argentinos e de ordem política, de prestígio e por "princípio", da parte dos ingleses.

## AS FORÇAS

As forças empregadas pelos contendores constam detalhadamente dos Quadros Nr 1 e 2.

Um exame de eficiência operacional inicial de ambos não é fácil,

QUADRO Nr 1 – AS FORÇAS ARGENTINAS

Forças Navais	Forças Aéreas	Forças Terrestres
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 porta-aviões;</li> <li>- 1 cruzador;</li> <li>- 12 fragatas;</li> <li>- 3 submarinos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 81 caças-bombardeiros (Skyhawk e Superstandard);</li> <li>- 45 caças interceptadores (Mirage III e Dagger);</li> <li>- 6 Anv de Rec (Tracker e Neptune);</li> <li>- 108 bombardeiros ligeiros e Anv diversas (Canberra, Pucara, Huancueiro, MB 326, MB 339 e C-130);</li> <li>- 30 Hlcpt (Linx, SEA King e Puma)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 Cmdo de Bda, cada um com:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>● 3 a 4 Btl Inf;</li> <li>● Ap Art, Eng e Com;</li> </ul> </li> <li>- Unidades de Def AAe;</li> <li>- 1 BI Fzo Navais;</li> <li>- Ap Log;</li> </ul> <p>num total de cerca de 11.000 homens).</p>

QUADRO Nr 2 – AS FORÇAS BRITÂNICAS

Forças Navais	Forças Aéreas	Forças Terrestres
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 porta-aviões;</li> <li>- 2 navios de assalto;</li> <li>- 8 contratorpedeiros;</li> <li>- 15 fragatas;</li> <li>- 5 dragaminas;</li> <li>- 6 submarinos;</li> <li>- 3 navios hidrográficos;</li> <li>- 2 guarda-costas;</li> <li>- 1 patrulhador ártico;</li> <li>- 22 navios auxiliares;</li> <li>- 45 navios mercantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 40 caças-bombardeiros (SEA Harrier e Harrier GR 3S);</li> <li>- 34 Anv de Rec (Nimrod);</li> <li>- 10 bombardeiros (Vulcan);</li> <li>- 6 a 8 Anv Trnp (C-130);</li> <li>- 200 Hlcpt (Sea King; Lynx, Wessex, Wasp, Gazelle, Scout e Chinook).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3ª Bda "Comando" de Fzo Navais, com:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>● 3 Btl de "Comando";</li> <li>● 1 GAC;</li> <li>● 2 Pel de Exploradores;</li> <li>● 1 Bia AAAe Rapier;</li> <li>● 1 Pel AAe Blowpipe;</li> <li>● Esqdt Hlcpt;</li> <li>● 1 Cia de Sabotadores (SBS-Special Boat Service);</li> <li>● meios diversos de Ap.</li> </ul> </li> <li>- 5ª Bda Inf, com:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>● 3 Btl Inf;</li> <li>● 1 GAC (-1 Bia);</li> <li>● 1 Esqdt Hlcpt;</li> <li>● 1 Pel Misseis AAe Blowpipe;</li> <li>● meios diversos de Ap;</li> </ul> </li> <li>- 2 Btl Pqdt;</li> <li>- 1 Btl SAS (Special Air Service) a 2 Cia;</li> <li>- Unidades de Ap Art, Eng e Com;</li> </ul> <p>num total de cerca de 9.000 homens.</p>

por não serem conhecidos exatamente os dados necessários, particularmente em relação às forças argentinas. Pode-se, porém, afirmar que elas derivam de duas escolas completamente diferentes.

As Forças Armadas argentinas, com base, essencialmente, na conscrição obrigatória, sempre foram empregadas em missões de caráter interno, e, em sua história, jamais adquiriram experiências bélicas significativas.

As forças empregadas pela Grã-Bretanha pertencem, ao contrário, a um organismo militar rico em tradições e prestígio, que se fundamenta no alistamento voluntário e que, constantemente, está previsto para operar fora do território nacional.

No conflito, os argentinos empenharam todas as suas forças aéreas e navais; essas últimas, porém, depois do afundamento do cruzador General Belgrano, permaneceram no raio de 12 milhas da costa e não mais participaram ativamente da campanha.

Para as ações terrestres, foram empregadas prevalentemente Unidades de Infantaria de linha, num total de cerca de 11.000 homens, compreendidos os meios de apoio.

A escolha das Unidades de Infantaria foi determinada pela consideração de que, em uma primeira fase, elas teriam unicamente de ocupar as ilhas, superando apenas resistências armadas de fraca consistência. Não seria necessário, assim, dispor-se de tropas particularmente adestradas, a não ser para o desembarque, para o qual, efetiva-

mente, foram empregados fuzileiros navais.

Sob o ponto de vista dos armamentos, cada batalhão era dotado de fuzis 7,62, metralhadoras 7,62 e 12,7, nove morteiros 81, quatro morteiros 120, seis canhões sem recuo 106 e lança-foguetes 88.

Estavam presentes na ilha, ainda, alguns meios blindados, do tipo Panhard AML 90; Kurassier e M113, além de 66 obuseiros 105 mm, equipamentos de Engenharia e Minas AP/AC. A defesa antiaérea compunha-se de canhões Bofors 40mm, metralhadoras Oerlikon de 20, 30 e 35 mm e mísseis Blowpipe, Roland e Skyguard.

As tropas localizadas no arquipélago eram mais do que compatíveis com as necessidades de defesa do território conquistado, mas não de modo a proporcionar a indispensável flexibilidade ao dispositivo.

Por parte dos ingleses, a imposição e a solução para o problema eram diferentes, quer quanto aos objetivos, quer quanto ao tipo de ação, quer, ainda, quanto às motivações.

O Estado-Maior britânico viu-se, quando da constituição da Força Tarefa, na necessidade de aprestar homens e meios para enfrentarem uma campanha de reconquista de uma ilha a 8.000 milhas de distância da Inglaterra.

O problema não se apresentava como de difícil solução, dispondo a Grã-Bretanha de Unidades diversificadas e especializadas para qualquer tipo de ação.

A escolha recaiu particularmente sobre tropas especializadas, tais

como os fuzileiros navais, os pára-quedistas, o SAS (Special Air Service) e os SBS (Special Boat Squadron), possuidores de qualidades psicológicas e físicas, além de Guardas Galeses e Escoceses encarregados de, uma vez conquistadas as cabeças-de-praia, prosseguir em profundidade e reconquistar as ilhas. O conjunto de forças totalizava cerca de 9.000 homens. Os materiais disponíveis eram, principalmente, carros Scimitar e Scorpion, mísseis anticarro Milan, peças de Artilharia 105 LG e mísseis anti-aéreos Rapier e Blowpipe.

O componente naval era constituído de mais de 120 navios, das quais 44 de combate, 22 auxiliares e 45 navios mercantes com tripulantes civis voluntários. A Força Aérea dispunha de 40 Harrier, 10 bombardeiros, cerca de 200 helicópteros, 34 Nimrod e de 6 a 8 C-130.

Em conjunto, as forças inglesas, por suas características e seu armamento, atendiam às exigências de uma operação interforças, que deveria ser concluída através de um ou mais desembarques anfíbios e a reconquista material dos objetivos.

Destaca-se o fato de os ingleses não terem procurado obter superioridade numérica sobre os defensores, atendo-se, desde o início do problema, à própria superioridade qualitativa.

## OS ACONTECIMENTOS

Os acontecimentos podem ser divididos em 5 fases:

— ocupação das ilhas Falklands/Malvinas e do South-Georgia;

- aprestamento e partida da Força-Tarefa britânica;
- transferência da Força-Tarefa no Atlântico Sul e reocupação britânica da South-Georgia;
- bloqueio aeronaval e preparativos para o desembarque das Unidades britânicas;
- desembarque em Port San Carlos e reocupação das ilhas pelas forças britânicas.

### a. *Ocupação das Ilhas Falklands e South-Georgia, pelos Argentinos*

A ação da força de desembarque argentina (cerca de 2000 homens), que recebera ordem para não causar vítimas, teve início em 02 Abr 82. No período de tempo entre 0430 h e 0900 h, a capital das ilhas — Port Stanley — foi ocupada, após uma fraca reação da exígua guarnição britânica (36 fuzileiros navais, da guarnição normal, mais 43 homens, desprovidos de armamento, chegados três dias antes, para substituir os primeiros).

Os argentinos iniciaram imediatamente o envio de outras forças e de materiais para o arquipélago (em poucos dias, cerca de 10.000 homens).

Em 14 Abr, as operações prosseguiram, com a conquista da South Georgia. As forças empregadas encontraram alguma resistência por parte da guarnição inglesa (22 fuzileiros navais), que causou perdas aos atacantes (1 Hlcpt Puma e 1 corveta danificada por um foguete anticarro).

O desembarque argentino colheu de surpresa tanto o governo

inglês quanto as guarnições britânicas nas ilhas. As posições defensivas inglesas não possuíam, não obstante, características tais que lhes permitissem enfrentar ações aerotransportadas ou de desembarque navais, mesmo que de limitada envergadura, uma vez que foram construídas comportando, somente, obstáculos ligeiros nas zonas de possível desembarque e a colocação de núcleos de defesa a cavaleiro das vias de acesso à capital.

As ações argentinas pressupõem que motivos de ordem política e de ordem geográfica imporiam aos ingleses um longo tempo de reação. Em consequência, o tempo disponível permitiria o adequado reforço das tropas de ocupação, sem maiores dificuldades quanto a problemas logísticos.

#### *b. Aprestamento e Partida da Força-Tarefa Britânica*

Com extrema oportunidade, no dia 03 Abr, anunciou-se, através da Sra Thatcher, o envio imediato de Unidades ao Atlântico Sul, com o objetivo de reconquistar as ilhas.

O grosso da Força-Tarefa partiu da Inglaterra no dia 05 Abr, e teve início uma intensa atividade envolvendo as três Forças Singulares, os estabelecimentos, os arsenais e grande parte da indústria relacionada com o Ministério da Defesa.

A ilha de Ascensão, situada a meio caminho entre a Grã-Bretanha e as Falklands (8.000 milhas), foi transformada em base logística, assumindo um papel de importância primordial durante todo o desenrolar das operações.

A 12 Abr, foi instituída em torno das Falklands, a partir da chegada de cinco submarinos nucleares ingleses naquela região, uma zona de 200 milhas interdita a navios argentinos.

O tempo de aprestamento da Força-Tarefa mostrou-se extremamente curto, confirmando:

- o elevado estado de apronto operacional das tropas, incluindo a passagem da organização de tempo de paz à de estrutura organizacional completa;
- o profissionalismo e a experiência do pessoal, derivados do intenso adestramento, do hábito das tropas de nível batalhão a transferências freqüentes e das características do "exército de profissionais", peculiares às Forças Armadas britânicas;
- a eficiência logística das Unidades, que demonstraram possuir materiais e meios em ótimo estado de manutenção.

Não obstante, tais condições não teriam sido suficientes se não existissem instrumentos legais idôneos à efetivação, em curto prazo, de requisição de materiais civis, de mobilização de pessoal, e, ainda, se não fosse possível transformar-se meios civis, particularmente navios mercantes, para sua utilização em fins militares.

#### *c. Transferência da Força-Tarefa no Atlântico Sul e Reocupação da South Georgia*

A 22 Abr, foi efetuado o desembarque sigiloso de sabotadores da Marinha e do Exército inglês na ilha South Georgia. A operação

aeronaval assumiu conotações terrestres e, a 25 Abr, precedido de consistente fogo naval, ocorreu o helitransporte de 120 fuzileiros navais, que, rapidamente, dominaram a guarnição argentina, de poucas dezenas de homens.

No interregno, na Grã-Bretanha, providenciava-se o aprestamento e a transferência de outros batalhões para áreas de adestramento.

Parece possível afirmar-se que a transferência do grosso da Força-Tarefa, que necessitou de três semanas, seria exequível em um tempo mais curto. Mas, o tempo empregado encontra justificativa, seja na necessidade de dar à atividade diplomática tempo suficiente para as tentativas de solução pacífica para a controvérsia, seja para permitir que o Comandante da Força amalgamasse suas Unidades, preparasse os planos de operações e regulasse a evolução das ações, inclusive considerando as possibilidades de suprimento por parte do território metropolitano.

*d. Bloqueio Naval e Aéreo e Preparativos para o Desembarque nas Falklands*

Ante as vãs tentativas de solução pacífica para o problema, a 30 Abr foi dada a público a declaração britânica de bloqueio naval e aéreo das ilhas, efetivando ato já vigorante desde 12 Abr.

A partir desse momento, teve início a 4ª fase, caracterizada por freqüentes bombardeios das ilhas e por combates aéreos, navais e aeronavais.

Em 01 Mai, começaram os bombardeios sobre o aeroposto de Port Stanley, com aeronaves do tipo Sea-Harrier e Vulcan. No dia 02 Mai, ocorreu o afundamento do cruzador argentino Belgrano, que causou a morte de 350 homens, e, a 04 Mai, a perda, por parte dos ingleses, do contratorpedeiro Sheffield, atingido por um míssil Exocet (20 mortos).

A 15 Mai, foi executado, por um grupo de 12 sabotadores (SAS), um golpe de mão na ilha de Pepple, situada na parte norte do arquipélago. Os sabotadores, apoiados pelo fogo naval, destruíram 11 aeronaves argentinas no solo e um depósito de munições, sem sofrerem perdas.

As ações inglesas prosseguiram com outros golpes de mão ao longo do litoral das Falklands, com o objetivo de iludir os argentinos sobre a região escolhida para a efetuação do desembarque.

Esta fase constituiu a base para o desenvolvimento futuro das operações e permite a formulação de duas considerações fundamentais.

A primeira refere-se à carência de equipamento dos navios, demonstradamente desprovidos de meios adequados de detecção e busca de aeronaves inimigas e de reação contra ataques de mísseis em aproximação a baixa e baixíssima altitudes.

Os eventos ocorridos suscitam relevantes interrogações sobre a confiabilidade dos atuais meios navais.

A segunda refere-se ao cuidado dos ingleses executando um plano de ações diversionárias, com vistas

a iludir o inimigo através de ações de patrulhas e de outros grupos e, também, com a missão de efetuar reconhecimentos do terreno e do dispositivo defensivo dos argentinos.

*e. Desembarque em Port San Carlos e Conquista das Ilhas*

A evolução favorável dos acontecimentos tornou possível o desembarque de forças suficientes para sua reconquista.

O ponto de aplicação do esforço foi definido pelo Comando Britânico como devendo ser na Baía de S. Carlos, 80 km a oeste de Port Stanley, local considerado adequado por oferecer boas condições de ancoragem, fáceis condições de defesa e estar pouco guardado pelo inimigo.

Em 21 Mai, os homens da 3ª Bda e dos 2º e 3º Btl Pqdt aproximaram-se das águas de S. Carlos, apoiados maciçamente pelo fogo naval e sob condições meteorológicas favoráveis, que limitavam notavelmente a observação.

A operação obteve completa surpresa tática, e a reação da guarnição argentina, constituída por poucas dezenas de homens, foi irrelevante.

Em 24 horas, cinco mil homens estabeleceram uma cabeça-de-praia de cerca de 25 km. Em pouco tempo, as forças inglesas consolidaram suas posições, permitindo o desembarque de peças de artilharia (105 mm), carros Scorpion e Unidades de Art AAe Rapier.

A reação argentina manifestou-se através de intensos ataques

aéreos, que provocaram o afundamento de uma fragata, um contratorpedeiro e um navio mercante, além da destruição de helicópteros.

A defesa antiaérea da zona onde a força de desembarque inglesa operava consistia de diversos sistemas de armas integradas. Em particular:

— as Anv SEA Harrier asseguravam a cobertura aérea de longo raio de ação, mediante missões de reconhecimento armado;

— duas naves, dotadas de mísseis SEA Dart e SEA Wolf estavam posicionadas na entrada setentrional do Falkland Sound, bloqueando o acesso ao mesmo;

— três ou quatro naves com armamento convencional e mísseis foram deslocadas para o interior do Falkland Sound, para a proteção direta dos demais navios e das tropas de desembarque. Sua ação integrava-se a de instalações terrestres de mísseis Blowpipe e Rapier.

A coragem e a tenacidade dos pilotos argentinos, não obstante, causaram notáveis perdas às forças navais inglesas, avaliadas em cerca de dez navios danificados, ainda que a um preço alto: cerca de cinquenta aviões.

Superada a fase crítica do desembarque, as tropas britânicas iniciaram a progressão para Este, em direção a Port Stanley, segundo duas direções: uma ao Norte e outra ao Sul da ilha de Soledad (East Falklands).

Na noite de 26 para 27 Mai, uma Cia do 2º Btl Pqdt apossou-se da localidade de Camilla Creek House, acolhendo, posteriormente, o restante do Btl, que efetuara

uma marcha noturna de cerca de 20 km.

Em 28 Mai, o 2º Btl Pqdt conquistou as posições de Goose Green e Darwin, que constituíram os maiores obstáculos a cavaleiros da direção que, pelo sul, conduz à capital.

No setor Norte, o 45º Btl de Comandos e o 3º Btl Pqdt ocuparam, entre 02 e 04 Jun, Douglas Settlement e Teal Inlet.

Enquanto isso, o Comando Britânico fez afluir, valendo-se inclusive de um maciço transporte por helicópteros, a 5ª Bda Inf.

As forças atacantes assumiram o dispositivo definitivo e ocuparam as posições dominantes de Port Stanley, entre as quais o Monte Kent e a baía de Fitzroy. Esta última localidade foi atacada e conquistada por meio de uma ação combinada de terra e do mar. A primeira não encontrou resistência, enquanto a ação pelo mar sofreu ataques da aviação argentina.

A batalha definitiva pela conquista de Port Stanley teve início na noite de 11 para 12 Jun.

O objetivo, após preparação da artilharia naval, foi investido por três batalhões da 3ª Bda, que, com 22 mortos e 44 feridos, conseguiram conquistar posições importantes, tais como Monte Longdon, Two Sisters e Monte Harriet. A reação argentina, com nutridos fogos de artilharia, provocou outras perdas inglesas.

As operações prosseguiram com o emprego de todas as forças disponíveis, até 14 Jun, quando a guarnição argentina, já cercada, rendeu-se.

A sucessão dos eventos, nesta fase, permite algumas considerações.

A escolha, por parte do Comando Britânico, de uma zona de desembarque distante da capital e não defendida permitiu a obtenção da surpresa e a efetivação do desembarque em boas condições de segurança.

A linha de ação escolhida deu aos ingleses a possibilidade de aproveitarem a superioridade qualitativa de seu pessoal e dos meios disponíveis, evitando um combate direto de todas as forças em presença, colocando os argentinos em situação de inferioridade tática e logística. Os ingleses, além disso, souberam tirar proveito das condições meteorológicas e da capacidade dos meios antiaéreos, limitando a ação da aviação argentina.

Os sucessos parciais obtidos pelos pilotos argentinos, particularmente no início das ações, foram devidos, principalmente, ao retardado experimentado na entrada em posição das Unidades de Art AAe Rapiet dos ingleses.

De fundamental importância mostrou-se, também, a organização logística acurada e unitária dos britânicos, enquanto a dos adversários, distinta para cada Força Singular, apresentou graves deficiências, responsáveis, inclusive, pela falta de víveres e munições em algumas guarnições.

## ENSINAMENTOS DE CARÁTER MILITAR

As operações aeronavais e terrestres conduzidas no Atlântico

Meridional, ainda que limitadas no tempo e no espaço, permitem serem extraídos alguns ensinamentos de caráter militar, válidos também para teatros de operações europeus, já que apresentaram muitos aspectos característicos de uma guerra moderna.

Estiveram presentes no conflito muitos dos componentes fundamentais dos exércitos atuais, com exceção de meios mecanizados e blindados, com os quais ingleses e argentinos não puderam contar, seja pelo pesado ônus logístico por eles exigido, seja pelas condições particulares do ambiente, que limitariam seu emprego.

Essas considerações devem sempre ser levadas em conta, por explicarem por que os contendores empregaram no campo de batalha forças que podem ser consideradas de Infantaria leve.

#### *a. Pessoal*

O conflito pôs frente-a-frente um exército de profissionais e um de conscritos.

O Exército Inglês, como é notório, compõe-se exclusivamente de profissionais, cujo adestramento, constantemente atualizado, desenvolve-se através dos anos, até atingir níveis muito elevados de preparação militar. Ele enfrentou o Exército Argentino, baseado na conscrição obrigatória, com um tempo de serviço militar de 12 meses (14 para as tropas de desembarque empregadas nas operações) e, conseqüentemente, teoricamente em desvantagem em um confronto com veteranos, pelas envi-

dades limitações em adestramento e experiência.

Uma avaliação que não leve em conta todos os fatores envolvidos poderia induzir, à luz dos brilhantes resultados obtidos pelos ingleses, ser melhor e, portanto, preferível manter-se um exército profissional, o que permitiria, entre outros fatos, uma redução das Unidades existentes e, em decorrência, uma melhoria qualitativa, incluindo armamentos mais modernos e sofisticados.

Não são admissíveis, porém, considerações além das que lícitamente podem ser extraídas dos acontecimentos, uma vez que os mesmos se caracterizaram por situação e dimensão particulares do teatro de operações, pela limitada envergadura das operações terrestres e, ainda, pela natureza episódica das ações desenvolvidas.

Os eventos exaltaram, sem dúvida, a eficácia de forças particularmente adestradas e especializadas, mas não permitem conclusões válidas para operações de maior envergadura ou projeções verossímeis para um possível conflito entre os dois blocos, na Europa.

O cenário é completamente diferente: a duração do conflito, a amplitude das frentes e a presença de consideráveis forças mecanizadas e blindadas implicam o emprego de efetivos de tal forma elevados que nenhum país do bloco democrático tem condições para manter-se constituído exclusivamente por profissionais. Além disso, o instrumento bélico necessita não apenas de componentes altamente especializados, mas, tam-

bém, de homens a serem utilizados em cargos que, apesar de importantes, não requerem elevado profissionalismo.

Acresce, ainda, o fato de que um exército de profissionais, dentre outros fatores, é de custo grandemente mais elevado que um de conscritos.

O conflito das Falklands confirmou que a preparação dos Quadros, em todos os níveis, constitui elemento chave do sucesso, e que a obtenção de um bom nível de adestramento apresenta maior complexidade para um exército baseado na conscrição, que deve transformar, em curto prazo, o cidadão em combatente.

Soluções idôneas podem, porém, ser encontradas, dispondo-se de adequados recursos humanos e econômicos e de campos de instrução suficientes e diversificados.

O conflito entre ingleses e argentinos não pôs em discussão a alternativa "exército profissional ou exército de conscritos"; ao contrário, enfatizou a necessidade de se dispor de um instrumento militar bem equipado, bem enquadrado, bem adestrado e motivado. Ocorre, também, destacar-se que os acontecimentos colocaram em evidência a figura do próprio combatente, no sentido clássico do termo, ainda que em presença de numerosos materiais de alta sofisticação.

As melhores provas e os mais gratificantes resultados nas operações terrestres foram obtidos, realmente, pelos ingleses, em virtude

de sua capacidade de movimentação tática, sua resistência física e sua disposição para deslocarem-se e combaterem em qualquer momento e qualquer lugar. Tais características foram evidenciadas no emprego de formações de nível patrulha, que requerem desenvolvida capacidade individual, e nos freqüentes combates corpo-a-corpo, nos quais são exigidas coragem, iniciativa e preparação técnica.

As condições ambientais apresentaram-se particularmente desfavoráveis, devido a ocorrência de neve, chuva e fortes ventos. Além disso, a natureza do terreno teve papel proeminente, limitando a gama de veículos utilizáveis apenas às viaturas QT (qualquer terreno), às viaturas sobre-lagartas e às sobre-rodas com pneus de baixa pressão.

A maioria dos movimentos, em consequência, foi feita a pé, com equipamentos pesando até 35 kg por homem. As tropas inglesas, inclusive, entraram em combate mesmo após marchas de 35 km, sem solução de continuidade. Isto tudo tornou-se possível somente graças à particular preparação do pessoal.

Dessas considerações, derivam os seguintes ensinamentos: um cuidadoso adestramento, sobretudo o individual, visando principalmente, à aquisição de resistência a esforços físicos prolongados, e à capacidade para tirar o máximo proveito na utilização de armas modernas e antigas constituem uma ótima receita para a obtenção de

resultado relevante no campo de batalha.

Não se pode porém esquecer que homens adestrados e meios eficientes não poderão garantir o sucesso se não existirem um eficaz enquadramento das tropas, uma atualizada doutrina de emprego, uma eficiente organização de comando e controle, e um apoio logístico adequado.

### *b. Princípios Doutrinários*

Abstraindo-se os méritos dos planejamentos das operações, é oportuno realçar-se como a aplicação de alguns princípios da arte militar influíu sobre os resultados das ações.

A surpresa foi habilmente conseguida pelos ingleses, efetuando o desembarque, após um oportuno plano de dissimulação, em uma região distante do grosso do dispositivo defensivo argentino. Isto permitiu desorientar o adversário e a realização das ações ofensivas a partir de uma área praticamente desguarnecida, onde a estrutura defensiva era modesta e, parece, sem apoio mútuo, o que a tornou facilmente eliminável.

O princípio da manobra não foi convenientemente observado pelos argentinos. A defesa, realmente, foi estabelecida com base em critérios rigidamente estáticos e conduzida sem reservas móveis adequadas, em condições de *intevirem com oportunidade*.

Isto pode explicar a falta, ou pelo menos a inconsistência, da reação terrestre ao desembarque britânico e a rápida superação das

estruturas estáticas, sobre as quais o atacante, sucessivamente, concentrou seus esforços, aplicando, por conseguinte, um outro princípio fundamental da arte da guerra: a massa.

Os ingleses dedicaram particular importância à mobilidade de suas forças, empregando, sobretudo, helicópteros, de forma judiciosa. Tais meios demonstraram possuir elevada capacidade, quer no tocante ao transporte tático, quer como base de fogo móvel contra pessoal e carros.

Com essa finalidade, foram empregados quase 200 helicópteros de diversos tipos (Sea King, Lynx, Vessex, Gazelle, Wasp, Scout, Chinook) e cerca de 300 veículos de variada natureza.

No tocante ao desembarque anfíbio, confirmou-se a necessidade, já apontada nos estudos doutrinários italianos, de se repelir o atacante na fase inicial daquela operação, antes que as forças desembarcadas consigam consolidar suas posições.

### *c. Comando e Controle*

O conflito das Falklands reafirmou, mais uma vez, dois princípios, que podem parecer contrastantes entre si, mas, ao contrário, completam-se e são interdependentes: a unidade de comando e a descentralização.

As vantagens derivantes da unidade de comando tornaram-se totalmente evidente no curso das operações. A organização de duas Forças-Tarefas, de fato, constituiu a base dos resultados obtidos.

De parte dos ingleses, existia, em nível central, uma estrutura de comando político e militar, presidida pelo Primeiro Ministro, que compreendia um número restrito de Ministros e, quando necessário, alguns conselheiros, como por exemplo o Procurador Geral em matéria de Direito Internacional. Desse Comitê, participava o Chefe do Estado-Maior da Defesa que, depois de receber orientações de caráter geral, expedia diretrizes ao responsável pelas operações, Almirante John Fieldhouse, Comandante em Chefe da Frota.

Este era o único interlocutor do Comandante da Força-Tarefa, Contra-Almirante Woodward, do qual dependiam todas as forças terrestres, navais e aéreas empenhadas.

Organizou-se, assim, uma cadeia de comando simples e funcional, que permitiu a harmonização das iniciativas políticas com as ações militares e a condução das operações sob uma ótica unitária e interforças.

Do lado argentino, ao contrário, a ingerência do regime e, presumivelmente, o fato de as Forças Armadas estarem prevalentemente orientada para o desenvolvimento de um papel político e para enfrentarem a ameaça interna fizeram com que ocorresse uma substancial subdivisão das atribuições, da qual decorreu uma condução setorial das operações, a tal ponto que pareciam estar dirigindo três guerras distintas.

As ações desenvolvidas pela Aeronáutica argentina, se tivessem sido mais bem coordenadas com as operações das forças terrestres, te-

riam causado, seguramente, maiores perdas às Unidades inglesas, imposto maior prazo para a reconquista do arquipélago e, talvez, uma diferente evolução das operações.

Entretanto, se a unidade de comando assegura a centralização das responsabilidades, isto não implica um esvaziamento da cadeia hierárquica. A correta utilização dos canais de comando, de fato, responde a um outro princípio fundamental: o da descentralização.

O Comandante da Força-Tarefa britânica aplicou perfeitamente tal princípio. Definido o objetivo, ele atribuiu aos Cmt subordinados o planejamento relativo a cada um dos componentes da Força, avocando a si somente a função de alta coordenação dos esforços.

O plano geral das operações, coordenado entre os elementos de combate fundamentais, fixando as linhas essenciais da manobra e os objetivos finais a serem conquistados, deixou adequada liberdade de planejamento e de conduta a todos os níveis subordinados, exaltando a capacidade de seus comandantes.

#### *d. Logística*

As atividades logísticas mostraram-se particularmente gravosas desde o início das operações. Em seis semanas, foi aprontada uma Força-Tarefa de 28.000 homens para permitir que 9.000 combatentes fossem empregados no campo de batalha.

Os problemas enfrentados foram múltiplos e complexos, espe-

cialmente para os ingleses, cujos eixos de suprimento estendiam-se por 8.000 milhas das bases normais e exigiam cerca de 21 dias de navegação. Tal situação foi enfrentada empregando-se navios fretados ou requisitados à marinha mercante (mais de 50, pertencentes a 33 firmas). Alguns foram modificados no espaço de poucos dias, de modo a permitirem o suprimento em pleno mar; outros foram dotados de plataformas para aterragem de helicópteros; outros, ainda, foram transformados seja para o transporte de aviões V/Stol e helicópteros, seja para o de feridos. De um modo global, os navios civis empregados transportaram mais de 100.000 toneladas de mercadorias, 9.000 homens e 95 aeronaves de tipos diversos. A Aeronáutica, com mais de 60 vôos, transportou 5.800 pessoas e 6.600 toneladas de materiais, utilizando os aviões Hércules e VC-10.

Considerada a distância do teatro de operações, a disponibilidade da ilha de Ascensão mostrou-se providencial. A 3.750 milhas das Falklands, utilizada como base intermediária de apoio, com funções de Centro Logístico, foi de particular importância para os ingleses, permitindo uma sensível redução dos prazos para transporte e o emprego de aeronaves para deslocamento de pessoal e material da Grã-Bretanha até a ilha, e o sucessivo embarque em naves que se dirigiam à zona de emprego.

Existia, ainda que em grau limitado, a possibilidade de lança-

mentos aéreos de materiais para suprimentos urgentes.

Do Centro Logístico, foram transportados para as Falklands, via aérea, 5.600 homens e 17.000 toneladas de materiais.

Os dados fornecidos, se bem que incompletos, ressaltam a importância do componente logístico e a indispensável necessidade de planejamento e programação em cada setor.

As realizações britânicas não podem ser consideradas como caracterizadas por providências urgentes adotadas conforme os eventos. Na verdade, na Grã-Bretanha, são desenvolvidos, periodicamente, exercícios de caráter logístico, dos quais resultam dados úteis para o aprestamento e a remessa de materiais para suprirem forças de ultramar.

Os brilhantes resultados foram, por conseguinte, fruto de uma atividade preparatória, levada a efeito durante anos, que permitiu, ainda, a preparação de instrumentos legais aptos à garantia do envolvimento das estruturas civis nas atividades militares.

#### *e. Armas e Meios*

O exame dos sistemas de armas empregados no conflito mostra-se estreitamente relacionado com as considerações já feitas, pelas implicações econômicas, industriais e tecnológicas nele encontradas.

O conflito das Falklands permitiu a experimentação e a avaliação, em ambiente operacional, de muitos sistemas de armas e equipamentos de um instrumento militar moderno.

Ainda que faltando muitos dados definitivos, é possível uma primeira indagação nos setores de maior interesse para as forças terrestres.

O primeiro setor é concernente às armas da Infantaria. Ambos os contendores dispunham do fuzil 7,62, em versão semi-automática para os ingleses, semi-automática e automática para os argentinos, e metralhadoras 7,62 e 12,7. Os dois calibres fundamentais sobre os quais se baseia o armamento atual da maior parte dos exércitos mostraram-se adequados às exigências, malgrado os notórios problemas de peso da arma e de sua munição.

No tocante a morteiros, ocorreu uma relativa superioridade dos argentinos, que dispunham, também, dos de calibre 120, enquanto os britânicos só possuíam os de 81 mm. Não obstante, confirmou-se a validade do morteiro como arma de acompanhamento, especialmente para tropas a pé. Constatou-se, ainda, a necessidade de incrementar-se o volume de fogo, direto ou indireto, em apoio à infantaria, seja na defesa, seja no ataque.

O setor de mobilidade foi muito considerado pelas forças britânicas, através da disponibilidade adequada de meios de transporte. Em particular, tiveram excelente desempenho os veículos Scimitar e Scorpion, que mostraram-se idôneos para combate em terrenos difíceis e contra meios de blindagem ligeira.

O carro argentino Panhard mostrou-se inútil às operações, de um modo geral, ante sua impossibilidade de operações no terreno pan-

tanoso das ilhas. Isto, entretanto, não deve induzir a uma condenação dos meios sobre-rodas, uma vez que o ambiente europeu, totalmente diferente do das Falklands, pode favorecer seu emprego, como material superior aos sobre-lagartas, em termos de velocidade, consumo e confiabilidade.

Os britânicos atribuíram muita ênfase aos helicópteros. Os Chinook conseguiram, mesmo ante a carência de peças de reposição, efetuar uma média de 109 horas de vôo, cada um, em condições freqüentemente proibitivas, e transportar até 80 homens completamente equipados, em uma única viagem.

Os helicópteros foram, também, utilizados, além de meio de apoio tático e logístico, em atividades de busca e evacuação de feridos e salvamento no mar. Ótimos resultados foram conseguidos com o Sea King, pela sua grande capacidade de carga interna e externa; com o Lynx, utilizado para transporte tático leve e missões de ataque; e com o Gazelle, no cumprimento de missões de ligação e de observação. Todas as aeronaves operaram em um ritmo três vezes superior ao do tempo de paz. Para todos os tipos, entretanto, mostrou-se evidente a exigência de disporem de maior capacidade de operação com qualquer condição de tempo e de uma proteção mais adequada.

No conflito, os ingleses perderam 22 helicópteros, contra 2 Puma dos argentinos. Deve-se, porém, ressaltar que esses últimos utilizaram tais meios de maneira muito limitada.

Outro setor de relevante importância foi o representado pelos meios para visão e combates noturnos, um dos fatores fundamentais para o sucesso nas operações. As forças britânicas, dotadas com os mesmos, empregaram-nos adequadamente, explorando ao máximo suas vantagens. Os argentinos, ao contrário, revelaram carência desse material e uma modesta capacidade para utilizá-los.

Os aparelhos empregados pelos ingleses foram os clássicos, de infravermelho e de intensificação da luz, montados em armas individuais, sistemas de armas e meios de transporte, permitindo que as forças britânicas combatessem, durante as 24 horas do dia, contra um inimigo que, durante largo período de cada jornada, viu-se impossibilitado de ver e de empregar seus meios.

O apoio de fogo também teve importante papel. Por parte dos ingleses, além do apoio de fogo naval e aéreo (este último particularmente em fogo de interdição), fizeram-se notar a Artilharia e os helicópteros armados. Em particular, o material 105 mm, helitransportável, de peso semelhante ao do 105/14 italiano, mas com alcance de 17 km, obteve um rendimento muito elevado, conseguindo disparar 500 granadas em 24 horas, sem prejuízo da eficácia e mostrando precisão superior à do material argentino, também 105 mm. Tal calibre, portanto, mostrou-se ainda válido, pelo menos em situações em que a precisão e a mobilidade prevaleceram sobre a potência.

Merece realce o fato de as forças terrestres inglesas, constituídas por duas Brigadas mais as forças especiais, terem sido apoiadas por seis baterias, cerca de 1 Gp/Bda, com as missões de artilharia pesada atribuídas à artilharia naval.

No já citado setor dos helicópteros, o Lynx, armado, dentre outros meios, com mísseis TOW, demonstrou eficazmente que os helicópteros podem, em determinadas circunstâncias, substituir vantajosamente os aviões em missões de apoio aéreo aproximado. O emprego de aeronaves de asa fixa contra tropas de infantaria a céu aberto não seria vantajoso, inclusive, pelas dificuldades relativas à indicação dos objetivos. Nesse campo, confirmou-se a necessidade de se atribuir maior impulso ao emprego do raio laser.

Outro setor do qual derivam importantes ensinamentos é o da defesa. Nas Unidades terrestres, ela foi proporcionada em níveis baixíssimos pelo Blowpipe, para ambos os contendores, e em baixos níveis pelo Rapier, dos ingleses, e pelo Roland, dos argentinos, que também empregaram outros materiais, como as metralhadoras de 20 e de 30-35, o sistema Skyguard e o míssil Tigercat.

O rendimento dos sistemas de armas pode ser analisado através dos resultados obtidos, ainda necessitando confirmação. O sistema Oerlikon-Skyguard provavelmente abateu 14 aeronaves inglesas, além de danificar seriamente outras três, assegurando um funcionamento ininterrupto durante as 24 horas do dia e totalizando 1200

horas de operação, sem necessidade de manutenção de 3ª Esc. Os resultados foram excelentes, quer durante o dia, quer à noite, contra objetivos a baixa e baixíssima alturas, como, também, o funcionamento dos radares de busca e de direção de tiro, e as contramedidas eletrônicas.

O Roland, recentemente adotado pelo Exército Argentino, provavelmente atingiu 5 aeronaves inglesas, de 10 lançamentos efetuados, a despeito do baixo nível de adestramento de suas guarnições. Tais dados são incertos, já que os britânicos negam terem sofrido perdas provocadas por tal sistema de armas.

Por parte dos ingleses, o sistema Rapier, que enfrentou enormes dificuldades durante a entrada em posição, obteve, de 45 mísseis lançados, seguramente 9 acertos contra aeronaves argentinas, e quase que certamente outras cinco foram atingidas, perfazendo um percentual entre 20 e 32% de acertos. Trata-se de uma percentagem elevada, se considerarmos que, na guerra do Kippur, os israelenses não superaram a marca de 2%. Uma notável limitação quanto à capacidade operacional desse míssil derivou do fato de ele empregar, unicamente, o sistema de pontaria ótica, que permitiu sua utilização somente até 5 ou 6 km, ao invés dos 11 a 12 km que o radar do sistema lhe consentia aproveitar, mas que não foi empregado para não tornar as Unidades ainda mais pesadas na fase do desembarque.

Com base na experiência adquirida, as autoridades britânicas decidiram introduzir modificações no míssil, na espoleta, no radar e na capacidade de esse sistema ser empregado contra alvos múltiplos.

O sistema Blowpipe também proporcionou resultados satisfatórios, tendo abatido, certamente, 9 aviões argentinos e, provavelmente, outros dois. Não se dispõe do número de mísseis lançados. O sistema revelou necessitar de uma série de melhoramentos, atualmente já sendo efetuados em parte, compreendendo a potencialização da cabeça do míssil e de seu motor, e uma revisão quanto ao sistema de pontaria.

No tocante aos equipamentos, confirmou-se mais uma vez que sua eficiência é fundamental para a manutenção da capacidade operacional dos homens. Em contraste com o ótimo equipamento inglês, apropriado a quaisquer condições meteorológicas, o dos argentinos revelou-se completamente inadequado.

Finalmente, pode-se fazer uma última consideração em relação a todos os materiais empregados.

No conflito, também foram utilizados meios não excessivamente sofisticados, que proporcionaram, de um modo geral, rendimento muito elevado, superior a qualquer previsão. Em situações futuras, portanto, ainda que restando a necessidade de materiais de elevada sofisticação em alguns setores do instrumento militar, não deverá ser transcurado, nos demais setores, o aproveitamento de materiais de concepção simples, de fácil em-

prego e de custo relativamente baixo, e, até mesmo, programas de revitalização de sistemas ainda válidos.

#### f. Meios Navais

O aspecto naval das operações teve um grande relevo, pelas características do teatro de operações e forças aeronavais empregadas por ambos os contendores.

A Grã-Bretanha demonstrou uma decisiva superioridade, sobretudo graças à qualidade dos meios disponíveis. Entre esses, os submarinos a propulsão nuclear assumiram papel determinante, uma vez que sua presença foi suficiente, segundo muitas avaliações, para bloquear em seus portos a Armada Argentina, que participara das fases iniciais das operações sem a presença do adversário.

Considerações interessantes podem ser feitas quanto ao mérito do material empregado na construção dos navios, sua capacidade de deslocamento e seus armamentos.

É oportuno recordar que, nos últimos decênios, desenvolveu-se a tendência a aligeirar-se cada vez mais o peso das estruturas das naves, recorrendo-se largamente ao emprego de ligas leves, baseadas em grande parte no alumínio, a fim de melhorar as possibilidades de instalação de sistemas de armas necessárias ao combate e de aumentar a velocidade e as condições de manobra das mesmas.

Os eventos nas Falklands demonstraram que tal tendência não é totalmente correta, uma vez que os navios, não mais dotados com

blindagem pesada, são facilmente perfuráveis pelos mísseis, os quais, após penetrarem em seus cascos, ocasionam incêndios que, pelas condições de combustibilidade das ligas leves e de outros materiais de bordo, rapidamente se propagam, tornando praticamente proibitiva qualquer medida para combatê-los. O Ardent e o Antelope foram afundados exatamente em consequência de incêndios provocados por mísseis.

Acresce que a suposta melhoria nas condições de manobra dos navios não se concretizou.

O Sheffield tentou, com toda a certeza, uma manobra de evasão antes de ser atingido por um Exocet, sem lograr êxito.

Para o futuro, portanto, prospecta-se a necessidade de se recorrer de modo mais amplo à proteção do aço, em substituição às ligas leves, renunciando-se, em parte, aos requisitos de rapidez e manobra.

Os norte-americanos parecem já estar procedendo a um reforço, em aço, dos navios em construção ou em fase de projeto, em cerca de 100 a 200 toneladas.

No tocante a armamento, constatou-se a necessidade de se dispor de armas em condições de assegurar a defesa contra ataques de meios de superfície, submersíveis e aéreos. Tais ataques, por sua elevada sofisticação e pelo alto rendimento das armas empregadas, exigem tempo de reação reduzidíssimos. A título de exemplo, um míssil antinavio, com velocidade de 100 km/h, avistado a 10 km de distância, atinge o alvo dentro

de cerca de 35 segundos, prazo insuficiente para programar-se e efetuar-se o lançamento de uma salva de mísseis antimíssil.

Decorre daí a exigência, segundo alguns críticos, de integrarem-se os sistemas de mísseis com as armas convencionais, de modo a se obter um volume de fogo capaz de interceptar, com toda a certeza, a ameaça em aproximação.

Mais uma vez, foi considerado o problema de manter-se nos navios uma quantidade de canhões adequada às necessidades de apoio de fogo às forças terrestres. A Marinha Real, de fato, apoiou as forças desembarcadas através de maciços fogos de apoio e de interdição, mas viu-se obrigada, devido à limitada disponibilidade de canhões por parte da maioria daquelas Unidades, a expor muitos navios seus a graves riscos, a fim de garantir o volume de fogo necessário.

Importância determinante tiveram, também, os porta-aviões ingleses, cujo emprego trouxe à baila, novamente, o problema da atualidade de tão custosos meios.

O conflito demonstrou que os navios aeródromos permanecem sendo o núcleo fundamental de qualquer força naval que deva operar além do raio de ação das aeronaves baseadas em terra.

A aviação embarcada, em condições de operar em longo alcance, é, de fato, o único instrumento com idoneidade capaz de assegurar a necessária cobertura aérea aos navios de superfície e às forças de desembarque.

### *g. Meios Aéreos*

No campo da Aeronáutica, as experiências foram vastas e significativas. Os resultados relevantes obtidos por ambos os contendores evidenciaram o bom rendimento dos meios e a elevada capacidade dos pilotos.

Deve-se relevar, por outro lado, que a Argentina, não tendo economizado seus meios aéreos nas fases iniciais do conflito, viu-se carente desse apoio nas fases finais, por indisponibilidade de aeronaves e de pilotos. Isto confirma o fato de que o emprego das forças aéreas deve responder a critérios seletivos que evitem a perda de um patrimônio técnico e humano de altíssimo valor.

Os pilotos deram provas de coragem e de grande perícia: os argentinos, em particular, mostraram que é possível penetrar, tanto em terra, quanto no mar, através das malhas dos atuais sistemas defensivos, adotando técnicas de ataque baseadas, sobretudo, na utilização de baixíssimas altitudes. O recurso a essas técnicas comportou, porém, consumo maior de combustíveis, alguns acidentes e insucessos parciais, devido ao tempo insuficiente para a ativação das munições empregadas.

Durante o conflito, as aeronaves mais modernas, como o Mirage, deram ótimas provas de sua excelência. Aviões menos sofisticados, como o Skyhawk e o Harrier desincumbiram-se plenamente de suas missões, demonstrando alta confiabilidade e flexibilidade. Os SEA Harrier, em particular, cumpriram

mais de 1.100 missões de reconhecimento armado e 90 operações de apoio; os Harrier G R3S realizaram 125 sortidas de ataque ao solo e reconhecimento tático. A confiabilidade e a flexibilidade demonstradas pelo Harrier confirmaram, posteriormente, que sobre o campo de batalha moderno não são apenas necessários meios altamente sofisticados: também os materiais menos recentes e com características técnicas não muito desenvolvidas podem desempenhar um importante papel e, se corretamente empregados, proporcionar relevantes resultados.

Outro aspecto interessante foi o relativo às possibilidades de suprimento em voo. A Grã-Bretanha, com um empenho técnico verdadeiramente excepcional, adotou tal procedimento para quase todos os seus aviões, do Nimrod ao Vulcan, do C-130 ao Harrier, permitindo que pilotos e aeronaves permanecessem em atividade por longos períodos. A Argentina, ao contrário, não adotou tal prática, verificando-se, assim, que suas aeronaves chegavam a seus objetivos no limite de sua autonomia, pelo que as missões tiveram que ser rigidamente planejadas, renunciando à necessária flexibilidade de emprego em situações de conduta.

A cooperação aeroterrestre evidenciou, mais uma vez, sua importância. As atividades de apoio da Aeronáutica inglesa mostrou-se decisiva, sobretudo nas operações de desembarque em Port San Carlos, confirmando a íntima integração interforças, que caracteriza tal tipo de ação.

#### *h. Conclusões*

O conflito das Falklands, sob muitos aspectos, pode ser considerado atípico, com características e evolução frequentemente diferentes das guerras limitadas que ocorreram nos últimos decênios.

Ainda que não sendo o momento adequado para a formulação de avaliação definitiva e de novos tipos de procedimentos, já que os dados utilizados não se mostram plenamente válidos ou não foram divulgados oficialmente, é possível tecerem-se algumas considerações de caráter geral.

As operações, no que concerne aos princípios doutrinários e de organização, não evidenciaram absolutamente nenhuma novidade. Entretanto, a confirmação dos princípios atualmente em vigor mostra-se de grande valor, por indicar que os procedimentos adotados pela maioria dos exércitos modernos são substancialmente corretos.

Os eventos ofereceram uma oportunidade extremamente válida para a experimentação, em operações reais, de armas, meios, sistemas de armas, equipamentos e de procedimentos de organização e de logística. Novos elementos emergiram no campo técnico, no que se refere seja à concepção, seja à produção dos meios, que se refletiram, inclusive, nos procedimentos de emprego no campo tático.

Não obstante a falta de dados comprobatórios, não é difícil prever-se que muitos dos sistemas de armas empregados sofrerão as variações que a experiência em com-

bate sugeriu, e que a corrida ao aperfeiçoamento dos equipamentos militares terá uma aceleração daqui em diante.

Entretanto, três são os elementos fundamentais que parece oportuno serem realçados em particular: a necessidade de integrar em um único sistema a capacidade das diversas Forças Singulares; a exigência de apoio à Instituição militar, por parte dos quadros dirigentes e da população; a superioridade que o homem continua a ter sobre a máquina.

O primeiro aspecto, fundamental para o sucesso britânico, implica vontade e capacidade de cooperação em todos os níveis e em qualquer tipo de operação. O conflito moderno e as possibilidades oferecidas pelos armamentos disponíveis exigem, de fato, a integração da capacidade operacional de todos os meios e de todos os componentes. Há necessidade de se operar segundo um único sistema interforças, para se obter, realmente, somatório das possibilidades de cada Força Singular.

Sem infantas não se vence uma guerra, mas o infante não pode progredir sem o apoio da Artilharia, da Engenharia, da Logística, da Aeronáutica e de todos os demais componentes das Forças Armadas. É uma lição já amplamente aceita em muitos países, particularmente entre os orientais, que souberam organizar, do escalão regimento para cima, verdadeiros complexos inter-armas, e em Israel que, das experiências de seus periódicos conflitos, extraiu os princípios para integrar ao máximo a

ação das três Forças Singulares, aumentando seu rendimento e suas possibilidades.

O segundo aspecto refere-se à vontade de combater. Os ingleses venceram porque, desde o início das ações, não tiveram dúvida: o abuso argentino não podia ser aceito, de forma alguma. Governo, Parlamento, Forças Armadas e população demonstraram consciência e convicção e agiram com determinação, constância e rapidez de decisão que raramente podem ser encontradas na história moderna de outros países. Tais fatores fizeram com que poucos milhares de combatentes sentissem estar representando todo o complexo nacional, apoiados pela vontade popular. Isto permitiu que, durante a campanha, os melhores recursos do país a ela fossem dedicados. Daí derivou um bloco único, do qual a Força-Tarefa era a ponta preciosa; o bloco adversário, ao contrário, permaneceu coeso só temporariamente, não à força de sentimentos patrióticos radicais, mas por meio de motivações improvisadas, não absorvidas ou sentidas em profundidade, inevitavelmente destinado a desintegrar-se a partir das primeiras adversidades.

E, enfim, mais uma vez o homem, com sua inteligência e sua capacidade, demonstrou, como no Vietnã e no Líbano, ser o elemento básico de qualquer sucesso militar.

Inicialmente, após o afundamento do Sheffield, muitas pessoas concluíram apressadamente que o futuro pertencerá às armas inteligentes, dotadas de radares

censores e de cérebros computarizados. Mas, os acontecimentos demonstraram que isto não é uma verdade absoluta, porque apareceram claramente os limites de inteligência das máquinas e, ao mesmo tempo, armas tradicionais, empregadas por homens motivados, preparados e audaciosos obtiveram melhores resultados que meios de elevadíssima tecnologia.

Ingleses e argentinos disputavam, em quantidades semelhantes, de muitas armas de alta sofisticação, mas os primeiros foram os vencedores, porque souberam empregá-las melhor, aumentando seu rendimento com jeito e raciocínio. Permanecem, por isso, determinantes no campo de batalha as capacidades estratégicas dos Comandantes e de seus subordinados.

*Os coronéis Pellegrino Meoli, Mario Maccono e Ginseppe Pavone pertencem ao Exército Italiano. O presente artigo foi traduzido pelo Cel Art QEMA Ney da Silva Oliveira.*