

ACADEMIA DA FORÇA AÉREA
DIVISÃO DE ENSINO

GUILLERMO FEDERICO ANDRADE URETA

GUERRA DAS MALVINAS: ANÁLISE DO PLANEJAMENTO
ESTRATÉGICO ARGENTINO

PIRASSUNUNGA

2018

ACADEMIA DA FORÇA AÉREA
DIVISÃO DE ENSINO

GUILLERMO FEDERICO ANDRADE URETA

**GUERRA DAS MALVINAS: ANÁLISE DO PLANEJAMENTO
ESTRATÉGICO ARGENTINO**

Trabalho Monográfico apresentado no
Curso de Formação de Oficiais da
Academia da Força Aérea – AFA
Orientador: Cel R1 Claudio Passos Calaza

PIRASSUNUNGA
2018

GUILLERMO FEDERICO ANDRADE URETA

**GUERRA DAS MALVINAS: ANÁLISE DO PLANEJAMENTO
ESTRATÉGICO ARGENTINO**

Trabalho Monográfico de Curso
(TMC), apresentado como requisito do
Curso de Formação de Oficiais da
Academia da Força Aérea.

Data de aprovação: 29/10/2018.

MEMBROS COMPONENTES DA BANCA EXAMINADORA

Orientador: Cel Dent R1 Claudio Passos Calaza

Membro Titular: Prof Dr. Paulo César Rioli Duarte de Souza

Membro Titular: 1T Qocon Carolina Fuzaro Bercho

Local: Divisão de Ensino
Academia da Força Aérea
Pirassununga

Ao meu tio-avô, personificação dos meus valores, e a todos os homens que, assim como ele, souberam empunhar honrosamente suas armas no ar, no mar e na terra.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, ao meu tio-avô que foi, é e será minha motivação para os dias difíceis dessa jornada.

Agradeço ao meu orientador por compartilhar comigo todos os seus conhecimentos, mesmo antes do início das pesquisas, por dedicar seu tempo ao tornar esse trabalho possível e pela confiança depositada em mim.

A minha família pelo amor e apoio incondicional.

Aos meus irmãos de turma que estiveram comigo durante todos os dias desse período desafiador.

Enfim, agradeço a todos que de alguma forma foram responsáveis pela conquista deste marco da minha vida.

*Tras su manto de neblinas,
no las hemos de olvidar.
"¡Las Malvinas, Argentinas!",
clama el viento y ruge el mar.
Carlos Obligado*

RESUMO

A Guerra das Malvinas ou Conflito do Atlântico Sul foi o combate travado entre a Argentina e o Reino Unido pelo domínio do arquipélago constituído pelas Ilhas Malvinas, Geórgia do Sul e Sandwich do Sul. O conflito se iniciou no dia 2 de abril de 1982 e com menos de três meses de ações bélicas a Argentina assina sua rendição no dia 14 de junho do mesmo ano, apesar de possuir uma expressiva vantagem geográfica e numérica de vetores da aviação e de combatentes em solo. Portanto, faz-se necessário o estudo do conflito para compreender as causas de um aparente erro de planejamento estratégico argentino para a defesa das ilhas que resultou numa subutilização do potencial militar. Com esse objetivo, o presente trabalho se propôs a analisar as possíveis causas da derrota argentina na guerra verificando se houve uma elaboração precária de um plano estratégico de defesa das Ilhas Malvinas e como isso foi decisivo para a derradeira conclusão. Por meio de revisão bibliográfica e da utilização do testemunho de um veterano de da guerra confirmou-se a hipótese de que a Argentina subestimou a resposta britânica à invasão das ilhas e foi negligente na elaboração de um planejamento estratégico.

Palavras-chave:

Guerra das Malvinas, Atlântico Sul, Argentina e Reino Unido, Guerra Aero-naval.

ABSTRACT

The Falklands War or South Atlantic Conflict was the battle between Argentina and the United Kingdom in order to establish the Falkland Islands, South Georgia and South Sandwich Islands domination. The conflict began on April 2, 1982 and less than three months of military intervention were necessary, Argentina signed its surrender on June 14 of the same year, despite having a significant geographical and numerical advantage of aviation and soil combatants. Therefore, it is necessary to study the conflict in order to understand the causes of an apparent error of Argentine strategic defense planning of the islands, resulting an underutilization of military potential. With this target, the present work set out to analyze the possible causes of the Argentine defeat in the war, verifying if there was a precarious elaboration of the Falkland Islands strategic defence plan and how this was decisive for the conclusion. Through a bibliographical review and the use of a war veteran testimony, the hypothesis that Argentina underestimated the British response to the invasion of the islands and was negligent in the elaboration of a strategic planning was confirmed.

Key words:

Falklands War, South Atlantic, Argentina and United Kingdom, Naval air warfare.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Imagem satelital das Ilhas Malvinas.....	16
Figura 2	Cadeia de comando estabelecida após a criação do TOAS.....	26
Figura 3	Área da ZET constituída em 7 de abril, mas só se tornou efetiva com a chegada do HMS <i>Spartan</i>	27
Figura 4	Afundamento do Cruzador <i>General Belgrano</i> responsável pela morte de 351 pessoas.....	30
Figura 5	Distâncias das bases aéreas argentinas de A-4, <i>Super-Étendard</i> , <i>Mirage III</i> e <i>Dagger</i>	33
Figura 6	Operação de desembarque britânica na praia de São Carlos.....	35

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIM - Míssil Ar-ar Avançado de Médio Alcance

BTL PQDT – Batalhão Paraquedista

C³ - Comando, Controle e Comunicações

CEE – Comunidade Econômica Europeia

CEOPECON – Centro de Operações Conjuntas

FAA – Força Aérea Argentina

FAS – Força Aérea Sul

FN – Fuzileiros Navais

FR – Fuzileiros reais

FT – Força-Tarefa

HMS – *Her majesty Ship*

ONU – Organização das Nações Unidas

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

PAC – Patrulha Aérea de Combate

RAF – *Royal Air Force*

REVO – Reabastecimento em Voo

SAS – *Special Air Service*

SBS – *Special Boat Service*

STOL – Decolagem e Pouso Curto

TOAS – Teatro de Operações do Atlântico Sul

TOM – Teatro de Operações Malvinas

VTOL – Pouso e Decolagem Vertical

ZET – Zona de Exclusão Total

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Relatos de supostos descobrimentos das Ilhas Malvinas obtidos de relatos das expedições.....	19
Tabela 2	Quadro comparativo das especificações dos principais vetores de combate aéreo do conflito.....	31

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 MALVINAS: DOS DESCOBRIMENTOS ATÉ 1982	16
1.1 Caracterização geográfica e demográfica do arquipélago de Malvinas	16
1.2 Importância geopolítica e econômica da região	17
1.3 Histórico expedicionário da região	18
1.4 Malvinas na organização das nações unidas e negociações bilaterais	20
2 A GUERRA DO ANTLÂNTICO SUL	23
2.1 Primeira fase: a argentina ocupa as ilhas Malvinas e Geórgia. Período: 28 de março a 30 de abril	23
2.2 Segunda fase: guerra no ar e no mar. Período: 1 a 20 de maio de 1982	27
2.3 Terceira fase: desembarques anfíbios. Período: 21 a 26 de maio	34
2.4 Quarta fase: combates terrestres. Período: 26 de maio a 14 de junho	36
3 MEMÓRIAS DE UM VETERANO	39
4 ANÁLISE DAS DECISÕES ESTRATÉGICAS ARGENTINAS E SUAS MOTIVAÇÕES	44
4.1 Invasão das ilhas	44
4.2 A aviação argentina contra a força-tarefa britânica e seus <i>Harriers</i>	46
4.3 O desembarque anfíbio	49
4.4 Combates terrestres	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS	52
ANEXO- CURRÍCULUM VITAE BRIGADEIRO ERNESTO RUBEN URETA	54
REFERÊNCIAS	57

INTRODUÇÃO

Um pedaço de terra cercado pelo Oceano Atlântico, costa irregular, ventos fortes, temperaturas congelantes, vegetação rasteira e castigada pelo vento, fauna natural extremamente limitada, apenas 1800 habitantes espalhados pelo território e cujo principal meio de exploração é a criação de ovelhas. Esse local não parece, a uma primeira vista, ser motivo do maior conflito aero-naval desde Segunda Guerra Mundial. Entretanto, a descrição se encaixa ao arquipélago situado a leste da costa argentina composto pelas Ilhas Malvinas, Sandwich do Sul e Geórgias do Sul, o qual foi pivô do conflito entre a Argentina e o Reino Unido, no ano de 1982.

Os dois países passavam por um momento delicado na política. Na Argentina, a Junta Militar, comandada pelo general Leopoldo Galtieri; e na Grã-Bretanha, o governo dirigido pela primeira-ministra Margaret Thatcher, estava em uma fase de baixa popularidade. Galtieri utilizou o ufanismo nacionalista que cercava a antiga disputa pela soberania dessas ilhas na tentativa de retomar o apoio popular e Thatcher fez o mesmo ao enviar a uma enorme Força-Tarefa em resposta a invasão argentina. Após anos de negociações meramente burocráticas nas reuniões bilaterais mediadas pela Organização das Nações Unidas (ONU) foi a Argentina quem deu o primeiro passo em direção ao conflito, mesmo sem saber disso, visto que a Junta estava certa de que a invasão das Ilhas Malvinas com a Operação Rosário, no dia 02 de abril, não resultaria em uma resposta armada por parte do Reino Unido. Resulta que, estando errada essa aposta, ironicamente, a Argentina é quem foi pega de surpresa pela iminência de um conflito armado com uma potência bélica e obrigada a preparar às pressas um plano de defesa das ilhas.

O Relatório Rattenbach, o detalhado levantamento feito pela ditadura para detectar as falhas protagonizadas pela Junta Militar no conflito, define um aspecto importante para um embate bélico:

Para ser vitorioso em um confronto internacional, não é suficiente ter direitos, mas também são necessários poder, boa liderança, organização e forças bem adestradas, equipadas e provisionadas. A força, empregada equivocada e inoportunamente, não é o meio idóneo para fazer valer os direitos frente o adversário e ante toda a comunidade internacional. (RATTENBACH, 1988, pg. 4, tradução nossa)

Sob o conceito acima nota-se que, para sair vitorioso de um conflito armado, é necessário muito mais do que apenas vantagens isoladas, sejam numéricas, de

posição geográfica ou temporal. É necessário um planejamento estratégico para poder fazer uso de todas essas vantagens de forma integrada, coerente, oportuna e eficiente. O Ministério da Defesa em seu documento MD51-M-01 afirma que “o planejamento estratégico militar tem o propósito de definir e organizar funcionalmente as atividades relacionadas com o preparo e o emprego do poder militar para atender às demandas da Defesa do País.” (BRASIL, 2005). Dessa forma, ao se tratar de guerra o resultado é definido pela forma com que a nação planeja e organiza seus meios para a defesa e reafirmação do país frente a uma ameaça. Visto esta definição, pode-se entender o posicionamento de doutor James S. Corum ao descrever a posição crítica que a Argentina se colocou:

Assim, diante do fato de que uma poderosa força-tarefa estava sendo mobilizada pelos ingleses, devendo chegar às Malvinas/ Falklands em três ou quatro semanas, as Forças Armadas Argentinas viram-se obrigadas a alinhar uma força improvisada e criar um plano de emergência para defender as ilhas. Seria, em verdade, uma guerra sem preparo antecipado, para a qual os combatentes seriam chamados por uma convocação do tipo “apresente-se como estiver”. (CORUM, 2002, pg. 2)

Foi nesse aspecto que a Argentina cometeu um erro que fez com que o sonho e esforço de 300 anos de disputa pelas “Malvinas Argentinas” tenha durado tão somente algumas semanas.

Tendo isso em mente, fica claro qual o caminho de pesquisa para se responder a seguinte pergunta: por que a Argentina, mesmo tendo três forças armadas bem estruturadas, possuindo vantagem numérica e geográfica sobre o inimigo e ter dado início ao conflito, sucumbiu perante o Reino Unido no conflito bélico pela posse das Ilhas Malvinas? Responder a essa pergunta será o objetivo desse trabalho ao passo que irá identificar o motivo da falta do planejamento estratégico e dimensionar o seu impacto para o desfecho do conflito.

Ao se estudar as guerras muito se pode aprender com os êxitos dos vencedores, porém é possível ir além com o estudo dos equívocos dos derrotados. Assim, como relata o general-de-divisão Roberto Arancibia Clavel, a importância do estudo da História Militar “se deve à sua capacidade de gerar destino e permitir a antecipação de determinadas ações sob três interessantes pontos de vista: operacional, administrativo e sua relação com a sociedade”. Logo, a relevância desse estudo se constrói ao passo que esse conhecimento é mister para os antigos, atuais e futuros líderes de uma força armada.

Este estudo se construiu com base na revisão bibliográfica sistemática ao passo que traz uma análise crítica, recupera, seleciona e avalia os resultados de documentos oficiais argentinos, artigos científicos e livros escritos por Escolas de Guerra e especialistas no assunto de diversas partes do mundo, militares e civis. Não obstante, o presente trabalho se faz único ao trazer o testemunho do veterano de guerra brigadeiro Ernesto Ruben Ureta e, em sua análise, corroborar para o objetivo da pesquisa.

Para cumprir esse objetivo, este trabalho fundamentará a estrutura dos aspectos antecedentes a guerra e irá descrever os acontecimentos com relevância estratégica no conflito para, junto com a apresentação da visão de um veterano da guerra sobre o impacto tático e operacional do planejamento, analisar os acontecimentos estratégicos e justificar a derrota argentina com base na falta de uma boa preparação estratégica para o conflito.

Os quatro capítulos que se seguem serão divididos da seguinte forma. O primeiro caracterizará a aérea do conflito evidenciando seus aspectos geográficos e importância política, estratégica e comercial além de dar embasamento ao conflito mostrando as origens coloniais e posteriormente as negociações bilaterais pela soberania do arquipélago. O segundo capítulo apresentará uma linha do tempo com os eventos de maior relevância estratégica para o andamento do conflito. No terceiro capítulo será apresentada a entrevista feita com o brigadeiro Ernesto Ruben Ureta, oficial aviador da Força Aérea Argentina, sobre os aspectos operacionais e táticos do combate. Sendo assim, cabe ao quarto capítulo a análise das informações apresentadas anteriormente e justificar as complicações das operações por meio do planejamento estratégico precário.

Na última parte, nas considerações finais, o presente trabalho, ao ter se proposto a analisar os acontecimentos do Conflito do Atlântico Sul, apresenta seu resultado e posição quanto a formulação do planejamento estratégico argentino no preparo para o conflito.

1.MALVINAS: DOS DESCOBRIMENTOS ATÉ 1982

1.1. Caracterização geográfica e demográfica do arquipélago de Malvinas

Malvinas ou Falklands são um conjunto de ilhas situadas no Atlântico Sul delimitadas pelos paralelos de 51° 00' e 52° 60' e pelos meridianos 57° 30' e 61° 20', englobando as Ilhas de Geórgia do Sul, a leste de Malvinas, e as Ilhas de Sandwich do Sul, a leste de Geórgia do Sul. As Ilhas Malvinas estão sobre a plataforma patagônica, a cerca de 400 milhas a leste da costa argentina e a 8.250 milhas de distância do Reino Unido, sendo que o pedaço de terra mais próximo de domínio desse país é a Ilha de Ascensão, a 4.000 milhas mais a norte. Provavelmente o termo que nomeia as ilhas provem das expedições de barcos franceses que para lá se destinavam e partiam do porto de Saint-Malo e por essa razão chamavam os homens embarcados de malouines e adaptado para o espanhol ficou como malvineiros.



Figura 1 – Imagem satelital das Ilhas Malvinas

Fonte: NASA (em domínio público) apud NIETZEL (2007, p.5)

No total, o conjunto de ilhas possuiu mais de 140 ilhas, sendo Malvinas as duas ilhas principais denominadas Malvinas do Oeste ou Gran Malvinas e Malvinas do Leste ou Ilha Soledad, com uma área total de 4.700 milhas quadradas. Sobre o relevo, Vidigal (1984) cita que a costa de Malvinas é bastante irregular e a região interiorana é mais acidentada. No inverno a temperatura diurna média varia entre 10°C e - 6,5°C, possuindo ventos fortes constantes de 20 nós. Quellet (1982) afirma que a vegetação é abundante em variedades de gramíneas, porém sem espécies de árvores naturais da região, as que lá se encontram foram plantadas pelo homem. A vida marinha é exuberante em espécies apesar de sofrer bastante com a exploração humana principalmente caçadores de lobos marinhos, baleeiros e coletores de gordura de pinguim. Já a fauna terrestre possui apenas uma classe de quadrúpedes nativos da região, uma espécie de lobo. A superfície é composta por uma enorme quantidade de turfa, sendo uma valiosa reserva desse combustível mineral.

De acordo com Vidigal (1984), em 1982 o conjunto tinha 1.800 habitantes, sendo 1.200 habitando as duas maiores ilhas e os outros 600 espalhados por todo o arquipélago. A capital é Port Stanley ou, depois da invasão argentina Puerto Argentino, segundo Quellet (1982), que em 1982 possuía 900 habitantes. O meio de transporte mais usado nas ilhas era o avião, com aproximadamente 30 pistas espalhadas pela sua extensão. As três principais são as pistas da capital (a maior com 1.250m de pista asfaltada), de Goose Green e da Ilha de Pebble, que permitem o pouso da aeronave de carga Lockheed C-130 *Hercules*.

De acordo com Quellet (1982), o gado é o principal meio de exploração dos habitantes e em 1982 possuía um total de 600.000 ovelhas, 20.000 vacas e 3.00 cavalos.

1.2 Importância geopolítica e econômica da região

Segundo Rattenbach (1988), o que se refere aos recursos geoeconômicos da região a sua maior parte tem um caráter potencial. Os recursos mais explorados são o gado e a pesca, porém, em relação aos recursos não renováveis, a região é rica em magnésio, ferro, níquel, cobalto, silício ferroso e cromo, entretanto o provável recurso mais significativo é a reserva de hidrocarbonetos.

Apesar da importância geoeconômica dessa região ter um aspecto significativo, ainda segundo Rattenbach (1988), o aspecto mais pertinente das Malvinas é a

posição geográfica que confere à região uma enorme importância geopolítica. A situação geográfica do arquipélago confere uma importante posição em relação ao Estreito de Drake e ao Continente Antártico, sendo assim um importante ponto estratégico para os países que não pertencem ao Cone Sul, dando condições a realizarem operações sobre esse continente. Além disso, confere à região um controle da comunicação entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Também, devido à posição das ilhas no Atlântico Sul, se torna mais ainda notável a sua posição estratégica visto que propicia um controle sobre a região pela qual passa 80% do petróleo que abastece a Europa Ocidental, desde o Golfo Pérsico, e 40% das importações dos Estados Unidos, além do controle de parte das importações que vem desde o Sul para os portos na América do Sul. De acordo com Quellet (1982), esse aspecto geoestratégico do arquipélago foi mencionado já em 1765 por Lord Egmont, explorador britânico, em uma carta se referido às ilhas: “Este estabelecimento é indiscutivelmente a chave de todo o Oceano Pacífico. Esta ilha pode controlar os portos e comércio do Chile, Peru, Panamá, e, em uma palavra, todos os territórios espanhóis sobre esse mar”.

1.3 Histórico expedicionário da região

No que tange a conquista das Ilhas Malvinas Quellet (1982) afirma que esse não ocorreu com exatidão na história, tanto no que se refere à sua data, quanto aos nomes dos envolvidos. Isso é devido às erratas da imprensa, ao contato fugaz com a terra e aos precários meios de comunicação existentes da época. Entretanto verificando arquivos históricos, fazendo análise das rotas expedicionárias e comparando os dados geográficos que hoje se conhece com os relatos das novas terras pode-se obter algumas datas referenciais de descobrimentos. Com base na pesquisa histórica feita por Quellet (1982), observa-se o seguinte quadro de possíveis descobrimentos:

Portugal	Expedição de Américo Vespúcio	7 de abril de 1502
Espanha	Expedição de Fernando de Magalhães	25 de agosto de 1520
	Expedição de Simón de Alcazaba	Princípios de 1535
	Expedição de Francisco de Camargo ¹	4 de fevereiro de 1540
Inglaterra	Expedição de Thomas Cavendish	14 de agosto de 1592
	Expedição de Richard Hawkins	2 de fevereiro de 1594
Holanda	Expedição de Jacob Mahú	24 de janeiro de 1600
	Expedição de Schouten e Le Maire	13 de janeiro de 1616
Grã-Bretanha	Expedição de Ambrose Cowley	28 de janeiro de 16884
	Expedição de John Strong ²	27 de janeiro de 1690
França	Expedição de Beauchesne Gouin	19 de janeiro de 1701
	Expedição de Pedro Perré	14 de outubro de 1704
	Expedição de Alain de Porée	16 de julho de 1708
	Expedição de Brignon ³	Meados de 1711
	Expedição de Amadeo Francisco Frezier	Anterior a 1714

Tabela 1 – Relatos de supostos descobrimentos das ilhas Malvinas obtidos de relatos das expedições
Fonte: (Quellet, 1982)

Com base nos documentos históricos dos quais foram retiradas as informações da Tabela 1 sobre as expedições que chegaram à Malvinas, Quellet (1982) conclui que, desde 1493 com as bulas *Inter caetera e Dudum si quidem*, passando por 1494 com o Tratado de Tordesilhas, 1506 com a bula *Ea aquae*, 1667 com o Tratado de Madrid, 1713 com o de Utrecht, 1715 com o de Madrid, 1748 com Aquigrán, 1763 com o de Paris, 1783 com o da Paz de Versailles até 1790, com o de San Lorenzo, as Ilhas Malvinas eram de soberania exclusiva espanhola, inclusive ratificado pela Inglaterra e posteriormente pela França.

¹ QUELLET (1982) destaca que a expedição de Francisco de Camargo é a única que verossimilmente desembarcou e permaneceu em Malvinas.

² É dado o nome de Falkland o canal que separa as duas maiores ilhas em homenagem a Lucius Carey, visconde de Falkland, que ocupava o cargo de tesoureiro do Almirantado Britânico.

³ Devido ao nome do porto de origem das expedições Francesas que se destinavam à região das ilhas, surge o nome de Malvinas.

Entretanto, segundo Quellet (1982), é no século XVIII que aparece um interesse britânico pelas Malvinas advinda de uma postura política posterior à Guerra dos Sete Anos (1756-1763), sinais da tentativa da Inglaterra em estabelecer bases comerciais e militares ao redor dos territórios do Reino Espanhol.

De acordo com Quellet (1982), a primeira ocupação das Ilhas Malvinas foi francesa, mediante uma expedição à comando do conde Antoine Louis de Boungeville, que lá chegou em 17 de março de 1764 seguido pelo comodoro inglês John Byron, em 1765, com instruções de explorar as ilhas de Pepys e Malvinas. Os franceses chegaram nas Malvinas do Leste fundando um forte chamado depois de Port Louis e os ingleses nas Malvinas do Oeste, fundando Port Egmont. Espanha reagiu primeiramente ante a França que, no dia 1 de abril de 1776, abandonou o território como recebimento de 618.108 libras francesas como retorno ao investimento feito no território. Em 4 de outubro de 1766, Felipe Ruiz Punte é nomeado governador das Ilhas Malvinas e parte para Puerto Luis com duas fragatas, uma com tripulações de 266 e a outra com 237 pessoas.

Já a saída dos ingleses não ocorreu mediante negociações. No dia 4 de outubro de 1766, uma expedição expulsou os britânicos de Puerto Egmont. Mediante negociações, retornaram em 12 de dezembro de 1771, deixando as ilhas novamente em 1774. Desde essa data até 1810, o território estava sobre a soberania pacífica da Espanha, sendo comandada pelas autoridades de Buenos Aires, até que nessa data ocorre o processo de independência e as Malvinas continuam sob a autoridade de Buenos Aires. De acordo com Rattenbach (1982), foi em 1833, com a chegada do navio inglês *Clio* nas ilhas que os britânicos invadiram ilegalmente o território, destituindo o governo lá instaurado e a sua população, dando início ao seu domínio de 150 anos. O processo de reclamação diplomática por parte da Argentina se iniciou 12 dias depois da ocupação, em 1833.

1.4 Malvinas na Organização das Nações Unidas e negociações bilaterais

Em 1945, após o horror da 2ª Guerra Mundial, foi criada a Organização das Nações Unidas (ONU), na tentativa de estabelecer a segurança e a paz mundial. Esta organização, admitindo que a situação colonial ainda existente no mundo representava um risco para a garantia da paz global, escreveu, em sua Carta, Capítulo XI, Artigo 73, a “Declaração Relativa aos Territórios Não Autônomos”,

uma tentativa, ainda que tímida, de tratar essa situação. Só em 1960 a ONU deu uma consideração mais enérgica à situação colonial com a adoção da Resolução 1514 “Declaração de Concessão da Independência aos Países e Povos Coloniais” que, segundo Quellet (1982), tem dois princípios fundamentais: a livre determinação dos povos e a conservação da unidade nacional e integridade territorial. Essa Resolução deu um novo viés para a discussão da situação das Ilhas Malvinas. Ainda segundo Quellet (1982) para a Argentina as ilhas correspondem a parte do seu território nacional ocupado por meio da força pelo Reino Unido; para este último são uma colônia; e para a ONU é um território que se encaixa no Artigo 73 de sua Carta e dessa forma deve ser descolonizado.

A discussão do caso Malvinas se tornou ainda mais ativo em 1961 com a Resolução 1654 que criava um comitê com 17 países (posteriormente 24 pela resolução 1810 de 1962) para discutir a situação dos territórios que se enquadravam na “Declaração de Concessão da Independência dos Países e Povos Coloniais”. Nesse comitê, em 1965, foi aprovada a Resolução 2065 que estabeleceu um novo marco na discussão da situação das Ilhas. Essa resolução teve como principais os seguintes aspectos:

- 1) O comitê reconhece que o caso das ilhas Malvinas se aplica na resolução 1514;
- 2) O comitê tem conhecimento da disputa entre a Argentina e o Reino Unido sobre a posse desse território;
- 3) Convida as duas nações a iniciar negociações sobre o assunto de modo a resolver a situação de forma pacífica e o mais rápido possível;
- 4) Deverá ser levado em conta o interesse dos ilhéus no assunto; e
- 5) Pede que ambos os Governos informem ao Comitê Especial e a Assembleia Geral o resultado das negociações.

De acordo com Rattenbach (1988), após a criação da Resolução 2065, em 1965, as negociações ocorreram de forma extremamente ineficientes e vagarosas até agosto de 1968, quando, em um "Memorando de Entendimento", a Grã-Bretanha afirmou que estaria disposta a ceder o território de Malvinas desde que a vontade dos ilhéus fosse respeitada. Entretanto, o Memorando foi desaprovado pela população das ilhas e duramente criticado pela imprensa e pelo Parlamento britânico. Especialmente após o Relatório Shackleton, um estudo das características e potenciais econômicos e geográficos do arquipélago, a Grã-Bretanha abandonou ainda mais a linha de abertura para as negociações e intensificou a diretriz de exploração econômica do mar da região.

Apesar disso, no dia 1º de julho de 1971, na Segunda Roda de Conversações Especiais, foi aprovada pelo Reino Unido e pela Argentina um acordo de abertura da comunicação do território continental argentino e das ilhas Malvinas. Dessa forma, a Argentina se empenhou em uma política de assistência à população insular com o objetivo de conquistar o seu apoio para a modificação do estado de soberania das ilhas. Essa política surtiu bons efeitos na opinião da população da ilha e da ONU. Segundo Rattenbach (1982), o sucesso da política de aproximação do governo argentino é firmado na Resolução 3160 de 1974, “Preocupação Com a Falta de Progresso nas Negociações e Reconhecimento dos Esforços Argentinos” (Anexo II/8).

No ano de 1976, devido ao incidente entre os navios britânicos *Shackleton* com o argentino *Almirante Storni*, ao julgamento do Reino Unido de que as negociações com a Argentina estavam estéreas e à divulgação do relatório Shackleton, ocorreu a retirada dos embaixadores. Entretanto, essa ação foi desfeita em 1979 com a aproximação diplomática entre o brigadeiro Pastor e o lord Carrington.

No período de 1971 até 1982, foram organizadas diversos encontros e rodas de discussão sobre o tema das Ilhas Malvinas. Ocorreram encontros em Lima, Nova York, Genebra e ONU, entre outros, com um pequeno e efêmero sinal de progresso quando Edward Rowlands, membro do *Foreign Office* britânico, estava à frente das negociações, o que acabou quando este cedeu lugar para o vice-ministro de Relações Exteriores do Reino Unido, Nicholas Ridley. A improdutividade das negociações bilaterais entre a Argentina e a Grã-Bretanha tem um motivo simples: a Argentina estava tentando fazer uma negociação sobre a soberania das ilhas e a Grã-Bretanha negava a existência de uma negociação afirmando que os encontros eram simplesmente uma discussão sobre um possível acordo econômico de parceria na exploração do mar e da plataforma continental, na qual o arquipélago está situado. Esse impasse permaneceu sem acordos feitos, em 2 de abril de 1982 se inicia o conflito do Atlântico Sul.

2. A GUERRA DO ATLÂNTICO SUL

Para transcorrer sobre a tática e estratégia empregada na guerra é necessário antes que se tenha uma visão geral do elemento de análise, logo, é mister que se faça uma cobertura dos principais fatos históricos que ocorreram durante os quase três meses de conflito. Para isso, o período de combates efetivos que se inicia com a Operação Rosário, em 02 de abril de 1982, até a rendição argentina em Puerto Argentino, em 14 de junho do mesmo ano, será dividido em quatro partes e descritos os acontecimentos de maior relevância para a posterior análise.

2.1. Primeira fase: a Argentina ocupa as ilhas Malvinas e Geórgia. Período: 28 de março a 30 de abril.

28 de março:

- As forças navais argentinas, constituindo a FT-40 (força-tarefa anfíbia) e a FT-20 (força de apoio) deixam o continente com destino declarado para Ushuaia entretanto, rumaram para Malvinas.

1 de abril:

- Na noite desse dia, se inicia a Operação Rosário, com 80 fuzileiros navais argentinos desembarcando ao sul de Puerto Argentino, homens-rã desembarcam do submarino *Santa Fé*, carros anfíbios deixam o navio de desembarque de carros *Cabo de San Antonio* e um grupo de combate partindo do quebra-gelo *Almirante Irizar* pouso de helicóptero no aeroporto de Puerto Argentino e libera a pista para o pouso de um C-130 com reforços.

- Os fuzileiros navais britânicos que guarneciam as ilhas se rendem.

3 de abril:

- Com a chegada de aviões da Royal Air Force (RAF), os britânicos começam a usar a Ilha de Ascensão como base de apoio.

5 de abril:

- Zarpam de Portsmouth, na Inglaterra, os primeiros navios da Força-Tarefa (FT) britânica

- Os países da Comunidade Econômica Europeia (CEE) fazem um embargo total às exportações para a Argentina.

7 de abril:

- O general-de-brigada Mario Bejamin Menéndez é nomeado governador das Ilhas.
- O governo britânico estabelece a Zona de Exclusão Total (ZET), com um raio de 200 milhas em torno das ilhas.

8 de abril:

- Ao contrário das expectativas argentinas, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) anuncia apoio à Grã-Bretanha.

20 de abril:

- A FT britânica entra no alcance da aviação argentina.
- Ocorre o desembarque de 12 FN britânicos dos *special boat squadron* na Geórgia do Sul.

21 de abril:

- Grupos do “*special air service*” do Exército britânico desembarcam em Fortuna Glacier.

23 de abril:

- O submarino argentino *Santa Fé* chega às Geórgias.

25 de abril:

- O submarino *Santa Fé* é atacado por helicópteros logo ao deixar Grytviken e acaba por afundar posteriormente.

26 de abril:

- A resistência argentina nas ilhas Geórgia do Sul se rendem.

29 de abril:

- A FT britânica alcança a ZET.

30 de abril:

- Apesar de não participarem declaradamente com tropas e armamentos, os Estados Unidos declaram o seu apoio total à sua antiga aliada Grã Bretanha.

Após as infrutíferas tentativas de negociação tanto independentes entre as embaixadas argentina e britânica quanto mediadas pela ONU a Junta Militar argentina, comandada pelo general Leopoldo Galtieri toma a decisão de invadir as ilhas. Segundo Gigolotti (2012), um plano para a invasão das ilhas já existia desde o fim da década de 1960, forjada pelo então capitão Jorje Anaya, oficial da Marinha argentina, que ficou encantado com o evento de invasão pela Índia da colônia portuguesa de Goa, em 1961, que acabou se consagrando como fato consumado. Entretanto, o plano de invasão que resultou na Operação Rosário foi planejado por um secreto grupo de trabalho composto por três oficiais gerais e desse modo, segundo Schepel (2009), as duas FT que protagonizaram a invasão das ilhas zarparam do continente, ainda acreditando que se destinavam à um exercício de grande escala nas proximidades de Ushuaia.

Por meio desse exemplo é possível observar que a cadeia de comando estabelecida durante o conflito era complicada e caracterizada pela falta de comunicação entre seus integrantes, o que resultou em diversas modificações durante o transcorrer da guerra. A invasão foi feita sob o comando do Teatro de Operações Malvinas (TOM). Quando as ilhas já estavam sob o comando da Junta, o general Galtieri dissolve o TOM e cria o Teatro de Operações do Atlântico Sul (TOAS) e apontou como seu comandante o vice-almirante Juan Jose Lombardo (*vide figura 2*). Posteriormente, o general Galtieri encerrou o TOAS e criou o Centro de Operações Conjuntas (CEOPECON), em Comodoro Rivadavia, na Argentina. O CEOPECON acumulou a responsabilidade do combate e apoio logístico, sendo apontado como comandante sênior de operações o general Garcia.

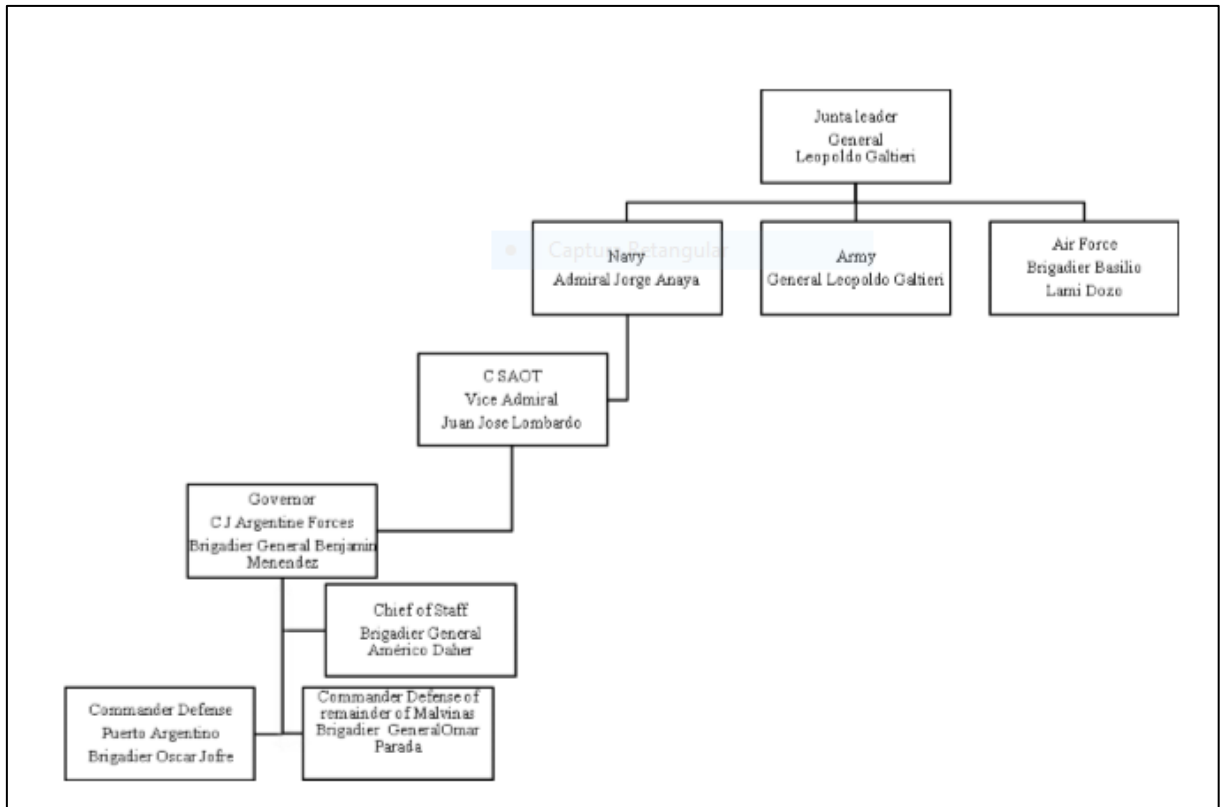


Figura 2: Cadeia de comando estabelecida após a criação do TOAS

Fonte: SCHEPEL (2009)

De acordo com Giagolotti (2012), a tomada das Ilhas Geórgia era um aspecto primordial da estratégia britânica, pois estas constituíam um ponto de apoio mais próximo que a Ilha de Ascensão, não estavam ao alcance da aviação argentina e possuíam uma guarnição inimiga pequena e concentrada. O autor Robert W. Duffner vai ao encontro dessa ideia e apresenta mais elementos estratégicos de importância como demonstrado no seguinte trecho:

A expulsão dos inimigos atenderia a três propósitos. Em primeiro lugar, um êxito britânico tão antecipado na guerra mostraria aos políticos do Reino Unido que o governo de Margaret Thatcher estava, de fato, fazendo o certo em lidar com as agressões externas. Em segundo lugar, a queda da Geórgia do Sul seria um grande passo à frente para os militares britânicos. Não só elevaria a moral, como também permitiria que os comandantes das tropas avaliassem a habilidade de combate dos soldados argentinos. Por último, o combate ofereceria um “ensaio” único para o assalto principal às Falklands/Malvinas. (Duffner, 1984, p. 8)

A ZET, conforme a figura 3, foi estabelecida pela Marinha britânica como uma área de 200 milhas de raio em torno das Ilhas Malvinas em que qualquer embarcação, civil ou militar, seria considerada hostil. A efetividade dessa zona foi dada pela

presença de submarinos nucleares, se iniciando com a chegada do submarino HMS *Spartan*.



Figura 3: Área da ZET constituída em 7 de abril, mas só se tornou efetiva com a chegada do HMS *Spartan*.
Fonte: SCHEPEL (2009)

2.2. Segunda fase: guerra no ar e no mar. Período: 1 a 20 de maio de 1982

1 de maio:

- Se iniciam os bombardeios à pista de Puerto Argentino pelos aviões Avro *Vulcan* da Operação *Black buck 1*, pelos aviões BAe Sea Harrier e pelos navios da FT britânica.
- A aviação argentina inicia seus ataques aos navios da FT britânica perdendo dois caças e um bombardeiro abatido pela própria bateria antiaérea.
- Devido a problemas técnicos com o armamento o ataque do submarino *San Luis* contra a FT britânica não teve êxito.

2 de maio:

- O submarino nuclear HMS *Conqueror* afunda o Cruzador *General Belgrano*.

4 de maio:

- HMS *Sheffield* é atingido por míssil *Exocet* porém não explode e só causa avarias devido ao incêndio.
- Um *Sea Harrier* é abatido por bateria antiaérea em Goose Green
- Aviões *Vulcan* bombardeiam novamente a pista de Puerto Argentino na Operação *Black Buck 2*

6 de maio:

- Dois aviões *Sea Harrier* se envolvem em um acidente devido à má condição meteorológica.

7 de maio:

- A ZET é ampliada pelos britânicos até 12 milhas da costa argentina.

8 de maio:

- O submarino *San Luis* realiza novo ataque contra a FT britânico, entretanto, novamente devido a falhas técnicas com o armamento, o ataque não tem êxito.
- Devido à chegada de novos vetores no cenário de combate os britânicos conseguem estender o seu patrulhamento aéreo marítimo até a área entre as Ilhas Malvinas e o litoral argentino.

10 de maio:

- O submarino *San Luis* mais uma vez tenta um ataque fracassado a um navio de superfície britânico.

12 de maio:

- A FT britânica é atacada por três formações consecutivas com quatro aviões A-4 *Skyhawk* cada. No mínimo quatro aviões são abatidos.

15 de maio:

- Um ataque noturno de fuzileiros navais britânicos na Ilha de Borbon destrói onze aviões argentinos no solo e o radar lá instalado.
- Os dois únicos meios de patrulha aérea que os argentinos possuíam são aterrados devido à panes nos radares em equipamento de bordo.

Os britânicos iniciaram o mês de maio com o claro objetivo de incapacitar totalmente a pista de Puerto Argentino pois apesar de não poder receber a operação dos jatos de combates ainda era o elemento primordial para o suporte logístico nas operações com os C-130 *Hércules* que traziam suprimentos e reforços. Para isso a Grã-Bretanha realizou a Operação Black Buck, ataques com os aviões *Harrier* e com os navios de combate da FT que se aproximavam da costa para realizar bombardeios.

O afundamento do ARA General Belgrano, no dia 2 de maio, foi, sem dúvida, um dos acontecimentos mais decisivos para o rumo do conflito. O seguinte trecho explicita a fragilidade da Marinha argentina no que se refere ao ímpeto de atuar na guerra: “A Armada Argentina era ‘uma esquadra de um só tiro - afunde um de seus navios e terá afundado todos’” (NORO, Apud GIAGOLOTTI, 2012, p. 9). Portanto, com apenas dois mísseis lançados pelo submarino *Conqueror*, a Grã-Bretanha conquistou a soberania marítima total podendo de forma decisiva no conflito grande parte da capacidade argentina de apoio logístico e facilitou sobremaneira as incursões anfíbias britânicas.



Figura 4: Afundamento do Cruzador “General Belgrano” responsável pela morte de 351 pessoas.
Fonte: GIAGOLOTTI (2012)

O dia 1º de maio foi o batismo de fogo da aviação argentina na guerra. Foi durante essa segunda fase a maior parte dos combates aéreos e ataques ar-mar. Os argentinos possuíam quatro vetores principais de ataque: os A-4 Skyhawk, os *Super-Etendard*, os *Dagger* e os *Mirage III*. Os dois primeiros possuíam sistema de reabastecimento em voo (REVO), enquanto os dois últimos não. Além destes, a aviação argentina possuía os antigos bombardeiros English Electric *Camberra*, os aviões de ataque leve *Pucará* e os “Aermacchi/MB-326” da Armada. Já o lado britânico utilizou duas variantes do avião Harrier: o *Harrier GR 3* e o *Sea Harrier*. Além destes, utilizou os seus aviões de bombardeio Avro *Vulcan* que partiam desde a Ilha de Ascensão para bombardear a pista de Puerto Argentino nas Operações *Black Buck* 1 e 2. A FT britânica possuía meios muito eficientes e moderno de defesa contra as incursões da FAS. Segundo Corum (2002, p. 5) foram utilizados os mísseis “mar-ar *Sea Dart* (eficiente para longo alcance e elevada altitude), o *Sea Wolf* (contra ameaças a baixa altitude)”.

Para analisar as atuações das duas aviações na disputa pela superioridade aérea travada pela aviação argentina e a FT britânica é necessário descrever 2 aspectos fundamentais: a distância tecnológica entre os vetores/armamentos dos dois países e a diferença de apoio operacional dado aos vetores.

	A-4 SKYHAWK	SUPER-ÉTENDARD	DAGGER	MIRAGE III	SEA HARRIER	HARRIER G-3
REVO	Possuía essa capacidade, inclusive poderia ser reabastecido por outra aeronave A-4	Possuía essa capacidade.	Não possuía essa capacidade	Não possuía essa capacidade	Possuíam essa capacidade e foi amplamente explorada	
ARMAMENTO UTILIZADO NO CONFLITO	Pontos fixos sob a fuselagem para 3.500 lb e 2 canhões MK-12 de 20 mm	Pontos fixos sob a fuselagem para 1850 kg e 2 canhões DEFA de 30 mm	Pontos fixos sob a fuselagem para 4.000 kg e 2 canhões DEFA de 30 mm	Pontos fixos sob a fuselagem para 4.000 lb e 2 canhões DEFA de 30 mm	Carga máxima de 8.000 lb, 2 misseis AIM-9L, 2 misseis "sea eagle" e 2 canhões ADEN de 30 mm	Carga máxima de 5.000 lb, 2 misseis AIM-9L e 2 canhões ADEN de 30 mm
	Excetuando os "Super- Étendard" todos os outros 3 veículos foram armados com bombas convencionais de 250 lb e 500 lb. "Étendard" possuíam um total de 5 modernos e poderosos canhões de mar "Exocet AM39"				As duas versões do Harrier possuíam armamentos modernos e com capacidade de lazer	
VELOCIDADE	1.040 km/h	1.200 km/h	1.390 km/h	1.200 km/h	1.185 km/h	
ALCANCE	Max. 2.000 milhas \ 3.219 km	Max. 1.243 \ 2.000 km	Max. 2.158 milhas \ 4.000 km	Max. 647 milhas \ 1.200 km	Com carga máxima e Short take-off and landing (STOL) ⁴ 400 milhas \ 750 km	
QUANTITATIVO	68	5	44		28	14

Tabela 2: Quadro comparativo das especificações dos principais vetores de combate aéreo do conflito.

⁴ As duas variantes do *Harrier* possuíam a capacidade de Short Take-off and Landing – STOL (Decolagem e Pouso Curto) e Vertical Take-off and Landing – VTOL (Decolagem e Pouso Vertical). Essa capacidade era dada pelo redirecionamento dos bicos de reação para baixo capaz de levantar o avião do solo na vertical ou diminuir o comprimento de pista necessário para decolar. Essa capacidade era extremamente útil pois proporcionava ao *Harrier* a vantagem de poder operar desde helipontos ou de um convés de navio adaptado, como foi o caso.

Fonte: VIDIGAL (1984) / DUFFNER (1984)

Pela análise do quadro podemos perceber que existia uma grande diferença tecnológica entre os vetores e os armamentos que os equipavam. Enquanto os argentinos possuíam bombas convencionais que dependiam da precisão do piloto, os britânicos atacam as posições argentinas nas ilhas com meios modernos com direcionamento a laser. No que se refere ao combate ar-ar a distância entre a tecnologia era um abismo. A capacidade letal do AIM-9L (Míssil Ar-ar Avançado de Médio Alcance) é explicitada no seguinte trecho:

Tanto o *Harrier* da RAF quanto o *Sea Harrier* carregavam a versão melhorada do míssil ar-ar americano *Sidewinder*, o AIM-9L. A vantagem do AIM-9L de 86 quilos era que a aeronave *Harrier* não precisava abordar o alvo por trás para permitir o autodirecionamento do míssil ao escapamento de gases quentes do avião inimigo. Ao invés disso, o AIM-9L poderia ser lançado diretamente à aeronave que se aproximasse. (DUFFNER, 1984, p.3)

Essa distância tecnológica conferia aos vetores britânicos uma vantagem no combate que ajuda a explicar o número de vitórias nos combates ar-ar da Grã-Bretanha. Entretanto no que se refere ao armamento ar-mar, os argentinos estavam na vanguarda da tecnologia. Armados com os modernos mísseis *Exocet AM-39*” fornecidos junto com os aviões *Super-Étendard* pela França, a aviação da armada constituía um enorme risco para a FT britânica. Porém, quando o conflito se iniciou e foi feito o embargo de exportações para Argentina, só haviam sido transferidos 5 *Super-Étendard* e 5 *Exocet*. Devido à falta de costume de operar com mísseis antinavio os argentinos tiveram muitos problemas técnicos com os *Exocet* que só foram resolvidos devido à permanência de 9 técnicos franceses da Dassault Aviation.

No que se refere ao apoio logístico às operações aéreas também houveram diferenças que, junto com os aspectos tecnológicos, podem ter significado a manutenção da relativa soberania aérea por parte Grã-Bretanha. Primeiramente, sobre as distâncias às bases de apoio, os britânicos possuíam uma enorme vantagem. A FT britânica se posicionava de 70 a 100 milhas a leste ou a nordeste das ilhas Malvinas. Segundo Corum (2002) essa proximidade permitia que os *Harrier* possuissem entre 40 e 60 min de voo sob as ilhas tendo tempo suficiente para atacar as posições argentinas nas ilhas, realizar reconhecimento e patrulha aérea e ainda defender a FT contra os ataques da FAS. Entretanto, do lado argentino, os vetores de ataque estavam baseados no continente (figura 5), devido à incapacidade da pista de

Puerto Argentino de comportar as operações dos aviões de grande performance devido sua pavimentação e comprimento representando uma notável desvantagem pois possuíam, no melhor dos casos 5 minutos sobre as ilhas para identificar seus alvos, atacar e eventualmente se envolver em combates aéreos com os elementos da Patrulha Aérea de Combate (PAC) britânica.



Figura 5: Distâncias das bases aéreas argentinas de A-4, *Super-Étendard*, *Mirage III* e *Dagger*.
Fonte: HEZSELY (1988)

Os *Skyhawk* e os *Super-Étendard* possuíam a capacidade de REVO e dependiam dela para realizar suas incursões sobre as Ilhas, entretanto a Argentina só possuía dois aviões tanque KC-130 *Hercules*. Dessa forma a FAS não conseguiu utilizar a sua notável vantagem numérica, que chegava à proporção de 5 para 1, tendo que lançar seus ataques em ondas de quatro a cinco aeronaves.

Também foi um aspecto de grande relevância no combate quando se refere ao apoio logístico a enorme quantidade de problemas que os argentinos tiveram com os seus armamentos explosivos. Como já foi relatado, tiveram problemas na adequação do míssil antissubmarino *Exocet*, para operação no avião *Super-Étendard*. Além disso as bombas convencionais utilizadas pelos seus vetores no ataque às embarcações

frequentemente não explodiam por dois principais motivos: A) eram bombas antigas e obsoletas; B) Essas bombas foram construídas para atuar contra embarcações da segunda guerra mundial, as quais possuíam um convés de material duro e pesado ao contrário das ágeis embarcações da FT britânica construídas com materiais mais leves. Muitas bombas simplesmente atravessavam as embarcações e explodiam no mar.

2.3. Terceira fase: desembarques anfíbios. Período: 21 a 26 de maio

21 de maio:

- Às 0430 horas se inicia o desembarque britânico na praia de São Carlos. O 40º e 45º Comando dos Fuzileiros Reais (FR) além do 2º Batalhão Paraquedista (Btl Pqdt) se estabelecem em São Carlos e o 3º Btl Pqdt no Porto de São Carlos.

- 15 aeronaves argentinas abatidas

23 de maio:

- HMS "ANTELOPE" é avariado e afunda posteriormente.

- 10 aeronaves argentinas abatidas

24 de maio:

- 18 aeronaves argentinas abatidas

25 de maio:

- Dia da independência argentina. São lançados ataques aéreos de grande intensidade contra a FT britânica.

- HMS *Coventry* afunda e o *Atlantic Conveyor* é atingido por míssil *Exocet* e afunda posteriormente

- Oito aeronaves argentinas abatidas

- O brigadeiro Lami Dozo, comandante da Força Aérea Argentina (FAA), envia para Nova York um representante para negociar a paz.

Segundo Giagolotti (2012), o que deveria ter sido um assalto anfíbio foi na realidade um desembarque (figura 6). Em pouco tempo as forças terrestres britânicas

já haviam assegurado o perímetro e iniciaram um fluxo intenso de homens, veículos e equipamentos.

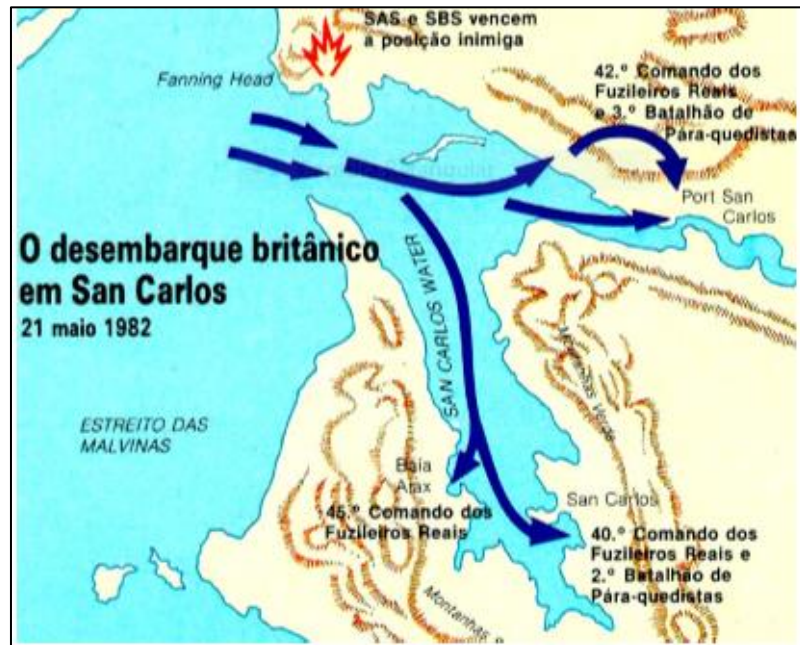


Figura 6: Operação de desembarque britânica na praia de São Carlos.

Fonte: MORO, apud GIAGOLOTTI (2012)

A operação, que se iniciou às 04:00 horas, só enfrentou resistência às 10:00 horas, inicialmente com ataques aéreos de aeronaves sediadas nas ilhas e posteriormente se intensificaram com a chegada de jatos vindos do continente. O dia 25 de maio, data da independência argentina, foi um dia de intenso esforço aéreo para a FAS realizando um número expressivo de surtidas aéreas contra a FT britânica.

O resultado desse importante marco estratégico pode ser constatado no seguinte trecho:

Os argentinos haviam obtido uma vitória tática no dia 25 de maio; os britânicos, um êxito estratégico-operacional fundamental, pois naquela tarde haviam desembarcado 5.000 toneladas de suprimentos e 5.500 homens dispostos à luta. (GIAGOLOTTI, 2012, p.19)

Dessa forma constata-se que, apesar da aparente vitória argentina nos conflitos do dia 25, os britânicos fincaram a base do que seria o início da tomada da soberania terrestre do conflito.

2.4. Quarta fase: combates terrestres. Período: 26 de maio a 14 de junho

26 de maio:

- Desembarcados na praia de São Carlos, os britânicos se dividem em duas frentes e iniciam sua marcha em direção à Puerto Argentino.

29 de maio:

- Com apoio aéreo e de fogo naval, o 2º Btl Pqdt toma as posições argentinas de Goose Geen e Puerto Darwin. 1400 argentinos se rendem a 600 atacantes britânicos.

30 de maio:

- O 45º Comando e a 3º Btl Pqdt tomam Douglas e o Monte Intel.
- Grupo SAS estabelecido em Monte Kent. 42º Comando é aerotransportado para Monte Challeger.
- 5ª Brigada de infantaria desembarca na Ilha Soledad.

3 de junho:

- Aviões britânicos soltam nos céus sobre Puerto Argentino folhetos convocando os argentinos à rendição.

8 de junho:

- Chegam a Fitzroy os navios *Sir Tristram* e *Sir Galahad*. Logo são atacados por dois *Mirage* e dois *Skyhawk*.
- A fragata HMS *Plymouth* é atacada por cinco aviões *Dagger* e *Skyhawk*. Esse foi o último ataque aéreo argentino à FT britânica.

12 de julho:

- Monte Longdon, Monte Two Sisters e Monte Harriert são tomados pelo 3º Batalhão de Regimento, 45º Comando e 42º Comando respectivamente.
- Aviões *Harrier* e *Vulcan* realizam bombardeios intensos contra as posições argentinas e navios da FT britânica fazem apoio de fogo de artilharia naval.

14 de julho:

- Britânicos ocupam Wirelles Bridge, Monte Tumbledown e Monte Willian.
- Às 2059 horas o General Menendez assina a rendição Argentina.

De acordo com Gigolotti (2012) as forças terrestres argentinas nas Ilhas Malvinas estavam divididas em 2 comandos, o Grupamento do Exército Porto Argentino (Agrupacion Ejército "Puerto Argentino") cujo objetivo era proteger a área que era o objetivo político e o Grupamento Exército litoral (Agrupacion Ejército Litoral), com o objetivo de negar espaço de manobra ao inimigo ocupando Gran Malvinas e assegurando Porto Darwin, Porto Howard e a baía Fox. No período inicial do conflito as forças terrestres argentinas dedicaram-se na organização de suas posições. Os combates em terra se iniciaram efetivamente após o desembarque britânico na praia de São Carlos. Antes disso só haviam ações de comando realizadas pelas equipes SAS e SBS britânicas.

Conforme Gigolotti (2012, p. 19) "a guarnição local havia desenvolvido uma "mentalidade de sítio" e se limitaria a esperar, dentro de suas defesas, pela evolução dos acontecimentos." Essa mentalidade é uma consequência do desconhecimento das posições e avanços das forças de terra britânicas, escassez de combustível e inexistência de vias de transporte. Além do que a tentativa de uma contenção do avanço britânico no desembarque em São Carlos resultaria na redução da capacidade de defesa de Puerto Argentino em caso de que essa operação fosse mais uma ação diversionária. Portanto a Argentina tomou uma posição totalmente reacionária ao avanço inimigo.

Após o desembarque em São Carlos, os britânicos dividiram suas forças em 2 frentes e desse modo marcharam em direção a Puerto Argentino em um movimento de pinça. A frente sul era composta pelo 2º Btl Pqdt e logo se uniu com o 45º Comando em direção a Douglas e Teal Inlet. A frente norte era composta pelo 3º Btl Pqdt e rumaram á Goose Green\Darwin e posteriormente se juntou a 5ª Brigada de Infantaria. Apesar de numericamente em desvantagem os britânicos foram capazes de tomar as posições de Teal Inlet, Goose Green e Darwin. O avanço sobre essas posições era de importância ímpar pois a linha Teal Inlet - Monte Kent - Monte Challenger - Bluff Cove constituíam uma proteção natural do esquema de defesa implantado pelo General Menéndez. Além disso, o Monte Kent fornecia um ponto de observação

privilegiado das linhas de defesa de Puerto Argentino. Segundo Gigolotti (2012, p.22) essas linhas de defesa estavam compostas da seguinte forma:

consistiam de 3 anéis em torno de Port Stanley. O anel exterior – potencialmente o mais perigoso – que acompanhava a linha montes Estância-Kent-Challenger-Bluff Cove, foi abandonado sem resistência efetiva. A segunda linha estendia-se do rio Murrell a Port Harriet, passando pelo monte Longdon, monte Two Sisters e monte Harriet. A linha interior incluía a serra Wireless, monte Tumbledown, monte William e colina Sapper, além da qual ficavam Port Stanley e seu aeroporto.

Utilizando a vantagem dos carros de combate leves *Scorpion* e *Scimitar* além dos pesados *Snowcat* Volvo BV202 contra o esquadrão de carros *Panhard* AML-90 argentinos e principalmente ações noturnas os britânicos foram tomando as posições de defesa argentinas. Segundo Gigolotti (2012), no dia 14 de junho o general Menéndez já previa a derrota argentina em menos de 24 horas. Bandeiras brancas surgiram pela cidade e as 20 horas 59 minutos foi assinada a rendição argentina.

3. MEMÓRIAS DE UM VETERANO

Memórias são como peças de um quebra-cabeça que se chama história. São parte da vida de alguém que viveu o fato estudado e dessa forma não são isentas de impressões e sentimentos, entretanto, quando memórias individuais e memórias coletivas se fundem e são analisadas pelo indivíduo que estuda o fato elas constituem a fonte inesgotável do conhecimento histórico. Ao encontro dessa perspectiva a autora Lúcia Delgado escreve:

As narrativas são traduções dos registros das experiências retidas, contêm a força da tradição e muitas vezes relatam o poder das transformações. História e narrativa, tal qual História e memória, se alimentam. Narrativa, sujeitos, memórias, histórias e identidades. São a humanidade em movimento. São olhares que permeiam tempos heterogêneos. São a História em construção. São memórias que falam. (DELGADO, 2003, p.23)

Semelhante visão da importância da memória para a História apresenta o escritor Walter Benjamin:

Narrativas sob a forma de registros orais ou escritos são caracterizadas pelo movimento peculiar à arte de contar, de traduzir em palavras as reminiscências da memória e a consciência da memória no tempo. São importantes como estilo de transmissão, de geração para geração, das experiências mais simples da vida cotidiana e dos grandes eventos que marcaram da História da humanidade. (BENJAMIN, 1994, Apud Delgado, 2003, p. 24)

Dessa forma o presente capítulo se propõe a apresentar a memória de um combatente que atuou no conflito estudado e, portanto, agrega um conhecimento ímpar para este trabalho. As seguintes respostas representam a perspectiva dos aspectos tático e operacional de um veterano que teve sua vida direta e intensamente influenciada pelo planejamento estratégico feito pelo alto comando e assim compõe um ponto de vista indispensável para a completude desse trabalho.

As seguintes perguntas foram respondidas pelo brigadeiro Ernesto Ruben Ureta o qual, com 31 anos de idade e na patente de 1º tenente, compunha o Escuadron I A-4C como piloto de A-4 *Skyhawk* e participou de forma ativa como piloto de combate nas ações bélicas da guerra pelas Ilhas Malvinas.

O objetivo do autor na elaboração dos seguintes questionamentos foi dual: dar ao trabalho uma perspectiva distinta devido à apresentação de uma visão interna do conflito, ao mesmo tempo que mantêm o foco na visão dos efeitos do planejamento

estratégico no aspecto tático e operacional, os quais são os níveis que, o então 1º tenente Ureta, estava envolvido durante o conflito.

1- A FAA chegou a propor a necessidade de ampliação da pista do aeródromo de Puerto Argentino para possibilitar a operação dos jatos de combate argentinos?

Resposta: A pista de Puerto Argentino foi estendida alguns metros com placas de alumínio que foram tiradas da pista da Base Marambio na Antártida, isso permitiu a operação das aeronaves Hercules C-130, Pucará, Aermachi da Marinha e durante o mês de abril, a aeronave comercial da Aerolineas Argentinas e da Austral Lineas Aéreas que transportava pessoal e material. Embora tenha sido pensado em estender a pista para a operação das aeronaves de combate, isso não foi feito porque a terra, o chão das Ilhas Malvinas, é muito macia, é feito de turfa, portanto o valor suporte necessário não pôde ser alcançado no terreno, para suportar o peso das aeronaves de combate.

2- São reportados muitos casos da aviação argentina contra a FT britânica em que, apesar da precisão dos pilotos, o armamento não explodiu. Isso acontecia devido à falta de manutenção do armamento ou pela operação a baixa altura necessária devido às características do combate?

Resposta: O embargo imposto pela França, referente apenas à entrega dos mísseis Exocet AM 39, que a aviação naval argentina estava recebendo junto com os aviões Super Etendart, não afetou a FAA. Os próprios britânicos admitem que, se todas as bombas lançadas pela FAA tivessem explodido, o resultado da guerra teria sido diferente. As razões pelas quais não explodiram todas as bombas que lançamos foram: a) Falha de material das bombas. As bombas de 500 kg que usamos eram bombas antigas e as de 250 kg eram um pouco mais novas. Mesmo assim, eles poderiam falhar na detonação. b) Deveríamos lançar as bombas a uma altura da qual poderiam voar pelo menos 4 segundos antes do impacto. Estes 4 segundos eram necessários para alinhar o trem de incêndio do fusível antes do impacto e, assim, permitir a explosão da bomba, detonação que ocorreria cerca de 12 segundos após o impacto. Isso é chamado de atraso de explosão, que permite que a aeronave esteja

longe o suficiente para que as lascas da explosão não danifiquem o próprio avião ou os outros participantes do ataque. Mas às vezes voávamos muito baixo (20 metros ou menos acima do mar), então a bomba não podia voar 4 segundos antes de atingir o navio ou às vezes na água, então elas não explodiram. c) As bombas que usamos não eram adequadas para o ataque aos atuais navios de guerra. Nestes tempos os navios eram construídos com um material muito mais leve e macio que os navios da Segunda Guerra Mundial, conseguindo assim maior velocidade de deslocamento e melhor manobrabilidade. Esses navios, como o general Belgrano que a marinha argentina tinha, foram construídos com um material muito mais duro. O fato é que, em algumas ocasiões, as bombas que atingiram as fragatas ou destróieres que tinham os ingleses atravessavam toda a estrutura do navio e passavam por ali, deixando um buraco e só explodiam na água, saindo do navio.

3- Existe a possibilidade de que a Argentina não tenha preparado a pista de Puerto Argentino para não ter que realocar os seus jatos de combate nas Ilhas e deixar o continente desguarnecido contra um possível combate com o Chile?

Resposta: A pista de Puerto Argentino não foi alongada pelas razões expressas na pergunta 1. De qualquer forma, estávamos atentos para a possibilidade de que o Chile pudesse fazer algum tipo de operação real ou distração, em apoio aos ingleses, ao atacar as bases do continente.

4- O brigadeiro Lami Dozo, afirmou em uma de suas entrevistas que só nos dias de hoje enxerga que focar os ataques nos barcos de escolta da FT britânica e não nos de suprimento foi um erro. O senhor sabe porque na época as embarcações de escolta eram prioridade?

Resposta: O Comandante Geral da Força Aérea durante o conflito, era o brigadeiro-general Basilio Lami Dozo, que era membro da junta militar com o tenente-general Leopoldo F. Galtieri (Exército Argentino) e o almirante Jorge Anaya (Marinha Argentina). De qualquer forma, não sei as razões pelas quais se decidiu atacar este ou aquele navio. A verdade é que, na ausência de informações de satélite sobre a localização da frota, os ataques foram ordenados a partir dos observadores aéreos

que foram distribuídos nas ilhas, que visualizavam a presença de navios inimigos, sem definir se eram de ataque ou suprimento. A detecção da frota foi também era possível através da utilização de Boeing 707 e C-130 Hercules que em alguns casos realizaram missões de exploração e reconhecimento de longo alcance para que pudesse ser determinada a localização dos navios britânicos.

5- Sabemos que para uma força aérea atuar com total operacionalidade é necessário uma série de apoios tanto de pessoal em terra como de reconhecimento e patrulha aérea. Sabendo que esses recursos eram escassos, como era operar com essa falta de informações?

Resposta: Para aqueles que conduziam operações aéreas, era muito difícil determinar quando e onde ordenar o cumprimento de missões de ataque à frota, uma vez que as missões de Exploração e Reconhecimento foram realizadas em espaços marítimos muito grandes, com pouca informação. O radar da FAA que estava em Puerto Argentino só detectava a presença de navios inimigos quando eles estavam muito próximos das ilhas. Mesmo assim, este radar foi capaz de determinar a provável localização do porta-aviões que foi atacado em 30 de maio de 1982, observando que a partir de cerca de 100 NM a leste das ilhas, apareceu o eco radar dos Harriers que sobrevoavam as ilhas por cerca de 30 minutos, cobrindo as operações das tropas inglesas que já haviam desembarcado no Estreito de São Carlos e se dirigiam para Puerto Argentino.

6- Havia a doutrina de que o voo sobre os mares era função exclusiva da aviação da Marinha. Como foi o desenvolvimento dessa operacionalidade pela FAA?

Resposta: A missão atribuída à Força Aérea Argentina não contemplava o ataque a navios de guerra. A FAA foi treinada para operações aéreas terrestres, com armamento adequado para afetar ou destruir alvos na superfície terrestre. A Operação Aeronaval era uma missão da Aviação Naval da Marinha Argentina. Mas tendo em conta a situação em que o porta-aviões ARA 25 de Mayo, da Armada argentina, ancorado em 1 de maio em sua base no continente. A aviação naval constituída principalmente por aviões A-4Q Skyhawk e Super Etendart com Exocet recentemente

incorporados operavam apenas a partir da Base Aérea do Rio Grande, na Província da Terra do Fogo, e certamente com pouca disponibilidade de aeronaves para este conflito.

É verdade que foram deslocadas para as Ilhas as aeronaves Aermacchi da Marinha, bem como aeronaves da FAA Pucara que realizaram ataques contra as tropas que desembarcaram em San Carlos no dia 21 de maio. Helicópteros das três forças também foram deslocados e realizaram missões de abastecimento para as tropas argentinas nas ilhas, bem como missões de busca e salvamento para os pilotos que foram abatidos por artilharia inimiga.

Como as operações aéreas eram a única maneira de afetar as operações navais britânicos nas ilhas, a Força Aérea teve de ser treinada durante o mês de abril, para a execução de operações de ataque aos navios a partir do continente, voando a baixa altitude sobre o mar, 30 metros ou menos, como a única técnica de abordagem para minimizar o tempo de reação de defesa dos navios. Isto foi conseguido pela boa formação que a Força Aérea tinha na época, já que apenas um piloto de pouca experiência morreu por impacto contra a água. O resto dos 31 pilotos caídos em combate, foi pela defesa britânica.

URETA (2018, tradução nossa)

4. ANÁLISE DAS DECISÕES ESTRATÉGICAS ARGENTINAS E SUAS MOTIVAÇÕES

Ninguém começa uma guerra, ou melhor, ninguém com bom senso deveria começar uma, sem antes estar claro na sua mente o que se espera alcançar com essa guerra ou como espera conduzi-la.

Carl von Clausewitz⁵

O presente capítulo se propõe a analisar os equívocos nas decisões estratégicas argentinas no conflito pelas Ilhas Malvinas e como impactaram nos níveis tático e operacional e culminando na derrota em 14 de junho de 1982.

De acordo com Schepel (2009) existem dois fatores de extrema importância para a condução das forças armadas em direção à um combate bélico: a Inteligência e o C³ (Comando, Controle e Comunicações). Analisando os dois fatores que são intrínsecos à formulação de um planejamento estratégico será visto como foram afetados os níveis táticos e operacionais da atuação da Força Aérea, Marinha e Exército. Assim como foi feito no capítulo 2, esse estudo será dividido e analisado separadamente entre as quatro fases do conflito: a ocupação argentina nas Ilhas, as operações aéreas e navais, o desembarque anfíbio e o combate em solo.

4.1. Invasão das ilhas

O general, estrategista e filósofo chinês Sun Tzu é atemporal ao escrever “conheça seu inimigo e a si mesmo; em cem combates nunca estarás em perigo”⁶ se referindo ao papel no conflito do que se chama nos tempos modernos de Inteligência. Dessa forma, seguindo a cronologia de um combate bem-sucedido o ponto inicial é conhecer as capacidades combativas da própria força e obtenção e análise de informações do inimigo. Já nessa fase se encontra o primeiro erro argentino e, provavelmente, o mais impactante.

⁵ CLAUSEWITZ (Princeton, N.J.:Princeton University Press, 1984) apud NIETZEL, 2007, p. 31 (tradução nossa)

⁶ SUN TZU (*The Art of War*, New York: Oxford University Press, 1971) apud SCHEPEL, 2009, p. 4 (tradução nossa)

Para o planejamento da invasão das ilhas Malvinas e Geórgias a Junta argentina tomou como verdade três apostas: Primeira, a sanção dos Estados Unidos à invasão. Segunda, a Grã-Bretanha não responderia com uma ação bélica. Terceira, caso a segunda aposta estivesse errada os Estados Unidos apoiaria a Argentina e não a Grã-Bretanha, sua aliada secular. Foi com base nesses três princípios que os argentinos criaram um grupo de trabalho secreto composto de três oficiais gerais para a elaboração do plano de invasão. O Informe Rattenbach deixa claro que a criação desse grupo de trabalho não procedia visto que foi dada a eles a função de produzir um planejamento de “Hipótese de Guerra” mesmo havendo organismos inteiros preparados para essa função. O caráter secreto desse grupo também resultou em uma série de complicações como a proibição de consulta a outros organismos especializados e o conhecimento por parte dos setores envolvidos das três forças armadas da existência de tal operação.⁷

Passados 36 anos do conflito, pode-se observar com bastante clareza que todas as três apostas estavam equivocadas. Os argentinos subestimaram o sentimento britânico em relação a ameaças à sua soberania. Os Estados Unidos, por sua vez, não somente não sancionaram a invasão argentina como apoiaram os britânicos no conflito fornecendo informações satelitais valiosas além do mais novo míssil ar-ar americano, o AIM-9L *Sidewinder*.

Uma outra concepção que se provou não ser verdadeira e que influenciou no planejamento de ocupação das Ilhas era o receio de um ataque chileno à Argentina durante o conflito fazendo que esta lutasse em duas frentes. De acordo com Rattenbach (1982) e a resposta do brigadeiro Ureta à pergunta 3 do capítulo 3, essa desconfiança fez com que a Argentina priorizasse a manutenção de suas forças terrestre e aéreas mais capazes no continente. O Chile não somente nunca realizou tal ataque como ajudou a resgatar os sobreviventes no afundamento do ARA *General Belgrano*.

Devido a esse planejamento no mínimo incompleto a estrutura de Comando, Controle e Comunicação também foi afetada. A cadeia de comando criada pela Junta era complexa, desorganizada e sofreu várias modificações durante o desenvolvimento do conflito. Isso foi consequência de uma cultura de militares voltada para a política e não para a guerra em si. A única experiência em combate que a Junta teve em anos

⁷ RATTENBACH (1982)

era de contra insurgências internas.⁸ A cadeia de comando se iniciou com a criação do TOM o qual foi extinto para dar lugar ao TOAS. O mesmo ocorreu com o ultimo e cedeu lugar para o CEOPECON. Além dessas mudanças profundas na estrutura da cadeia de comando houveram muitas mudanças de cargos embaralhando os elementos que a compunham.

Um outro aspecto de importante menção era o constante desrespeito com a cadeia de comando estabelecida. Era frequente situações em que o por exemplo o general Galtieri, presidente argentino e comandante do exército, dava ordens diretas a Menéndez ignorando o comandante do TOAS, vice-almirante Lombardo. Esse fato também mostra a deficiência de outro aspecto do C³, a comunicação. Diversas vezes a Junta tomava decisões como o envio de mais tropas, realocação das unidades de combate nas Ilhas e até mesmo a retirada da Marinha do conflito, como será visto posteriormente, sem antes sequer consultar os comandantes das forças no teatro de operações. Era notório o imperativo político sobre o militar.

4.2. A aviação argentina contra a FT britânica e seus *Harriers*

Considerando a geografia do conflito e o fato de que o objetivo primário era a posse de um arquipélago, é primordial a análise de como o precário planejamento estratégico influenciou a utilização dos meios navais argentinos e posteriormente como os meios aéreos foram utilizados para suplantar essa deficiência.

Assim sendo, de acordo com Schepel (2009), a Argentina possuía uma antiga frota naval, que foi dividida em duas forças-tarefas. Uma era centrada no porta-aviões ARA *25 de Mayo*, enquanto a outra era composta por destroieres e um navio de desembarque anfíbio. Dessa forma, o próprio comandante da FT argentina, contra-almirante Jorge Allara, afirmou:

Nenhum dos nossos planos contemplava um engajamento direto entre as duas forças navais; A diferença de forças fazia isso impossível. As minhas ordens eram de realizar operações limitadas em oportunidades favoráveis⁹.

Portanto, com um planejamento bem formulado, as forças-tarefas nunca seriam colocadas em combate direto e a Marinha argentina poderia ser bem utilizada em

⁸ HASTINGS E JENKINS (1984) apud SCHEPEL (2009)

⁹ MIDDLEBROOK (1991) apud SCHEPEL (2009, p.10)

oportunidades favoráveis para limitar a ação britânica nos mares. Entretanto, não sendo esse o caso, os vetores marítimos foram subutilizados e expostos desnecessariamente à riscos impostos pelo poder dos submarinos nucleares britânicos como ocorreu no afundamento do cruzador *ARA General Belgrano* que, apesar de fora da ZET, foi atingido por um torpedo lançado do HMS *Conqueror*.

O afundamento do *Belgrano* resultou em duas consequências de profundo impacto, uma de curto e a outra de longo prazo. A primeira foi a interrupção do plano de ataque em pinça das duas FT argentinas contra a britânica e a segunda foi a retirada da Marinha argentina do conflito¹⁰. Essa retirada gerou representou novamente uma infração de dois dos princípios do C³: o primeiro foi a falta de comunicação visto que em nenhum momento o general Menéndez foi consultado quanto à ancoragem da Marinha nos portos do continente. O segundo foi sobre a cadeia de comando haja vista que após a retirada da Marinha do campo de batalha os generais chefes dos destacamentos nas Ilhas não viam mais sentido em estarem subordinados ao TOAS cujo comandante era o vice-almirante Lombardo, oficial-general da Marinha.

Outro exemplo da subutilização dos vetores da Marinha devido ao planejamento estratégico foi o caso dos dois submarinos argentinos, o *ARA San Luis* e o *ARA Santa Fé*. O primeiro era um moderno submarino diesel-elétrico de procedência alemã e o segundo antigo e comprado dos Estados Unidos. O papel dos dois submarinos era de extrema importância visto que, de acordo com o comandante da Marinha americana Joseph Lodmell: “em um conflito com significativo aspecto marítimo e em uma área relativamente pequena, qualquer presença de um vetor submarino irá afetar a decisão do Comandante da FT inimiga”¹¹. Entretanto o *Santa Fé* é atacado e danificado em uma missão de logística nas Ilhas Geórgia e o *San Luis*, apesar de apresentar uma postura mais agressiva, após uma série de tentativas de ataque que foram infrutíferas devido à precária condição dos armamentos, não foi mais utilizado após o dia 10 de maio.

Dessa forma, com a Marinha argentina fora de combate, a responsabilidade pelo apoio logístico, combate contra os vetores aéreos e marítimos da FT britânica além do apoio ao combatente no solo recaiu toda sobre FAA e a aviação da Marinha com seus recentemente adquiridos *Super-Etendard*. Entretanto as ações estratégicas

¹⁰ NIETZEL (2009)

¹¹ LODMELL (1996) apud SCHEPEL (2009, p.11, tradução nossa)

equivocadas não tiveram reações mais brandas nas operações aéreas. A incapacidade da pista de Puerto Argentino de comportar a operação dos jatos de combate argentinos aliada com os poucos recursos de aeronaves-tanque fizeram que a enorme vantagem numérica argentina de vetores aéreos não pudesse ser explorada.

Segundo Nietzel (2007), a pista de Puerto Argentino possuía 4700 pés de comprimento que aliada com sua pavimentação a fazia incompatível com os requisitos mínimos para a operação dos *Skyhawk*, *Mirage/Dagger* e *Super-Étendard* argentinos, forçando esses vetores a operar desde as suas bases no continente que a uma distância de 400 milhas do campo de batalha e contando com apenas dois KC-130 *Hercules* para realizar REVO, deviam realizar ataques de no máximo quatro aeronaves e possuíam apenas minutos para localizar os alvos e realizar os ataques, sem que sobrasse tempo para patrulhamento e reconhecimento aéreo minando de forma decisiva a obtenção de informação para a Inteligência e transformando esses vetores em presas fáceis para os *Harriers* e os mísseis mar-ar da FT britânica.

No que se refere à capacitação da pista de Puerto Argentino existem divergências. Schepel (2009) e o brigadeiro Ureta na sua resposta à pergunta 1 do capítulo 3, afirmam que houve um estudo para a ampliação da pista e inclusive havia placas de alumínio no continente capazes de realizar tal função, entretanto não houve tempo hábil para tal reforma. Além do tipo de solo, composto basicamente por turfa, sendo muito macio não comportaria o peso das aeronaves. De encontro a essa visão Nietzel (2007) afirma que não capacitar a pista de Puerto Argentino foi um dos erros cruciais e mais relevantes para a análise da derrota argentina e foi causada por mal planejamento estratégico visto que a Argentina dispunha do material e tempo além disso o solo não representava nenhuma restrição para a operação dos jatos. Prova disso viria logo após o término da guerra quando a Grã-Bretanha deslocou seus próprios *Skyhawk* para as Ilhas operando desde a referida pista.

A retirada da marinha da atuação da guerra afetou também o planejamento tático da aviação argentina pois, como visto na resposta do brigadeiro Ureta às perguntas 4 e 5 do capítulo 3, sem navios dotados de sistemas de vigilância as operações de ataque aéreas eram conduzidas com as poucas informações que observadores nas Ilhas e um radar de curto alcance eram capazes de prover resultando em duas consequências primordiais: A) com poucas informações sobre a posição e o tipo de embarcação avistada os ataques argentinos atingiram apenas

navios de escolta ao invés de navios de apoio logístico sendo esse fato apontado como erro primordial pelo general Lami Dozo, Comandante da FAA durante o conflito, em posterior entrevista.¹² B) Sem saber a localização dos *Harriers* que realizavam missões de escolta à FT britânica e tendo uma desvantagem tecnológica, os vetores argentinos eram presas fáceis sendo registradas 20 vitórias de combates ar-ar britânicas contra nenhuma argentina. Entretanto, de acordo com Nietzel (2007), os *Super-Étandard* armados com os modernos mísseis *Exocet*, mesmo com apenas 5 unidades desse armamento, significaram uma grande preocupação para a Grã-Bretanha ao enviar para o fundo do Atlântico Sul o HMS *Sheffield* e o navio de transporte *Atlantic Conveyor*.

4.3. O desembarque anfíbio

Uma bem-sucedida defesa das Ilhas poderia ter sido possível derrotando a Força-Tarefa Britânica enquanto estavam no mar. Consequentemente a Marinha e a Força Aérea deveriam ser lançadas. (SCHEPEL,2009, p.2, tradução nossa)

O seguinte trecho representa a primeira falha da Inteligência argentina no que se refere a fase de desembarque na praia de São Carlos. De acordo com Schepel, (2009) a inteligência argentina não obteve a informação de que a Grã-Bretanha não se lançaria em um ataque anfíbio antes que toda sua FT tivesse chegado ao Atlântico Sul e estivesse centralizada fazendo com que a decisão estratégica de realizar um ataque agressivo com a força aérea e a marinha antes que a FT desembarcasse suas forças terrestres nas ilhas nunca fosse tomada.

O planejamento estratégico feito às pressas para a defesa das ilhas partiu de um pressuposto que novamente provou-se equivocado. Creia-se certo de que o ataque anfíbio britânico seria na praia da Puerto Argentino no lado sul visto que era o objetivo político e esta cidade é cercada por altas montanhas no seu lado norte e oeste. Além disso a “Publicação Tática dos Aliados define uma operação anfíbia como ‘uma operação lançada do mar, contra uma costa hostil ou potencialmente hostil’”¹³ que era justamente o que representava o sistema de defesa montado para proteger a cidade. Entretanto a Inteligência falhou novamente ao não observar três pontos de

¹² SCHEPEL (2009)

¹³ SCHEPEL (2009, p.5, tradução nossa)

suma importância. Primeiro: o manual de doutrina de combate britânica define um ataque anfíbio meramente como um desembarque em uma praia com a função de possibilitar futuras operações em terra. Segundo: a força terrestre britânica possuía um excelente treinamento e equipamento para ações em terrenos montanhosos e de baixas temperaturas. Terceiro: era prioridade britânica evitar baixas no desembarque. Dessa forma, com essas informações em mãos seria possível prever que uma operação anfíbia ocorreria nas praias da parte oeste da Ilha Soledad as quais estavam desguarnecidas e sem possibilidades de desdobramentos de tropas argentinas visto a dificuldade imposta pelo terreno e a escassez argentina de veículos motorizados nas ilhas.

De acordo com Nietzel (2007), para o desenvolvimento de uma operação anfíbia bem-sucedida depende do controle de dois campos principais: o ar e o mar. Tendo isso aclarado é possível observar a profunda influência do planejamento estratégico inicial nesta fase do conflito pois, assim como visto anteriormente, este minou a capacidade combativa dos meios aéreos e teve papel específico da retirada da marinha do combate. Portanto o precário plano de defesa das ilhas entregou aos britânicos a superioridade aérea e naval da área de conflito dando a tranquilidade de operação para que realizassem um simples desembarque de tropas ao invés de uma operação anfíbia, que era esperada.

Os britânicos só encontraram resistência após a chegada de meios aéreos do continente. Segundo Schepel (2009), novamente a falta de reconhecimento aéreo e sistemas de radares foi decisiva no combate. Sem esses sistemas de informações os aviões de ataque argentinos se deslocavam desde o continente a grandes altitudes para poupar combustível e próximo às ilhas desciam até próximo ao nível das ondas para não serem detectados pelos radares da FT britânica, surgiam por trás das cadeias montanhosas e tinham poucos segundos para engajar os navios e acabaram novamente infligindo danos aos navios de escolta e não aos de apoio logístico da operação.

4.4. Combates terrestres

A partir do início dos combates terrestres já eram claros os impactos da falta de um planejamento estratégico bem definido para que as forças terrestres argentinas tivessem reais chances de manter a soberania sobre as Ilhas. Novamente a falta de

informações sobre os avanços britânicos foi decisiva. Sem esse apoio para a tomada de decisões táticas e operacionais a postura do brigadeiro-general Menéndez e seus oficiais gerais comandantes das guarnições do Exército em Malvinas foi meramente reativa. A função dos grupamentos colocados em posições estratégicas de defesa era simplesmente aguardar o avanço inimigo e manter essas posições.¹⁴ Apesar de simples essa função se mostrou extremamente difícil pelos seguintes fatores: devido a característica geográfica do conflito o exército dependia da força aérea e da marinha para o seu transporte logístico de suprimentos, equipamentos e pessoal. Entretanto, nesse ponto do conflito a Grã-Bretanha já possuía a superioridade aérea e naval, dessa forma todo apoio logístico dado ao exército dependia de ações noturnas e extremamente perigosas dos C-130 *Hercules*, Fokker F-28, Lockheed *Electra* e Boeings 737 que realizaram mais de 500 surtidas transportando 5.500 toneladas de suprimentos e pessoal.¹⁵

Com a chega desse material na Ilha, outro problema impedia que fossem efetivamente utilizados. Com a falta de veículos e a escassez de estradas não era possível transporta-los para as tropas no *front*. A junção entre a falta de armamento, munição, material de fortificação e a enorme diferença de capacitação e profissionalismo entre as forças argentinas e britânicas uma por umas as posições de defesa de Puerto Argentino foram caindo até que, cercado pelas forças inimigas o brigadeiro general Menéndez assinou a “incondicional” rendição.

¹⁴ SCHEPEL (2009)

¹⁵ SCHEPEL (2009)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Conflito do Atlântico Sul representa uma fonte vasta de aprendizados para líderes políticos e militares de todo o mundo ao passo que não se trata apenas de mais uma guerra do século XX, mas foi precursora dos conflitos modernos do século XXI. Entretanto, apesar de repleto de êxitos militares sua relevância para a história e seu legado para os futuros embates é dada pela quantidade de conhecimentos que se pode obter dos mal julgamentos, erros logísticos e de inteligências e prepotências militares e políticas que guiaram todo o rumo do conflito. Para o autor, o estudo realizado contribui tanto para a esfera profissional quanto pessoal, ao passo que agregou conhecimento militar, tão caro à formação de um oficial da Força Aérea, como também conhecimento sobre um acontecimento histórico que está enraizado na vida de seus familiares.

Portanto partindo do objetivo de analisar o motivo da falta de um planejamento estratégico de defesa das Ilhas Malvinas após a invasão e demonstrar que esse erro foi fator primordial para a derrota argentina, o presente estudo seguiu uma lógica de pesquisa cronológica.

Para analisar o rumo tomado pelo conflito foi necessário antes estruturar seus aspectos antecedentes bem como o seu marco motivador. Sendo assim, foi observado que o passado histórico do arquipélago é confuso devido à falta de informações precisas sobre as expedições, conquistas e ocupações realizadas no período de 1502 a 1714, tendo participado desse processo diversas nações das quais se destacam a Argentina e o Reino Unido pelo enorme interesse por esse território. Esse interesse levou as duas nações a se envolverem em uma negociação de 150 anos, sendo os últimos momentos intermediados pela ONU. Dessa forma, a frustração argentina com o desenvolvimento dessas negociações bilaterais aliada à situação política do país fez com que esta realizasse a “Operação Rosário”.

Apesar de ter sido argentina a aparente iniciativa para a entrada de um conflito, por meio de suposições incorretas quanto ao posicionamento dos Estados Unidos e do Reino Unido frente a essa violação da soberania britânica, a Argentina foi surpreendida pela reação armada da Grã-Bretanha, não tendo um plano para a manutenção de sua soberania sobre as ilhas em caso de um conflito armado.

Desse modo as suposições incorretas que a Argentina fez sobre a reação britânica fez com que essa não se preparasse para um conflito e não pode utilizar de

forma eficaz todos as vantagens que dispunha como por exemplo proximidade territorial com o teatro da guerra e superioridade numérica de vetores aéreos e combatentes no solo.

Portanto o presente trabalho não teve a intenção de ditar quais as ações que a Argentina deveria ter seguido para sair vitoriosa do conflito, deixando tal objetivo para futuras pesquisas, mas sim de apontar qual o motivo da falta de planejamento estratégico e como foi decisiva para a derrota em face do poderio militar britânico.

ANEXO – CURRICULUM VITAE BRIGADEIRO ERNESTO RUBEN URETA

GRADO: BRIGADIER (R)

NOMBRE Y APELLIDO: ERNESTO RUBEN URETA

FECHA NACIMIENTO: 21 DE OCTUBRE DE 1950

CUERPO: COMANDO "A"

ESCALAFON: AIRE

ESPECIALIDAD PRIMARIA: AVIADOR MILITAR

ESPECIALIDAD AVANZADA: AVIACION DE CAZA

EL BRIGADIER (R) D. ERNESTO RUBEN URETA EGRESO COMO ALFEREZ EL 17-DIC-73 Y ASCENDIO AL GRADO DE BRIGADIER EL 31-DIC-04. PASO A SITUACION DE RETIRO EN FEBRERO DE 2006.

DESARROLLO SU ACTIVIDAD AEREA EN LA ESPECIALIDAD VOLANDO LOS AVIONES MORANE SAULNIER MS-760, A-4B Y A-4C SKYHAWK e IA-63 PAMPA, FUERA DE LA ESPECIALIDAD VOLO LOS AVIONES CESNA C-182, GUARANI II Y HELICPOTERO HUGHES HM-369.

DESEMPEÑO LOS CARGOS DE:

- JEFE DE SECCION, JEFE DE ESCUADRILLA, INSTRUCTOR, INSPECTOR EN AVION A-4B Y A-4C SKYHAWK, MORANE SAULNIER 760 PARIS e IA-63 PAMPA.

- OFICIAL DE OPERACIONES EN LOS ESCUADRONES A-4B, A-4C, MORANE SAULNIER 760 PARIS. JEFE DE ESCUADRON IA-63 PAMPA.

- JEFE PUESTO COMANDO DEL COMANDO DE OPERACIONES AEREAS. AYUDANTE DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FFAA

- AUXILIAR DE OPERACIONES ESTADO MAYOR AREA ESTRATEGICA AUSTRAL.

- JEFE DE OPERACIONES COMPONENTE AEREO AREA ESTRATEGICA NORTE
- JEFE DE OPERACIONES, JEFE CENTRO DE BUSQUEDA Y RESCATE Y SUBJEFE DE LA REGION AEREA CENTRO. JEFE DE OPERACIONES DEL COMANDO DE REGIONES AEREAS.
- AGREGADO AERONAUTICO A LA EMBAJADA ARGENTINA EN PERU
- JEFE DEPARTAMENTO PLANES DEL COMANDO DE PERSONAL. JEFE INTERINO DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE PERSONAL. JEFE I – PERSONAL DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA.
- COMANDANTE DE PERSONAL. PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE HONOR PARA JEFES Y OFICIALES DE LA FUERZA AEREA. SECRETARIO DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE HONOR. JEFE DEL DEPARTAMENTO MALVINAS DE LA FUERZA AEREA.
- EN EL AÑO 1982 INTEGRANDO EL ESCUADRON I A-4C CON 31 AÑOS DE EDAD Y CON EL GRADO DE PRIMER TENIENTE, PARTICIPA EN FORMA ACTIVA COMO PILOTO DE COMBATE, EN LAS ACCIONES BELICAS DESARROLLADAS CON MOTIVO DEL CONFLICTO ARMADO CON EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA, EN DEFENSA DE LA SOBERANIA ARGENTINA EN LAS ISLAS MALVINAS.

CURSOS REALIZADOS

- CURSO DE AVIADOR MILITAR
- CURSO DE ESTANDARIZACION DE PROCEDIMIENTOS PARA AVIONES DE COMBATE (ESCUELA DE CAZA)
- CURSO DE INSTRUCTOR DE VUELO POR INSTRUMENTOS
- CURSO DE INSTRUCTOR PILOTO CAZA-BOMBARDERO
- CURSO DE COMANDO Y ESTADO MAYOR
- CURSO DE ESTADO MAYOR
- CURSO DE DERECHO BELICO E INTERNACIONAL HUMANITARIO

- CURSO PLANEAMIENTO NACIONAL Y MILITAR CONJUNTO
- CURSO SUPERIOR DE CONDUCCION
- LICENCIATURA EN SISTEMAS AEREOS Y AEROESPACIALES.

DISTINCIONES Y CONDECORACIONES

- DISTINCION Nº 1 DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA POR SU PARTICIPACION EN LA BATALLA AEREA POR LAS ISLAS MALVINAS.
- CONDECORACION "EL HONORABLE CONGRESO DE LA NACION A LOS COMBATIENTES" (LEY 23.118) POR SU INTERVENCION EN LA LUCHA ARMADA POR LAS ISLAS MALVINAS.
- CONDECORACION "CRUZ LA NACION ARGENTINA AL HEROICO VALOR EN COMBATE" (LEY 24.229) POR LAS ACCIONES DESARROLLADAS EN EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR, ENTRE LAS QUE SE DESTACA SU PARTICIPACION EN EL ATAQUE AL "PORTAAVIONES INVENCIBLE".
- CONDECORACION "CRUZ PERUANA AL MERITO AERONAUTICO" EN LA CLASE DE "COMENDADOR" POR LA CAUSAL SERVICIOS EXCEPCIONALES Y MERITORIOS EN BENEFICIO DE LA FUERZA AEREA DEL PERU, EN SU DESEMPEÑO COMO AGREGADO AEREO A LA EMBAJADA ARGENTINA EN EL PERU.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. MINISTÉRIO DA DEFESA. Sistemática de planejamento estratégico militar. 1. ed. Brasília, (2005). 28p. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md51_m_01_sist_de_plj_estr_mil_spem_1a_ed2005.pdf> Acesso em: 10 out. 2018
- CLAVEL, Roberto Arancibia. La importancia del estudio de la historia militar para los oficiales del Ejército. Memorial del Ejército de Chile, [S.l.], 01 ago. 2010. 484, p. 17. Disponível em: <https://www.armyupress.army.mil/Portals/7/military-review/Archives/Spanish/MilitaryReview_20101231_art006SPA.pdf>. Acesso em: 09 out. 2018.
- CORBACHO, Alejandro L. Argentine Command Structure and its Impact on Land Operations during the Falklands/Malvinas War (1982). 2000. 18 p. Trabalho Científico (Ph.D. in Political Science) - Área Ciencias Políticas, Universidad del CEMA, [S.l.], 2006. Disponível em: <<http://www.ucema.edu.ar/publicaciones>>. Acesso em: 05 set. 2018.
- DELGADO, Lucia A. N. História oral e narrativa: tempo, memória e identidades. Revista da Associação Brasileira de História Oral, n.6, p.9-25, 2003. Disponível em: <https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/819734/mod_resource/content/1/DELGADO%2C%20Lucilia%20-%20História%20oral%20e%20narrativa.pdf>. Acesso em: 02 out. 2018.
- DUFFNER, Robert W. Conflito no Atlântico Sul: O impacto do poder aéreo. 1984. 13 p. Trabalho Científico (P.h em Military History)- Assuntos Militares Estrangeiros, AIR UNIVERSITY, Base da Força Aérea de Kirtland, Novo México, 1984. Disponível em: <<https://www.airuniversity.af.mil/>>. Acesso em: 16 jul. 2018.
- FALKLANDS ou Malvinas? Mísseis ou Baionetas?. [S.l.]: Bibliex, 2014. Disponível em: <<http://www.ahimtb.org.br>>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- HEZSELY, Csaba B. ARGIENTINE AIR POWER IN THE FALKLANDS WAR. 1988. 39 p. Trabalho Científico (AIR WAR COLLEGE)- AIR UNIVERSITY, MAXWELL AIR FORCE BASE, ALABAMA, 1989. Disponível em: <<https://discover.dtic.mil/>>. Acesso em: 18 jul. 2018.
- NIETZEL, Scott. THE FALKLANDS WAR: UNDERSTANDING THE POWER OF CONTEXT IN SHAPING ARGENTINE STRATEGIC DECISIONS. 2007. 87 p. Trabalho Científico (MASTER OF ARTS IN NATIONAL SECURITY AFFAIRS)- NAVAL POSTGRADUATE SCHOOL, Columbia College, Monterey, California, 2007. Disponível em: <<https://discover.dtic.mil/>>. Acesso em: 06 ago. 2018.
- O Poder Aéreo Argentino na Guerra das Malvinas/Falklands. [S.l.: s.n.], 2002. Disponível em: <<http://www.au.af.mil/au/404.asp>>. Acesso em: 11 jun. 2018.
- QUELLET, Ricardo Luis. Historia política de las Islas Malvinas. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Aerea, 1982. 185 p.

RATTENBACH, Benjamín. 1988 “Informe Rattenbach. El drama de Malvinas”, Ed. Espartaco. Buenos Aires, Argentina.

SCHEPEL, Ronald. The Falklands/Malvinas 1982: Why Didn't Argentina Win the War?. 2009. 48 p. Trabalho Científico (MASTER OF MILITARY STUDIES)- Command and Staff College, Marine Corps University, Quantico, Virginia, 2009. Disponível em: <<https://discover.dtic.mil/>>. Acesso em: 10 jul. 2018.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no atlântico-sul. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 1985. 130 p.