

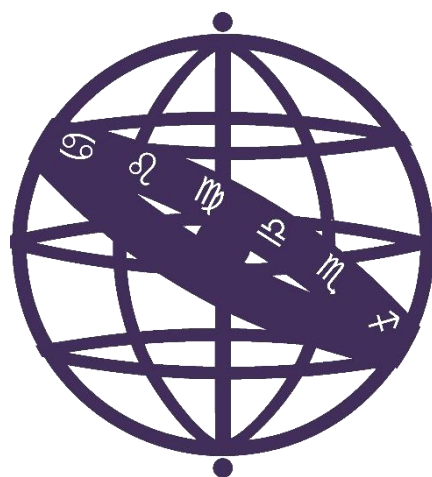


**Daniel Figueira Gonçalves**

**A Guerra das Falklands**

**O Elemento de Apoio de Serviços em Combate**

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, na  
especialidade de Fuzileiros**



**Alfeite**

**2020**





**Daniel Figueira Gonçalves**

***A Guerra das Falklands***

***O Elemento de Apoio de Serviços em Combate***

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, na especialidade  
de Fuzileiros

**Orientação de:** CFR FZ RES Semedo de Matos

**Coorientação de:** CFR FZ Almeida Gabriel

O Aluno Mestrando,

\_\_\_\_\_  
ASPOF FZ Figueira Gonçalves

O Orientador,

**Jorge**  
**Matos**  
CFR FZ RES Semedo de Matos

Digitally signed by  
Jorge Matos  
DN: cn=Jorge Matos,  
o=ou,  
email=jorge@traquet  
e.net, c=PT  
17:51:51 +01'00'

**Alfeite**

**2020**





*“Au milieu de l'hiver, j'apprenais enfin qu'il y avait en moi un été invincible.”*

Albert Camus in *Retour à Tipasa* (1952)





## Dedicatória

*À minha família, em especial*

*Aos meus pais*

*João Gonçalves e Lucília Figueira*

*E à minha namorada*

*Joana Bárbara*





## Agradecimentos

Vários foram os fatores que me permitiram vencer esta etapa com grande satisfação, desejando continuar a escalada que comecei na Escola Naval, Classe de Fuzileiros. O pensamento de Albert Camus enaltece a minha perseverança. Mesmo nos momentos mais hostis, em que a esperança pode esmorecer, procuro manter vivas as recordações que me dão força para continuar em frente. A minha família, a minha casa, a minha terra, as minhas conquistas e vitórias, o que me motiva e emociona, fazem com que no meio do “inverno” eu seja capaz de descobrir o “verão” em mim.

Os meus agradecimentos vão, em primeiro lugar, para o Capitão-de-fragata Semedo de Matos e para o Capitão-de-fragata Almeida Gabriel, por terem aceitado as funções de orientador e de coorientador, respetivamente, da minha tese. Pelos conteúdos partilhados, ensinamentos e tempo despendido, pela execução de correções necessárias e pela partilha de sugestões oportunas e pertinentes, que me permitiram orientar a investigação e o desenvolvimento da tese.

A todos os professores militares e civis da Escola Naval, que em muito contribuíram para a minha formação e para tudo o que ela hoje representa.

Aos meus pais, João Gonçalves e Lucília Figueira, que, uma vez mais, se mantiveram ao meu lado, acompanhando atentamente o desenvolvimento desta jornada, contribuindo com o seu apoio, as suas sugestões e os seus conselhos. Agradeço-lhes a sua sabedoria e capacidade de crítica.

À minha namorada, Joana, pela força e motivação que me transmitiu. Pelas palavras de encorajamento. Pelas tarefas diárias que não dividimos. Por todo o carinho. Pela astúcia, pela criatividade e pela persistência que me “emprestou”.

As palavras não conseguem expressar o quão emocional é o meu Obrigado a todos os mencionados.





## Resumo

A Guerra das Falklands foi um dos conflitos mais marcantes da década de 80 do século passado. Protagonizado pela Argentina e pelo Reino Unido, de abril a junho de 1982, consistiu na luta pela soberania do arquipélago das Falklands. Por um lado, a vontade de os argentinos reivindicarem um arquipélago considerado seu; por outro, a necessidade estratégica britânica em recuperar o controlo de um local remoto e longínquo. Eis duas forças aqui presentes que, através de um conflito armado, originaram uma crise internacional que, conseqüentemente, colocou o mundo em alerta e em crescentes preocupações.

Da perspectiva da comunidade internacional, a Guerra das Falklands revelou-se, em todos os aspetos, uma das campanhas mais ambiciosas e marcantes para o Reino Unido, uma vez que colocou à prova a capacidade de um país projetar, num curto espaço de tempo, uma força operacional anfíbia e sustentá-la a grandes distâncias durante um período indeterminado – um dos maiores desafios logísticos que a história militar moderna tem para nos oferecer.

O Apoio de Serviços em Combate é um tema amplamente abordado e detalhado ao longo desta dissertação, revelando as razões pelas quais determinados aspetos da componente tática da guerra fracassaram. A dissertação pretende enaltecer o impacto que o planeamento logístico tem nas operações militares, em paralelo com a componente tática. Antes do início da guerra, poucos acreditavam que o Reino Unido seria capaz de contornar as dificuldades logísticas inerentes à distância que o separava das Falklands. A princípio, o próprio governo britânico pôs em causa as suas capacidades. Mas o governo de Thatcher, Primeira-Ministra britânica, veio provar precisamente o contrário.

**Palavras-chave:** Falklands, Argentina, Reino Unido, Crise Internacional, Elemento de Apoio de Serviços em Combate, Logística.





## Abstract

The Falklands War was one of the most remarkable conflicts of the 1980s. From April to June 1982, Argentina and the United Kingdom have struggled for the supremacy of the Falklands. On one hand, there was the will of Argentina to claim this archipelago as hers; on the other hand, the British strategic need to recover the control over a remote and huge distant place. Here we have two distinct forces that, throughout an armed conflict, have led to an international crisis – and consequently put the world in warning and growing concerns.

From the international community viewpoint, the Falklands War revealed to be in every detail one of the most ambitious and important British campaigns, as it demanded the ability a nation should have, in a very short time, to dispatch an amphibious operating force and to sustain it in a so huge distance and for an unknown period of time – this is one of the major logistics challenges the modern military history offers us.

The present thesis widely discusses and details the subject of the Combat Service Support and shows the reasons why certain aspects of the tactical warfare component have not been well succeeded. The purpose of this essay is to emphasize the impact the logistic planning as upon military operations, along with the tactical component. Before the beginning of the war, very few could believe the United Kingdom would be able to turn around the logistic difficulties they would have to face due to the long distance between it and the Falklands. At first, the British government itself questioned its competence for the task. But the Thatcher's government, the British Prime-Minister, no doubt proved the opposite.

**Keywords:** Falklands, Argentina, United Kingdom, International Crisis, Combat Service Support Element, Logistics.





## Índice Geral

Índice de Apêndices	XV
Índice de Figuras	XVII
Índice de Tabelas	XIX
Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos	XXI
Introdução	1
1. A disputa pelas Falklands – uma viagem no tempo	5
1.1. Século XVIII: Espanha, França e Reino Unido	5
1.2. Século XIX: Argentina, Estados Unidos e Reino Unido	6
1.3. Século XX: Argentina e Reino Unido	7
2. O espoletar da Guerra das Falklands	9
2.1. A perspetiva política da guerra	9
2.2. A invasão argentina e a reação britânica	11
3. A <i>Operação Corporate</i>	15
3.1. A potência naval britânica	15
3.2. O embarque e o transporte do material de apoio	17
3.3. O Elemento de Apoio de Serviços em Combate e a componente logística britânica	21
3.4. A <i>Amphibious Task Force</i> e o <i>Commando Logistic Regiment</i>	23
3.5. Os conceitos logísticos da operação	25
4. O início das operações	31
4.1. A estratégia de desembarque dos britânicos	32
4.2. A resposta argentina à chegada britânica	35



4.3. Os novos desafios logísticos dos desembarques britânicos	36
5. A Batalha de Goose Green	43
5.1. Preparar o avanço sobre Goose Green	44
5.2. A invasão de Goose Green: planejamento e ação	48
5.3. A rendição em Goose Green	51
6. Teal Inlet e Fitzroy: os dois eixos de ataque a Stanley	57
6.1. A organização das forças britânicas em East Falkland	58
6.2. Teal Inlet: o eixo norte	59
6.3. Fitzroy: o eixo sul	59
6.4. O ataque aéreo argentino e as suas repercussões	62
7. A conquista de Stanley: batalha final	65
7.1. A tomada das montanhas em torno de Stanley: planejamento tático e logístico	65
7.2. O desenrolar dos planos em direção a Stanley	71
7.3. A rendição da Argentina	77
7.4. Após a rendição: devolver a paz	79
7.5. O saldo pós-guerra	82
Conclusão	87
Referências	89
Apêndices	93



## Índice de Apêndices

Apêndice I: Frota naval britânica e unidades aéreas navais que participaram no conflito do Atlântico do Sul	95
Apêndice II: Constituição e estrutura da <i>3 Commando Brigade</i>	97
Apêndice III: Constituição do <i>Commando Logistic Regiment</i>	99
Apêndice IV: Estrutura de Comando da <i>Operação Corporate</i>	101
Apêndice V: Estrutura da <i>5 Brigade</i>	103
Apêndice VI: Fases do plano de ataque a Darwin e Goose Green	105





## Índice de Figuras

Figura 1 – Mapa das Falklands	3
Figura 2 – General e Presidente da Argentina (1981-1982) Leopoldo Fortunato Galtieri Castelli	8
Figura 3 – Primeira-Ministra do Reino Unido Margaret Thatcher (4 de maio de 1979 a 28 de novembro de 1990)	10
Figura 4 – Almirante Henry Leach	13
Figura 5 – Brigadeiro Julian Thompson	24
Figura 6 – Guerra das Falklands: rota das forças de desembarque britânicas	32
Figura 7 – STUFT Canberra e HMS Andromeda	33
Figura 8 – Os desembarques em San Carlos a 21 de maio de 1982	41
Figura 9 – Tenente-coronel H Jones	49
Figura 10 – Rendição argentina em Darwin-Goose Green. Os britânicos ficaram surpresos quando longas colunas de argentinos surgiram para se render	53
Figura 11 – Major-General Moore segura o documento da rendição da Argentina, assinado a 14 de junho de 1982	78
Figura 12 – Os Royal Marines erguem a bandeira do Reino Unido em frente à Government House	79
Figura 13 – Estrutura da 3 Commando Brigade	98
Figura 14 – Estrutura de Comando da Operação Corporate	101
Figura 15 – A Batalha por Darwin e Goose Green - a movimentação das forças	106





## Índice Tabelas

Tabela 1 – Os custos da Guerra das Falklands	83
Tabela 2 – Frota Naval Britânica no Atlântico Sul	95
Tabela 3 – Frota de Aeronaves Navais	96
Tabela 4 – Constituição da 3 Commando Brigade	97
Tabela 5 – Constituição do Commando Logistic Regiment	99
Tabela 6 – Constituição da 5 Infantry Brigade	103





## Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos

<b>AOA</b>	Área do Objetivo Anfíbio
<b>ATF</b>	Amphibious Task Force
<b>BFSU</b>	British Forces Support Unit
<b>BMA</b>	Base Maintenance Area
<b>BSA</b>	Base Support Area
<b>DCSR</b>	Daily Combat Supply Rate (Taxa de Fornecimento Diária para Combate)
<b>EASC</b>	Elemento de Apoio de Serviços em Combate
<b>FBMA</b>	Forward Brigade Maintenance Area
<b>FLS</b>	Forward Logistics Site
<b>HLZ</b>	Helicopter Landing Zone
<b>HMS</b>	Her Majesty's Ship
<b>HVT</b>	High Value Target
<b>LCU</b>	Landing Craft Utility
<b>LPD</b>	Landing Platform Dock
<b>LSL</b>	Landing Ship Logistic (Navio de Desembarque Logístico)
<b>MV</b>	Merchant Vessel
<b>OI</b>	Organizações Internacionais
<b>ONU</b>	Organização das Nações Unidas
<b>OTAN</b>	Organização do Tratado do Atlântico Norte
<b>RFA</b>	Royal Fleet Auxiliar
<b>SAS</b>	Special Air Service
<b>SBS</b>	Special Boat Squadron
<b>STUFT</b>	Ship Taken Up From Trade
<b>TEZ</b>	Total Exclusion Zone





## Introdução

A elaboração desta dissertação pretende estudar a Guerra das Falklands, disputada entre a Argentina e o Reino Unido, no ano de 1982, focando o Elemento de Apoio de Serviços em Combate da força de desembarque, através do estudo dos fatores que desencadearam a guerra, as relações diplomáticas entre as várias nações envolvidas e, acima de tudo, a importância que a componente logística teve durante as operações militares.

As Falklands, incluindo as suas dependências, South Georgia, Sandwich do Sul, Shetland do Sul e Orcadas do Sul, situam-se no Atlântico Sul, entre a costa argentina, o continente Antártico e o Oceano Pacífico. Os 12.000 quilómetros que separam estas ilhas do Reino Unido obrigaram os britânicos a enfrentar obstáculos significativos para suportar a guerra, tendo o planeamento e a execução de ações logísticas um impacto tremendo no campo de batalha. Durante a guerra, os britânicos deslocaram mais de 100.000 toneladas de abastecimentos e equipamento, bem como 9.000 militares para as Falklands. No entanto, a sua iniciativa, empenho e a capacidade de resolver os problemas logísticos mantiveram o plano operacional no bom caminho ao longo de toda a campanha (Valovcin, 1992).

Em abril de 2020 completaram-se 38 anos desde que a Argentina e o Reino Unido iniciaram uma guerra pela posse das ilhas. O desfecho da guerra manteve a soberania das ilhas na posse do Reino Unido, apesar do elevado número de baixas de a Argentina continuar a reclamar a sua posse, junto das Organizações Internacionais (OI).

Para além do interesse na exploração piscatória, o fator posição das ilhas atribui-lhes importância política e económica, uma vez que se encontram numa importante faixa de circulação, que permite estabelecer ligação entre os oceanos Atlântico, Pacífico e Índico. Carlos Mendes Dias afirma que o *“valor estratégico que o sub-fator posição induz às ilhas, materializado na possibilidade de controlo do acesso, não só à foz do Rio da Prata, mas também à grande massa continental antártica e à*



*grande rota do Cabo, não se encontra ao sabor da eventual instabilidade que possa afetar a passagem no Canal do Panamá” (Carlos Mendes Dias, Sobre a Guerra: Política, Estratégia e Tática, Lisboa, Prefácio, 2010, pp 261).*

Atualmente, a descoberta, em 2010, de reservas de petróleo representa o interesse atual nas ilhas.

De certa forma, a crise de 1982 foi a expressão de uma tensão que tinha sido evidente desde os anos 60. Apesar do término da guerra, os conflitos e discórdias continuam a escrever a História das ilhas. Ainda no atual século, Argentina e Reino Unido mantêm laços tensos devido às Falklands. Em 2010, o reforço do contingente militar nas ilhas por parte do Reino Unido levou Cristina Kirchner, presidente da Argentina, a pedir novo diálogo em torno da soberania das ilhas junto da Organização das Nações Unidas (ONU), o que eleva a relevância deste tema.

Este estudo foi estruturado em quatro fases. Inicia-se com um olhar sobre o tempo, onde recuamos a 1764 para se compreender o início da colonização das ilhas e o seu interesse político e económico na época; segue-se uma linha orientadora que nos conduz até ao surgimento do conflito em 1982, de modo a enquadrar as suas principais razões; depois, faz-se uma abordagem à dinâmica da campanha, com especial ênfase no Elemento de Apoio de Serviços em Combate; e, por último, refere-se o que ditou o sucesso britânico.



## As Ilhas Falklands

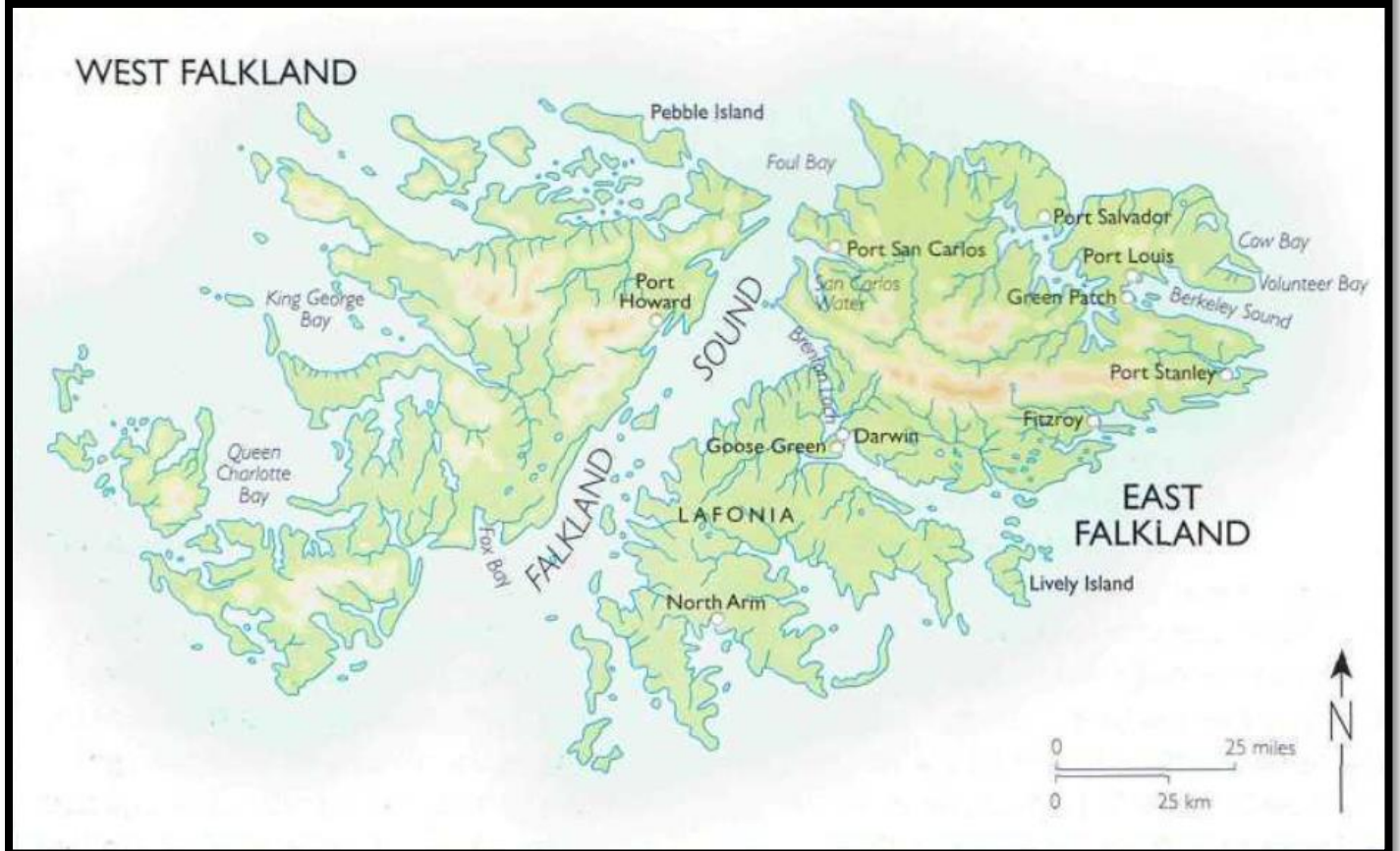


Figura 1 - Mapa das Falklands (Anderson, 2002)





## 1. A disputa pelas Falklands – uma viagem no tempo

O arquipélago das Falklands, situado no Atlântico Sul, terá passado despercebido ao mundo antes do início das disputas pela sua posse. As suas principais ilhas – East Falkland e West Falkland – deram nome a todo o arquipélago. A sua população total, em 1982, era de 1850 habitantes, dos quais 1200 viviam na capital, Stanley, situada em East Falkland. Não havia ligações rodoviárias, grande parte do terreno era pantanoso, as comunicações estavam limitadas à transmissão de ondas rádio e os habitantes viviam grande parte do tempo completamente isolados uns dos outros, gerando negócio através, sobretudo, da exploração dos recursos naturais das ilhas e da produção de gado (Privratsky, 2014).

Ao longo do tempo, a descoberta e a colonização das Falklands têm gerado controvérsias e criado uma série de divergências políticas entre Estados Unidos, Reino Unido, Argentina, Espanha e França. Porém, o Ministério das Relações Exteriores da Argentina afirma que as Falklands foram descobertas pela expedição do português Fernão de Magalhães, em 1520, em nome de Espanha ([https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/03/120330\\_malvinas\\_falkland\\_ente](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/03/120330_malvinas_falkland_ente)nda; Maisch, 2000).

### 1.1. Século XVIII: Espanha, França e Reino Unido

Em 1764, Louis Antoine de Bougainville<sup>1</sup> conduziu a primeira colonização efetiva em Port Louis, na East Falkland. No entanto, a Coroa Espanhola considerou a ação levada a cabo por França como uma incursão deliberada contra territórios que pertenciam à sua esfera de colonização. Assim, Port Louis passou a designar-se por

---

<sup>1</sup> Louis Antoine de Bougainville (12 de novembro de 1729 – 31 de agosto de 1811) foi um oficial, navegador e escritor francês.



Puerto Soledad e ficou sob a administração do governo espanhol em Buenos Aires (Maisch, 2000).

No início de 1766, foi a vez de os britânicos colonizarem uma parte do território do Atlântico Sul. Mais tarde, em junho de 1770, a presença britânica nas ilhas terminou após negociações entre Espanha e Reino Unido. Contudo, 20 anos mais tarde, ambos assinaram o Tratado de São Lourenço (*Nootka Sound Convention*), no qual Espanha reconheceu o direito de o Reino Unido navegar, desembarcar e colonizar regiões no Pacífico e na Costa da América do Norte que ainda não estivessem sob ocupação dos colonizadores espanhóis (Maisch, 2000).

## 1.2. Século XIX: Argentina, Estados Unidos e Reino Unido

Em 1811, a soberania espanhola das ilhas chegou ao fim. A Argentina argumentou que o arquipélago estava localizado nas suas águas territoriais, pelo que, em 1814, forçaram a retirada das forças espanholas de toda a região no Atlântico Sul (Maisch, 2000).

A contínua afirmação do controlo das ilhas por parte da Argentina levou a um conflito crescente com os Estados Unidos. Por seu lado, o Reino Unido não seria afetado pelas restrições argentinas, uma vez que se encontrava ao abrigo do Tratado de São Lourenço (1790). Sem haver um consenso político entre as três nações, o Secretário de Estado Martin Van Buren<sup>2</sup>, preocupado com os interesses pesqueiros dos Estados Unidos, ignorou as restrições impostas pelo governo argentino e, em 1831, a Argentina apreendeu três navios americanos ao largo das Falklands, antecipando um conflito diplomático que se poderia agravar nos próximos tempos. Este declínio nas relações políticas fez com que os Estados Unidos se aliassem ao Reino Unido para fazer frente e pressionar o governo argentino em Buenos Aires (Maisch, 2000).

---

<sup>2</sup> Secretário de Estado norte-americano entre 1833 e 1837 (virá a ser o 8º Presidente dos Estados Unidos entre 1837 e 1841).



De forma a fazer uso da instabilidade política que existia entre os Estados Unidos e a Argentina, o Reino Unido enviou uma declaração diplomática formal relativa aos direitos de soberania sobre as Falklands. Nesse seguimento, o encarregado de negócios americano em Buenos Aires, Francis Baylies, atribuiu a descoberta das Falklands e a primeira colonização ao explorador britânico John Davis, no ano de 1592, e referenciou que os Estados Unidos reconheceriam a soberania britânica sobre as ilhas, caso o Reino Unido permitisse a navegação de embarcações americanas de pesca e de caça às baleias na região. Esta soberania britânica manteve-se estável até 1982 (Maisch, 2000).

Mas não só a atividade pesqueira era motivo para a disputa das ilhas. Como já mencionado, a localização das ilhas levantava interesses marítimos britânicos. No Cabo Horn, localizado na ponta da América do Sul, cruzavam-se as rotas comerciais mais movimentadas do mundo, ligando os oceanos Atlântico, Pacífico e Índico. Neste sentido, milhares de navios mercantes navegavam entre a Europa e o Extremo Oriente, e as Falklands eram um dos poucos lugares com capacidade para oferecer apoios, serviços e assistência médica (Privratsky, 2014).

### **1.3. Século XX: Argentina e Reino Unido**

Mais de 100 anos volvidos, em 1951, a Argentina volta a reivindicar as Falklands, alegando a ocupação britânica como ilegal. Diante do impasse nas negociações sobre a soberania das ilhas, em 1965 a Assembleia Geral da ONU aprovou uma resolução que previa o entendimento entre os dois governos. Em 1978, ambos chegaram a um acordo de cooperação nas Falklands e nas suas dependências, que visava a criação de condições que permitissem a autonomia das ilhas e dos seus habitantes, como a construção de um aeródromo. Porém, tal não se veio a verificar, e o único contributo consistiu na coordenação de um plano para os Estados Unidos fornecerem vigas de aço para a construção do aeródromo (Castro, 1999; Privratsky, 2014).



Figura 2 - General e Presidente da Argentina (1981-1982)  
Leopoldo Fortunato Galtieri  
Castelli

Quando, em 1976, um golpe militar depôs a presidente María Estela Perón, o General Rafael Videla assumiu a presidência até 1981, data em que renunciou ao cargo, tendo sido então substituído pelo General Roberto Viola. Poucos meses depois, foi o General Leopoldo Fortunato Galtieri que assumiu a presidência da Junta Militar sob a qual a Argentina era governada. A recuperação das Falklands passou a ser considerada um assunto fulcral que permitiria manter o país unido e daria credibilidade à liderança militar do país, desviando a atenção do povo da grave situação económica, social e política que se vivia (Anderson, 2002; Middlebrook, 1985).

Constantino Davidoff, um homem de negócios argentino, foi apontado como o responsável pelo início da Guerra das Falklands, quando, em março de 1982, decidiu navegar um navio de guerra argentino em águas britânicas sem a devida autorização e hasteou a bandeira argentina no porto de Leith (Dobson, Miller e Payne, 1982).

A 2 de abril de 1982, após a retirada do *Her Majesty's Ship (HMS) Endurance* das águas do Atlântico Sul, as forças argentinas invadiram as ilhas e assumiram o seu comando. Porém, o Reino Unido enviou as suas forças militares para a resolução da situação. Apesar destes conflitos entre os dois governos, as ações diplomáticas prosseguiram, com os Estados Unidos como mediadores. Mas mesmo após todas as tentativas diplomáticas e as resoluções apresentadas pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas, com o intuito de evitar a guerra, o entendimento entre os dois governos não surgiu (Carvalho, 1991; QuidNovi, 2003).

A 25 de abril de 1982 iniciou-se o ataque britânico. Desde a Segunda Guerra Mundial, nenhum país tinha regressado às práticas e aos procedimentos ao nível da guerra naval. Além disso, no que concerne às operações anfíbias, desde a Batalha de Inchon, durante a Guerra da Coreia e a Crise do Suez em 1956, não houve nenhum outro registo da ocorrência deste tipo de operações militares pelo mundo (Privratsky, 2014).



## 2. O espoletar da Guerra das Falklands

Ao nível da história militar, a Guerra das Falklands tornou-se um marco fundamental devido à particularidade dos eventos que ditaram toda a campanha – começando pela rapidez nunca antes vista ao empenhar forças militares prontas para combate, passando pela distância entre as duas nações e pela complexa e exigente geografia das Falklands, terminando com o facto de o Reino Unido ter mostrado não estar devidamente preparado para esta campanha e, mesmo assim, ter conseguido sair vitorioso (Privratsky, 2014).

### 2.1. A perspetiva política da guerra

Já na década de 70, o Reino Unido era considerado uma referência ao nível do estudo da logística, sobretudo derivado de ser um país rodeado de água, pelo que qualquer ação militar no estrangeiro exige um planeamento muito distinto. No início da década de 80, grande parte dos países pertencentes à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)<sup>3</sup> começou a desenvolver estratégias e capacidades militares para o emprego de determinadas forças num curto espaço de tempo e sem qualquer limite ou barreira espacial. Porém, apesar da sua superioridade no que concerne à preparação logística e tática militar, manter em sua posse a colonização das Falklands era um desafio, sobretudo face a uma Argentina voltada para a sua recuperação e com uma vantagem geográfica tão substancial.

No início do século, o governo britânico planeou fazer uma série de cortes orçamentais ao nível da defesa – e a permanência nas Ilhas Falklands era muito dispendiosa. Nesta sequência, um pelotão de *Royal Marines* e o *HMS Endurance* passaram a ser a única força militar fixada em Stanley. Já em 1970, a *Royal Navy* vira a

---

<sup>3</sup> Pacto militar firmado entre os Estados Unidos da América e outros países ocidentais (<https://conhecimentocientifico.r7.com/pacto-de-varsovia/>).



sua força de combate ser consideravelmente reduzida após a retirada de antigas colônias existentes no Extremo e no Médio Oriente e no Mediterrâneo. Mais tarde, também a *Royal Air Force* via a sua sustentabilidade estratégica ao nível dos meios de transporte diminuir significativamente com os cortes orçamentais (Hobson, 2002; Privratsky, 2014).

Em 1981, o Secretário da Defesa Britânico, John Nott, ordenou a retirada do *HMS Endurance* das Falklands, terminando assim com toda a presença naval britânica nas ilhas. A base militar britânica mais próxima passava a ficar a 8.000 quilómetros de distância, em Belize, cuja fraca capacidade logística não permitia projetar uma força de reação rápida, caso algo acontecesse nas Falklands (Privratsky, 2014).

Enquanto isso, a Argentina encontrava-se numa grave crise económica e política, com a desvalorização da sua moeda. No final da década de 70, já sob o governo de Galtieri, iniciou-se um processo de aquisição de material militar – mísseis *Exocet*, navios, aeronaves, helicópteros e diverso armamento ligeiro para unidades de infantaria. Em dezembro de 1981, o Almirante Jorge Anaya, *Jefe del Estado Mayor General de la Armada*, presidiu à cerimónia de entrega de Comando de Chefe de Operações Navais ao Vice-Almirante Juan Lombardo. Após o final da cerimónia, ambos se reuniram e o Almirante Anaya ordenou que se desse início ao planeamento para tomar as Falklands. Até ao final de 1982, as Falklands teriam de estar, de novo, em mãos argentinas (Freedman, Gamba-Stonehouse, 1990; Países, Povos e Continentes, 1988; Privratsky, 2014).



Figura 3 - Primeira-Ministra do Reino Unido Margaret Thatcher (4 de maio de 1979 a 28 de novembro de 1990)

No início de março de 1982, ao aperceber-se do interesse da Argentina em recuperar as Falklands, a Primeira-Ministra Britânica Margaret Thatcher reuniu-se com os seus conselheiros e levantou a questão da importância de desenvolver um plano de contingência. Era sabido que o Reino Unido não iria receber qualquer apoio ou assistência por parte de países pertencentes à OTAN, caso enviasse forças militares



para o Atlântico Sul. Inclusivamente os Estados Unidos ficariam de fora nesta guerra, uma vez que o governo de Reagan se encontrava, na época, a tentar criar laços e boas relações com a Argentina (Thatcher, 1993).

Os Serviços de Informação Britânicos anunciaram que, no mês de abril, a Argentina iniciara o processo de recuperação das Falklands, na intitulada *Operação Azul* (inicialmente chamada *Operação Rosario*), e projetou uma força anfíbia argentina a partir de Puerto Belgrano em direção às Falklands. Numa altura particularmente vulnerável do governo britânico – vários conselheiros de Thatcher não se encontravam em Londres – o governo britânico projetou três submarinos para o Atlântico Sul (Privratsky, 2014).

## 2.2. A invasão argentina e a reação britânica

A 28 de Março de 1982, a Argentina lançou uma operação anfíbia em direção às Falklands. Esta destinava-se, supostamente, a participar num exercício conjunto com o Uruguai focado em táticas, técnicas e procedimentos ao nível da guerra anti-submarina. No entanto, e de acordo com a composição da força anfíbia – um porta-aviões, dois contratorpedeiros, três fragatas, um navio quebra-gelo, um navio-tanque e um navio de assalto anfíbio – rapidamente se percebia que aquela seria uma operação inusitada. Dava-se, afinal, início à execução da *Operação Azul* para reocupar as Falklands (Privratsky, 2014).

Apesar de, nos anos 70, grande parte do processo de modernização das Forças Armadas Argentinas ter recaído em equipamento e meios em segunda mão, estes encontravam-se em bom estado de utilização. A Argentina tinha à sua disposição armas de longo alcance – mais eficazes do que as armas de qualquer navio da *Royal Navy* –, mais de 200 aviões caça, diversos tipos de aeronaves capazes de descolar a partir do porta-aviões *Veinticinco de Mayo* ou a partir de bases aéreas em terra, os mísseis franceses *Exocet* e 130 mil homens (Privratsky, 2014).



As poucas dezenas de *Royal Marines* em Stanley tinham escassas hipóteses de travar a invasão argentina devido ao seu potencial relativo de combate reduzido. O desembarque argentino ocorreu pelos setores a sul de Stanley, nas proximidades de Mullet Creek, sem qualquer resistência na conquista da cabeça de praia<sup>4</sup> e, na manhã de 2 de Abril, a invasão da capital terminava após breves tiroteios e algumas explosões. Em York Bay, a dois quilómetros a noroeste do aeródromo de Stanley, outros marinheiros argentinos desembarcavam para preparar a pista do aeródromo para a aterragem dos primeiros aviões C-130. Em menos de três horas, mais de mil soldados do *Regimiento de Infantería Mecanizado 25* tinham chegado a Stanley. Na mesma tarde, outra força argentina chegou a South Georgia e imobilizou facilmente a pequena unidade de *Royal Marines* que lá se encontrava. No final do dia, todos os *Royal Marines* abandonaram as Falklands (Privratsky, 2014).

Quando as notícias da invasão chegaram a Buenos Aires, milhões de argentinos deixaram imediatamente de pensar na grave crise económica que o país atravessava, ficando completamente extasiados com a sua bandeira de novo hasteada nas Falklands. Dias mais tarde, o Brigadeiro-General Mario Menéndez assumiu o cargo de Governador Oficial das Falklands. A Junta Militar de Galtieri estava, agora, convencida de que o Reino Unido se iria dispor a realizar conversações sobre a soberania das ilhas (Privratsky, 2014).

O comando argentino dava continuidade às suas ordens de batalha nas Falklands. Porém, as condições climatéricas dariam o impulso para uma reviravolta, atrasando o planeamento argentino. As condições atmosféricas estavam de tal forma adversas, que os navios da Marinha Argentina tiveram de recorrer a rádios não encriptados para comunicarem uns com os outros. Tal permitiu que os Serviços de Informação Britânicos detetassem uma mensagem emitida para o submarino *Santa Fe*, transformando os receios em certezas no governo de Thatcher (Middlebrook, 2012).

---

<sup>4</sup> Uma cabeça de praia é uma zona que, a partir do momento em que é conquistada e dada como segura, permite o desembarque contínuo e fluido da força de desembarque e dos equipamentos, proporcionando o tempo e o espaço de manobra necessários para o desenvolvimento das operações subsequentes em terra. A sua conquista é uma manobra normalmente direccionada contra um ponto decisivo, ou uma vulnerabilidade crítica que afeta o centro de gravidade do inimigo.



Atento ao que acontecia nas Falklands, na noite de 31 de março, Nott solicitou uma reunião urgente com Thatcher e restantes conselheiros militares do governo britânico. Durante a reunião, o Almirante Henry Leach, *First Sea Lord*, garantiu que, caso se confirmasse a invasão das Falklands pela Argentina, seria possível reunir, em 48 horas, uma *Amphibious Task Force*<sup>5</sup> (ATF) que pudesse ser destacada para recuperar as ilhas (Prince, 2010; Thatcher, 1993).



Figura 4 – Almirante Henry Leach

Naquela altura, uma parte considerável das forças navais britânicas estava em exercícios conjuntos no Mediterrâneo, sob o comando do Almirante John Fieldhouse, sediado em Northwood. Antes da reunião solicitada por Nott, o Almirante Leach já tinha contactado Fieldhouse para se preparar para uma missão rumo às Falklands (Prince, 2010; Privratsky, 2014).

Leach conseguiu a autorização de Thatcher para prosseguir com o planeamento da missão, ordenando a Fieldhouse que ativasse a ATF britânica para combater no Atlântico Sul. Porém, o Governo Britânico mantinha o seu ceticismo quanto à sua capacidade de resposta, sobretudo devido à logística necessária para conduzir uma campanha tão complexa a 12.000 quilómetros de distância. Mas, no dia 2 de abril, tudo ficou mais claro: às 1030h tinha chegado a notícia de que os argentinos haviam, efetivamente, invadido as Falklands. Thatcher, incrédula com a notícia, descreve no seu livro *“Não havia razão para duvidar dessa informação (...) Eu não podia acreditar, era o nosso povo, das nossas ilhas. Disse imediatamente: se houver uma invasão, temos de recuperá-las”* (Margaret Thatcher, *The Downing Street Years*, United Kingdom, HarperCollins, 1993, pp 145). No mesmo dia, os conselheiros de Thatcher votaram a favor do envio de uma força naval para as ilhas (Leach, 1993; Privratsky, 2014).

---

<sup>5</sup> Uma ATF é uma organização operacional constituída por forças navais, por uma força de desembarque, por meios aéreos e forças de apoio, tendo como principal propósito executar uma operação anfíbia.



À semelhança do que se passava na Argentina, o Governo de Thatcher encontrava-se sob uma crise de impopularidade, o que terá impulsionado a tomada de atitude face à reivindicação das Falklands. Thatcher, no seu livro *“Os Anos de Downing Street”*, reserva um longo capítulo à Guerra das Falklands, onde podemos ler alguns dos seus pensamentos e preocupações da altura. *“O significado da Guerra das Falklands era enorme, tanto para a autoconfiança da nação britânica, como para a nossa situação no mundo”* (*Ibid*, pp 145). Desde 1956, o ano da Crise do Suez<sup>6</sup>, a influência política externa britânica diminuía pouco a pouco. *“A uma dada altura, tanto os nossos amigos como os nossos inimigos nos viam como uma nação desprovida de vontade e de capacidade para defender os nossos interesses em tempo de paz, para não mencionar em tempo de guerra”* (*Ibid*, pp 146). E a vitória nas Falklands tudo mudou. O sucesso na execução de uma operação com tal nível de exigência elevou, a patamares muito superiores, a consideração que outros países, orientais e ocidentais, como a União Soviética, tinham pela Grã-Bretanha.

---

<sup>6</sup> Conflito que uniu Grã-Bretanha, França e Israel contra o Egito, causado pela nacionalização da companhia anglo-francesa do Canal do Suez, a 26 de julho de 1956. Os britânicos bombardearam os campos aéreos egípcios até cessarem fogo por exaustão. A 5 de novembro os combates cessaram, e no ano seguinte o primeiro-ministro inglês abandonava as suas funções ([https://www.infopedia.pt/\\$crise-do-suez](https://www.infopedia.pt/$crise-do-suez)).



### **3. A Operação Corporate**

Após os votos favoráveis ao envio de uma *ATF* para o Atlântico Sul, no decorrer do mês de abril vários navios da *Royal Navy* rumaram na sua direção, sob o comando do Almirante John Fieldhouse e a supervisão do Major-General Jeremy Moore. Iniciava-se, a 9 de abril, a chamada *Operação Corporate*, que previa a recuperação das Falklands.

A Área do Objetivo Anfíbio (AOA) da *Operação Corporate* estava definida, bem como a localização dos objetivos designados na Diretiva Iniciadora e onde se iriam realizar todas as operações navais, terrestres e aéreas, por forma a atingir o estado final desejado, assegurando o cumprimento da missão da *ATF*.

Este capítulo compreende uma análise às linhas de ação elaboradas, tendo em conta o curto espaço de tempo disponível para projetar a *ATF* para a AOA, os apoios necessários, as necessidades de equipamentos, a sustentação logística das unidades mobilizadas e as exigências ao nível dos transportes, considerando a carência de recursos sentida pelo governo britânico.

#### **3.1. A potência naval britânica**

Antes da guerra das Falklands, a frota naval da *Royal Navy* não preenchia os requisitos necessários para enfrentar uma operação da sua dimensão. A falta de meios navais para projetar as unidades de combate e o pesado e volumoso material logístico necessário para sustentar uma *ATF* por tão longa distância e por tempo indeterminado eram um desafio.

A primeira medida tomada no sentido de aumentar a frota naval foi manter os navios como o *HMS Fearless* e o *HMS Intrepid*, na altura, em vias de serem vendidos, ao serviço da *Royal Navy*. O porta-aviões *HMS Hermes*, que se encontrava em Sistema de Manutenção Planeada, ficou operacional antes do previsto, de forma a partir em



tempo útil. A *Royal Navy* tinha, ainda, à sua disposição seis Navios de Desembarque Logístico (*LSL*), capazes de transportar, cada um, mais de 300 homens, 16 carros de combate, 34 viaturas e 150 toneladas de combustível e de munições (Thatcher, 1993; Privratsky, 2014).

No início de abril, foram adquiridos navios a empresas privadas – como cargueiros e petroleiros – e navios comerciais – os chamados *STUFT* (*Ship Taken Up From Trade*). No total, foram requisitados 50 *STUFTs* e a sua maioria serviria no apoio logístico, incluindo cargueiros e navios hospitalares. Porém, levantaram-se várias questões associadas ao alcance destes navios, à sua resistência, à sua manobrabilidade, à sua navegabilidade e, principalmente, à sua vulnerabilidade, característica que os separava dos navios militares (Privratsky, 1986; Stinnet, 2013; Valovcin, 1992).

As capacidades particulares de cada *STUFT* foram analisadas e adequadas à sua nova função durante a guerra, de forma a reduzir o seu tempo de conversão. Arrastões de pesca foram transformados em navios de guerra de minas, e os navios de reparação de plataformas petrolíferas como instalações de manutenção e reparação. No caso do navio-hospital, o *Uganda*, os britânicos conseguiram, no espaço de 60 horas após o desembarque dos passageiros, instalar um convés de voo, corredores de emergência e salas operatórias, e repintaram todo o navio de acordo com as normas da Convenção de Genebra para navios-hospitalares. Foram instalados equipamentos de comunicação militar em todos os navios, bem como equipamento de reabastecimento. Tornar estes navios aptos a serem utilizados durante a guerra das Falklands foi, por si só, uma história de sucesso. Porém, durante a campanha, os britânicos depararam-se com algumas limitações nestas embarcações. A maioria exigia instalações portuárias fixas para descarregar a sua carga em contentores. Sem estas instalações, os contentores tiveram de ser abertos a bordo dos navios e a sua carga separada em embalagens mais pequenas. Outros *STUFTs* tinham portas de popa (*roll-on/rol-off*) que não baixavam o suficiente de forma a alcançar as lanchas utilizadas no transporte para terra (Privratsky, 1986; Valovcin, 1992).



Com a aquisição dos 50 *STUFTs*, a frota britânica ficou bem provida e variada. Para além da frota naval, a *Royal Air Force* encaminhou 10 *Harriers GR.3 V/STOL* e 4 helicópteros *Chinook* para o Atlântico Sul (Stinnett, 2013). No apêndice I é possível consultar todos os navios que participaram nas operações britânicas no Atlântico Sul, assim como as unidades aéreas navais e as aeronaves da *Royal Air Force*.

### 3.2. O embarque e o transporte do material de apoio

Com a providência naval e aérea adequada às necessidades logísticas da campanha, surgiram os desafios relacionados com o embarque e o transporte do material de apoio.

Para além das reservas de material – com duração para três semanas – transportadas pelo *HMS Endurance*, que se encontrava previamente a navegar no Atlântico Sul, mais dois navios completamente reabastecidos foram desviados para sul a 27 de março, o que permitiu criar uma reserva de contingência para o apoio nas Falklands. Os planos iniciais exigiam uma sustentação logística de dez dias. Depressa esses números se triplicaram. Por fim, foi estabelecida uma sustentação logística para sessenta dias de operações (Privratsky, 2014).

Mas a distância continuava a ser um fator condicionante, desta vez levantando o problema do armazenamento de tanto material. As zonas de desembarque<sup>7</sup> e os postos logísticos avançados que poderiam ser criados nas Falklands não proporcionavam as condições de desembarque e armazenamento necessárias, mas, com o Reino Unido tão longe, a fonte de abastecimento das unidades em campanha teria de ser assegurada, o mais próximo possível. Nessa sequência, o Reino Unido apercebeu-se que poderia tirar vantagem logística de uma pequena ilha situada logo abaixo da linha do equador. A pouco conhecida Ilha de Ascensão, pertencente ao

---

<sup>7</sup> As zonas de desembarque são parte da AOA onde a força de desembarque realiza o desembarque, compreendendo todo o espaço marítimo, aéreo e terrestre necessário para a condução, execução e apoio à conquista da cabeça de praia.



território britânico ultramarino de *Santa Helena*, foi de tal forma decisiva no planeamento logístico da guerra, que os oficiais britânicos do Estado-Maior referiam que “se a Ilha de Ascensão não existisse, teríamos de a criar”. Isto deveu-se, não só, ao seu posicionamento, a cerca de meio caminho entre o Reino Unido e as Falklands, mas também à indisponibilidade dos países da América do Sul e da costa leste africana em oferecerem os seus portos e aeródromos como plataformas logísticas para o Reino Unido (Privratsky, 2014).

Apesar de muito pobre em infraestruturas, Ascensão detinha um aeródromo, construído durante a Segunda Guerra Mundial. E os britânicos podiam usufruir deste, dado que, 20 anos antes, tinham assinado um acordo que visava a conceção de todas as instalações logísticas, administrativas e operacionais do aeródromo por parte dos Estados Unidos (Privratsky, 2014).

A primeira etapa levada a cabo pelos britânicos com vista à formação de um *Forward Logistics Site (FLS)* na Ilha de Ascensão focou-se no estabelecimento de uma área segura no aeródromo, para que, assim, pudessem receber as cargas seguintes. A comitiva britânica responsável por esta etapa, designada por Unidade de Apoio às Forças Britânicas (*BFSU*), expandiu-se consideravelmente nas semanas posteriores (Privratsky, 2014).

O *FLS* criada permitiu alcançar cinco benefícios distintos:

1. Criar um fundeadouro para a *ATF*, onde os navios pudessem receber materiais adicionais;
2. Assegurar um aeródromo que permitisse a *Royal Air Force* reduzir as distâncias de voo até às Falklands, um fator indispensável para sustentar as missões de reconhecimento de longo alcance, levadas a cabo poucos dias após a invasão;
3. Permitir organizar a carga trazida a bordo dos navios;
4. Realizar alguns ensaios das unidades de manobra, desde ações de desembarque a exercícios de tiro com armamento ligeiro, favorecidos pelas condições do mar envolvente;



5. Oferecer uma localização privilegiada, onde os vários *staffs* da ATF se poderiam reunir para discutir assuntos relacionados com o desenvolvimento dos planos e finalizar linhas de ação antes de prosseguir (Privratsky, 2014).

Tomando partido destes benefícios, a 3 de abril, doze C-130s *Hercules* aterraram na Ilha de Ascensão, iniciando-se os trabalhos de descarga, enquanto outro grupo avançava para determinar localizações seguras para armazenar a carga, linhas de descarga e armazenamento que foram mantidas nos descarregamentos seguintes (Privratsky, 2014).

Para a movimentação das cargas oriundas dos paióis destinados à reserva de guerra, foram utilizados 1500 camiões e 100 veículos contratados a empresas privadas. Não havia falta de material, pois os *stocks* tinham sido recentemente repostos. O difícil era organizar o seu transporte. Como em qualquer operação de contingência, as unidades enviaram primeiro o equipamento crítico para os portos. Desta vez, o primeiro equipamento a chegar às zonas de triagem dos portos foi também o primeiro a ser carregado nos navios. Navios como o *Baltic Ferry* tinham todas as munições nos porões do navio e só podiam ser descarregadas através da entrada da popa após a remoção de toda a restante carga. Ao fim de 72 horas, um milhão de pacotes de ração de combate, doze milhões de refeições normais, dez mil toneladas de munições de combate e quase quatro mil toneladas de material bélico foram carregados. Um feito aparentemente notável, não tivesse todo este material sido distribuído de forma aleatória. No final, ninguém iria saber onde estava exatamente guardada determinada carga, dado o empilhamento apressado e sem tempo para fazer um levantamento das quantidades transportadas. Os mantimentos estavam tão juntos uns dos outros, que apenas a camada superior de algumas pilhas de caixas era possível ser identificada. Os corredores do *HMS Fearless* estavam cheios de alimentos embalados. Para além disso, o pessoal do *Commando Logistic Regiment* não tinha conhecimento da linha de ação definida e, tendo viajado em completo silêncio rádio, não fazia ideia de como planear o descarregamento quando chegasse às Falklands (Clapp, 2007; Privratsky, 1986; Privratsky, 2014).



Todo o processo de embarque deve respeitar determinados aspetos para evitar estas consequências. A atribuição dos tipos de carga é um deles, existindo a carga administrativa e a carga de combate. A primeira confere primazia ao aproveitamento do espaço a bordo sem ter qualquer consideração sobre as necessidades táticas. Já a carga de combate compreende a distribuição calculada e cuidada do pessoal e do material, tendo em conta o conceito de operações, fazendo face às necessidades e às exigências do esquema de manobra. A sua principal finalidade é maximizar a eficiência do desembarque de pessoal, de material e de abastecimentos, de forma a chegarem a terra prontos para o combate, tendo em conta a flexibilidade necessária para fazer face a possíveis alterações do plano tático, que possam conduzir a novas linhas de ação.

Como forma de contornar os erros cometidos, foi solicitado aos oficiais responsáveis pela estiva<sup>8</sup> a bordo de cada navio que comesçassem a organizar a carga por tipos – carga administrativa e carga de combate –, dentro da medida do possível, de forma a maximizar o espaço disponível. Ainda assim, foram obrigados a projetar, o mais rápido possível, praticamente tudo o que se encontrava a bordo, o que acabou por gerar uma enorme confusão e desorganização em terra, tendo havido material essencial para combate que acabou por não ser desembarcado (Clapp, 2007; Privratsky, 1986; Privratsky, 2014).

Outro problema que surgiu foi o relacionado com a triagem dos bens consumíveis. A escassez de alguns bens consumíveis fez-se notar durante a campanha. Por exemplo, alguns militares tiveram de dar sangue a bordo dos navios, uma vez que o fornecimento de unidades de sangue não cumprira as taxas de utilização previstas no teatro de operações. Também as taxas de consumo de munições previstas apresentaram falhas e afetaram gravemente as operações britânicas. O principal departamento logístico britânico da força terrestre calculou, posteriormente, que o consumo de munições seria, em média, quatro vezes superior à taxa planeada, e cinco vezes superior à taxa planeada para munições de 105 milímetros e de 81 milímetros (Badsey, 2013, Valovcin, 1992).

---

<sup>8</sup> A estiva compreende o acondicionamento do material no interior dos porões e dos paióis dos navios.



### **3.3. O Elemento de Apoio de Serviços em Combate e a componente logística britânica**

Segundo o General norte-americano Omar Bradley, o sucesso das operações militares não depende só de números, de tecnologia ou de experiência, depende também de fatores relacionados com a administração, o transporte, as comunicações e o abastecimento. O planeamento logístico é uma responsabilidade do comando das operações e deve assumir uma estrutura horizontal nos vários *staffs* de estado-maior (Speller, Tuck, 2014).

Os fatores logísticos devem ser considerados em todas as fases de qualquer operação anfíbia. No entanto, as suas funções têm maior peso nas fases do embarque, da travessia e do movimento navio-terra. A capacidade de gestão de serviços de abastecimento, de apoio médico, de evacuação, de infraestruturas, de reparação e de manutenção é da responsabilidade dos oficiais logísticos designados para as operações. Outro fator é a necessidade de projetar forças para objetivos em terra. Após a conquista da cabeça de praia e o desembarque de material e pessoal para terra, as operações terrestres necessitam sempre de um período de tempo para a construção do apoio logístico necessário para sustentar as ações de exploração das unidades de manobra. E, para isso acontecer, é necessário estabelecer, em terra, uma peça chave para a sustentação das operações na AOA – o Elemento de Apoio de Serviços em Combate (EASC) (Speller, Tuck, 2014).

O conhecimento dos princípios, da estrutura e da forma como o EASC está organizado é um fator imprescindível para qualquer líder, desde o nível tático ao nível estratégico. O seu papel deve ser devidamente analisado, porque as suas capacidades e limitações produzem contribuições críticas para o planeamento das operações. De acordo com a publicação de referência da OTAN para as operações anfíbias – ATP 8 (D) Vol. I – o EASC é utilizado para responder a requisitos ou necessidades da força de desembarque, dando apoio a:

1. Alterações no plano de desembarque;



2. Pedidos de reabastecimento imediato;
3. Evacuação médica;
4. Controlo e salvaguarda de prisioneiros de guerra;
5. Coordenação da retirada de pessoal, equipamento, material militar capturado, equipamento da força de desembarque destruído ou danificado;
6. Coordenação do movimento navio-terra;
7. Defesa e controlo das *Base Support Areas (BSAs)*;
8. Segurança das linhas de comunicação.

Os requisitos logísticos mais básicos para a Guerra das Falklands, como para a maioria das guerras deste período, foram munições, combustível, alimentos, apoio médico, manutenção e transporte. Tal fornecimento exige um planeamento elaborado e complexo, que nunca deve ser descorado. Durante a campanha nas Falklands, os britânicos conduziram o seu planeamento de acordo com cinco princípios fundamentais: (I) previsão, (II) economia de esforço, (III) flexibilidade, (IV) simplicidade e (V) cooperação.

### **I. Previsão**

Este princípio salienta a necessidade de um planeamento antecipado e o desenvolvimento de várias linhas de ação prévias capazes de responder ao maior número possível de alterações, inopinadas, que o campo de batalha possa sofrer, garantindo uma capacidade rápida, eficaz e eficiente de readaptação das forças em combate (Clair, 1993).

### **II. Economia de esforço**

O princípio da economia de esforço, um dos princípios da guerra, enfatiza e prioriza a gestão, calculada e otimizada, dos recursos existentes. No campo logístico, trata-se de uma abordagem sistemática ao problema da alocação de recursos, quase sempre limitados, e a necessidade controlada de aquisição de equipamento, a avaliação e a decisão das quantidades a empregar, de forma a corresponder aos requisitos prioritários (Clair, 1993).



### **III. Flexibilidade**

O princípio da flexibilidade diz respeito à capacidade em se obter, no tempo e no espaço, as quantidades necessárias para sustentar as forças de combate para a execução das suas missões. Num sentido mais lato, o princípio da flexibilidade diz-nos que, independentemente das alterações que as linhas de ação previstas possam sofrer, a capacidade logística das operações tem de ser sustentável e dinâmica, de modo a fazer face às necessidades constantes das unidades de manobra (Clair, 1993).

### **IV. Simplicidade**

O princípio da simplicidade está associado à importância de se planejar de forma clara e simples, para facilitar o entendimento dos sistemas de abastecimento e de manutenção (Clair, 1993).

### **V. Cooperação**

Por último, o princípio da cooperação realça a importância de todas as forças envolvidas numa determinada operação contribuírem e incorporarem a solução para responderem aos desafios logísticos existentes nas campanhas. A coordenação entre as várias unidades facilita, em muito, as tarefas atribuídas ao elemento de apoio de serviços, uma vez que a cooperação interna irá evitar o desperdício ou a duplicação de esforços, maximizando, desta forma, os recursos logísticos (Clair, 1993).

## **3.4. A *Amphibious Task Force* e o *Commando Logistic Regiment***

No que concerne à organização operacional da ATF a avançar para o Atlântico Sul, Fieldhouse estruturou as forças da seguinte forma: a ATF 317, constituída por todos os navios de superfície, e a ATF 324, constituída por todos os submarinos. A ATF 317 foi dividida em três grupos: o *Carrier Battle Group* sob o Almirante Woodward; o *Amphibious Group* sob o Comodoro Michael Clapp; e a *Landing Force* (com a *3 Commando Brigade*) sob o Brigadeiro Julian Thompson. Woodward seria o responsável



Figura 5 – Brigadeiro Julian Thompson

por estabelecer o controlo entre os três vetores onde as Forças Armadas Britânicas iriam atuar – o mar, a terra e o ar –, nomeadamente para suprimir todas as necessidades logísticas da Força de Desembarque durante os combates em terra. O Comodoro Clapp garantiria o transporte em segurança de todo o elemento de apoio de serviços durante o ataque anfíbio. Mais tarde, seria Thompson a assumir as operações em terra e a combater as forças argentinas para restabelecer o controlo britânico nas ilhas (Prince, 2010; Thompson, 2008).

A unidade que teve maior impacto na Guerra das Falklands e revelou a melhor preparação para os desafios que lá enfrentaram, devido à sua preparação e ao seu bem desenvolvido apoio logístico, foi a *3 Commando Brigade* (a sua constituição e a sua estrutura podem ser consultadas no apêndice II). Esta força era especialmente organizada e treinada para planear e executar operações em áreas não pertencentes à OTAN, ou seja, locais que ultrapassam as fronteiras dos estados membros e onde não existem reservas de apoio logístico, designados por “*out of area operations*”. Por esse motivo, aquela unidade tem o seu próprio regimento de logística, conhecido como *Commando Logistic Regiment*. Nas Falklands, o *Commando Logistic Regiment* foi utilizado para fornecer o apoio de serviços necessário à condução de operações em locais remotos, tendo existido a necessidade de aumentar os seus efetivos de 256 para 673. A sua constituição pode ser consultada na tabela presente no apêndice III (Badsey, 2014; Clair, 1993).

O *Commando Logistic Regiment* foi formado entre 1971 e 1972 para fornecer um suporte logístico às operações militares que levavam a cabo missões e operações não convencionais, sendo absolutamente dedicado, especializado e adaptado à forma de trabalhar deste tipo de forças. O contingente habitual deste regimento logístico superava os 600 homens. No entanto, o planeamento para o Atlântico Sul exigiu um



incremento de 350 homens, o que impunha o reforço de uma série de unidades – secções médicas, de transporte, de infraestruturas e de material bélico. Desta forma, o *Commando Logistic Regiment* recebeu incorporações destas unidades. Isso permitiu a implantação de três estações médicas para ações de primeiro grau, sendo que cada uma delas consistia em secções de rastreio, tratamento e evacuação, com possibilidade de fornecer postos de ajuda para a frente de batalha, caso as situações de combate assim o justificassem (Privratsky, 2014).

Esta capacidade de cada secção fornecer forças ou destacamentos avançados permitiu ao *Commando Logistics Regiment* estabelecer e manter várias áreas de apoio, algo que seria um contributo para aumentar a flexibilidade e a mobilidade das operações. Isto iria permitir que as unidades de manobra operassem de forma independente, por curtos períodos, sem necessitar, constantemente, de linhas de comunicação com a principal base logística. Todos os elementos que faziam parte do *Commando Logistic Regiment* estavam habilitados com o curso *All Arms Commando Course*, e uma grande percentagem deles já tinha experiência em combate, além de que eram capazes de operar em pelotões, secções ou equipas de manobra, se assim fosse necessário. O comando do regimento, na altura pertencente ao Tenente-coronel Ivar Hellberg (*British Army*), mudava a cada dois anos, alternando entre o Exército Britânico e os *Royal Marines* (Privratsky, 2014).

### 3.5. Os conceitos logísticos da operação

Para fins de planeamento, era importante que os oficiais de Estado-Maior estivessem guarnecidos de mais certezas e clareza acerca das intenções do governo britânico. O Ministério da Defesa delineou uma diretiva iniciadora concreta e objetiva, tendo como principais pilares de evolução quatro requisitos fundamentais: (1) aplicar a Zona de Exclusão Total (*TEZ*) nas Falklands, (2) estabelecer superioridade marítima e aérea na *TEZ* o mais rapidamente possível, (3) recuperar South Georgia e (4) recuperar as Falklands (Privratsky, 2014).



A 7 de abril, o Almirante Woodward recebeu ordens para o contratorpedeiro *Antrim* e a fragata *Plymouth* se separarem do seu grupo e seguirem para a Ilha de Ascensão, o mais rápido possível, e se prepararem para operar em South Georgia. No mesmo dia, os britânicos anunciaram uma *TEZ* nas Falklands de 300 quilômetros, com início a 12 de Abril, que seria ampliada, duas semanas mais tarde, para 320 quilômetros, o que permitiria abranger as bases aéreas argentinas e impedir um ataque aéreo às ilhas (Privratsky, 2014).

O Ministério da Defesa estava ciente de que os argentinos representavam uma considerável ameaça à *ATF* britânica, em boa parte, graças à sua vantagem aérea. Aqueles possuíam seis vezes mais aeronaves do que a *ATF* britânica e contavam com os mísseis *Exocet*. Além disso, faltava ainda um sistema de aviso antecipado que permitisse aos navios detetar caças inimigos ou mísseis em aproximação, o que colocava em risco tanto os navios como as forças terrestres, durante a execução das operações anfíbias (Privratsky, 2014).

Com o decorrer do mês de abril, a *Operação Corporate* tornava-se oficial. A estrutura de comando desta operação pode ser consultada no [apêndice IV](#). Clapp seria diretamente responsável pelo assalto anfíbio, enquanto a Força de Desembarque, comandada por Thompson, estivesse em terra, com a cabeça de praia assegurada e logisticamente preparada para, a partir daí, desenvolver operações terrestres (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

Todavia, durante a navegação rumo ao Atlântico Sul, várias questões se foram levantando, como qual seria a melhor abordagem às ilhas, ou que resposta argentina se deveria esperar. Muitas eram as lacunas relacionadas com a informação sobre as Falklands ou as forças argentinas lá presentes, devido à falta de meios que sustentassem os requisitos prioritários de informação. Algum do trabalho realizado em solo britânico, como o estudo exaustivo dos mapas, incidindo sobre os locais de desembarque e a sua progressão no terreno, assim como os locais mais seguros para estabelecer postos logísticos de reabastecimento, resultou em alguns benefícios durante a campanha (Privratsky, 2014).



Nos navios, as unidades britânicas realizavam treinos específicos, incluindo o estudo do terreno e as condições climáticas que iriam encontrar nas áreas de desembarque, assim como aulas de primeiros socorros. Levantaram-se diversos fatores dificultadores dos desembarques nas Falklands. Poucas praias eram adequadas aos navios anfíbios, quer pela falta de areia ou cascalho, quer pela presença de volumosas algas que impediam a navegação, quer pelo lençol freático em terra, que se encontrava logo abaixo da superfície e inundava o solo. Também os cordões rochosos que se estendiam por centenas de metros obrigavam a desvios consideráveis na marcha realizada transportando grandes cargas de materiais de combate (Privratsky, 2014).

Apesar de altamente especializados em operações anfíbias, Clapp e Thompson não estavam preparados para construir uma engrenagem de trabalho suficientemente fluida para as exigências que o Atlântico Sul lhes traria. Além disso, a celeridade que o Ministério da Defesa imprimiu a todas as ações preliminares relacionadas com o planejamento de uma operação desta envergadura não permitiu que os *staffs* de Clapp e Thompson desenvolvessem planos de carga e abastecimento da forma a que estavam habituados. Com estes défices, algo iria falhar (Privratsky, 2014).

Após analisarem as poucas informações que detinham sobre as Falklands e as forças argentinas lá instaladas, Clapp e Thompson optaram por desembarcar na East Falkland. Era nessa ilha que se concentrava o potencial de combate argentino, o que permitiria manter o fator surpresa. Era necessário estabelecer uma cabeça de praia com condições adequadas para a manobra de lanchas de desembarque e que existisse, em torno da praia, eixos ou vias de acesso que permitissem a mobilidade de veículos. Ao mesmo tempo, teria de ser uma área que reunisse as condições mais propícias para a defesa contra ataques terrestres, aéreos e navais. Em função destes requisitos, foram selecionadas cinco zonas de desembarque (Badsey, 2014; Privratsky, 2014).

Em simultâneo, e em completo paralelismo derivado à imposição do silêncio rádio, os oficiais do *Commando Logistic Regiment* e o Tenente-coronel Hellberg desenvolviam cenários de apoio para um desembarque anfíbio. Após o assalto anfíbio e o estabelecimento de uma cabeça de praia segura, o *Commando Logistic Regiment*



transferiria para a costa mantimentos e serviços essenciais divididos em duas áreas de armazenamento, cada uma delas com capacidade e autonomia para três a cinco dias. À medida que as unidades de manobra avançassem, o regimento iria estabelecendo áreas de apoio avançado, organizadas pelas suas secções, a partir das quais transportaria mantimentos críticos, munições e rações de combate para os diversos pontos de distribuição, durante a noite, para serem recuperados pelas secções de apoio atribuídas em cada pelotão ou unidade de manobra. Teriam de ser criados pontos de distribuição móveis, que permitissem fornecer o apoio logístico necessário para praias isoladas, previamente acordadas, quando as unidades de manobra se encontravam em locais de difícil acesso, ou quando pudesse comprometer as operações que se estavam a realizar nessa zona (Privratsky, 2014).

Para o cálculo das necessidades aproximadas da força de desembarque – consumo de munições, rações de combate e mantimentos –, o *Commando Logistic Regiment* utilizou a Taxa de Fornecimento Diária para Combate (*DCSR*). Dois *LSL* com material de apoio para 48 horas dariam apoio às operações em terra. Numa primeira linha de ação, a força desembarcaria em apenas uma praia e seria imediatamente apoiada por um dos *LSL*, enquanto o segundo *LSL* permaneceria fora da *TEZ*, de reserva, alternando com o primeiro conforme os mantimentos fossem acabando. Cada *LSL* teria duas *DCSR* e equipas de comando e controlo separadas. Em terra, a unidade de sustentação logística seria relativamente pequena, constituída apenas por um elemento de comando e controlo, uma estação de primeiros socorros, um destacamento de engenharia, um paiol móvel de munições e material bélico e uma unidade para controlo aéreo. Relativamente à evacuação de vítimas, haveria uma linha direta para o *STUFT Canberra*. A segunda linha de ação compreendia duas operações a decorrer em simultâneo e em dois locais diferentes. Cada *LSL* seria empenhado para uma operação e transportaria dois *DCSR*, além de servir como plataforma para o estabelecimento do comando e controlo das operações logísticas em ambos os cenários (Privratsky, 2014).

Este conceito de operações logísticas desenvolvido por Hellberg foi apresentado e aceite pela *3 Commando Brigade*. Era importante não descorar a



inferioridade aérea britânica para assegurar as condições de segurança e para que o corredor logístico entre os navios fundeados e as praias de desembarque funcionasse com a maior fluidez possível (Privratsky, 2014).

O fator tempo voltava a ser um motivo preocupante para o planeamento da operação, não só pela aproximação do inverno, como pelo tempo que o *Carrier Battle Group* conseguiria permanecer na AOA. Assim, o Almirante Woodward estabeleceu o final de junho como prazo limite para a concretização da missão, com preferência para uma janela de oportunidade para um assalto anfíbio entre 16 e 25 de maio. Mas a reunião com os três comandantes, Woodward, Clapp e Thompson, na Ilha de Ascensão gerou alguma tensão, uma vez que Woodward planeava o estabelecimento de uma cabeça-de-ponte<sup>9</sup> em West Falkland a partir de onde se desenvolveria um cordão logístico para suportar as forças em East Falkland. Clapp e Thompson acreditavam que um primeiro desembarque em West Falkland acabaria com o fator surpresa, e que isso atrasaria o conflito por meses. No entanto, e apesar das divergências, as equipas embarcadas no *HMS Fearless* começaram a trabalhar para avaliar as recomendações de Woodward (Privratsky, 2014).

No seguimento destes acertos no planeamento da operação, a *3 Commando Brigade* recebeu as cartas militares que iriam permitir a partilha de diferentes coordenadas, planejar avanços e movimentações, marcar posições e locais de interesse, e pedir fogo de apoio naval. Duas toneladas de mapas chegaram dos céus enquanto a *ATF* estava a caminho da Ilha de Ascensão (Privratsky, 2014).

---

<sup>9</sup> Território ou área com elevado valor estratégico localizado em redor da passagem de um curso de água.





#### 4. O início das operações

No dia 21 de maio os primeiros navios britânicos chegaram às Falklands e iniciaram o processo de desembarque, naquela a que chamaram *Operação Sutton*. Vários problemas surgiram.

As forças britânicas optaram por desembarcar ao longo do estreito de água em San Carlos. Para a escolha de uma praia de desembarque, existem determinados fatores que exigem uma consideração atenta: (1) o conceito de operações que irá ser desenvolvido em terra; (2) a hidrografia e a meteorologia; (3) as condições de rebentação; (4) as condições do terreno circundante; (5) a linha de ação mais provável do inimigo; (6) a linha de ação mais perigosa do inimigo; e (7) a proximidade de aeródromos ou possíveis *HLZs* (*Helicopter Landing Zone*).

A partir do canal de San Carlos, as forças seguiram por aqueles que acreditaram ser os melhores eixos de abordagem a Stanley, a capital, onde se iria dar o combate decisivo que ditaria a vitória ou a derrota na Guerra das Falklands. Percorreram a ilha irradiando as unidades por dois eixos: a leste, passando por Douglas e Teal Inlet, e a sul, por onde atacaram as posições inimigas localizadas no istmo da ilha, em Darwin e Goose Green, seguindo depois para Fitzroy (figura 6).

Neste capítulo serão abordados os principais acontecimentos que ditaram o desenvolvimento dos desembarques britânicos, focando nos desafios logísticos encontrados e nas suas soluções.

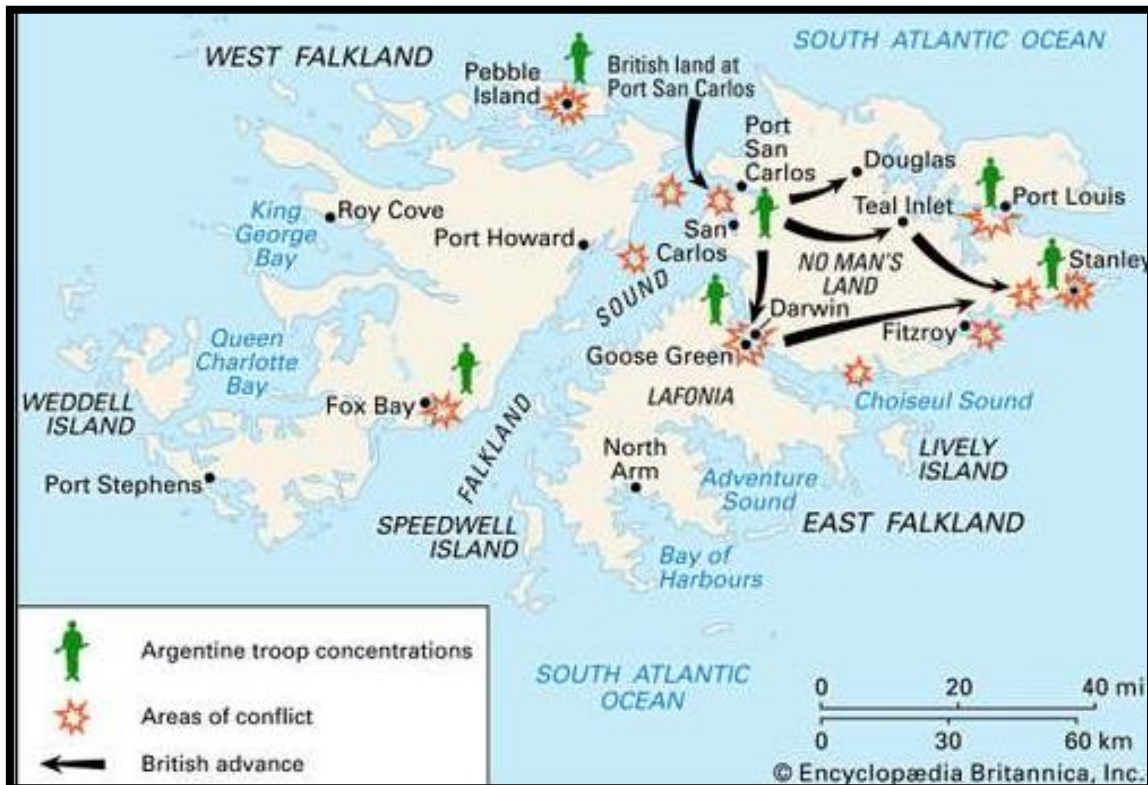


Figura 6 – Guerra das Falklands: rota das forças de desembarque britânicas  
(<https://www.britannica.com/event/Falkland-Islands-War>)

#### 4.1. A estratégia de desembarque dos britânicos

Segundo Clausewitz (1832), “cada combatente em guerra tem um centro de gravidade que afeta todo o seu poder de combate”. Todas as operações militares contêm centros de gravidade e o sucesso passa, muitas vezes, por conseguir identificá-los – os nossos, para serem protegidos, os do inimigo, para serem atacados. Teoricamente, o centro de gravidade é aquele ponto que, se for atacado com sucesso pelo inimigo, conduzirá a uma derrota certa e irrecuperável (Privratsky, 1986).

Sabendo que as principais forças argentinas estavam localizadas em Stanley, a escolha dos britânicos em efetuar os primeiros desembarques na orla do canal de San Carlos – a cerca de 100 quilômetros de distância – refletiu a necessidade de minimizar a exposição dos seus centros de gravidade, porque conferia uma considerável proteção aos navios logísticos durante o movimento navio-terra (Privratsky, 1986).



Por seu lado, o comando argentino tinha estabelecido como prioridades a observação do estreito de água de Falkland Sound, a defesa de Goose Green e a ocupação da capital Stanley. Para contornar a defesa argentina antes dos desembarques, previstos em San Carlos, os britânicos decidiram encenar um ataque canalizado para Stanley, movimentando-se durante os primeiros alvares, conseguindo, deste modo, atrair a atenção do Brigadeiro-General Menéndez para norte de Stanley, em Berkeley Sound, e para sul, na área de Port Harriet. Para além das manobras de diversão, a ATF britânica tinha em mente apostar na destruição de *High Value Targets* (HVTs) antes dos desembarques (Privratsky, 2014).

De modo a evitar congestionamentos desnecessários no fundeadouro de San Carlos, os navios que apoiavam os desembarques separar-se-iam do *Carrier Battle Group* e, em três fases distintas, rumariam para sul, em direção a Falkland Sound. O primeiro grupo era liderado pelo contratorpedeiro *Antrim* e pela fragata *Ardent*.



Figura 7 - STUFT Canberra e HMS Andromeda

Momentos mais tarde, os *Landing Platform Docks* (LPDs) escoltados pela fragata *Yarmouth* navegariam durante o silêncio da noite através de Falkland Sound, supostamente indetetáveis a quaisquer postos de observação argentinos ainda ativos, e fundeariam em frente a San Carlos, de forma a darem início à preparação das vagas do

movimento navio-terra. Enquanto isto acontecia, um segundo grupo de combate, constituído pelos *STUFT Norland*, *RFA Stromness* e *STUFT Canberra*, transportando os 2 *Para*, 45 *Commando* e 42 *Commando*, respetivamente, e escoltados pelas Fragatas *Brilliant* e *Plymouth*, entraria no estreito Falkland Sound, chegando ao primeiro grupo quando as vagas de desembarque estivessem prontas. O último grupo a chegar a Falkland Sound, cerca de 4 horas depois, seria o do *Commando Logistic Regiment*, escoltado pelas Fragatas *Argonaut* e *Broadsword*, contendo o material necessário para garantir e sustentar os primeiros dias de combate em terra (Privratsky, 2014).



Tudo começou conforme estava planejado. Enquanto os navios efetuavam tiro de apoio naval e algumas manobras de diversão fixavam as forças argentinas em Stanley e em Darwin, os fuzileiros do *Special Boat Squadron (SBS)* estavam a desembarcar para eliminar postos de observação argentinos, em Fanning Head. No geral, todos os desembarques foram bem-sucedidos e, ao raiar do dia, as praias estavam seguras. No entanto, os argentinos conseguiram abater dois helicópteros que efetuavam ações de reconhecimento para as forças terrestres, matando três dos quatro pilotos que seguiam a bordo (Privratsky, 2014).

No dia 21 de maio, ao amanhecer, os navios que transportavam o material logístico começaram a chegar ao fundeadouro perto de San Carlos, sob condições meteorológicas ótimas. Os *LSLs Sir Geraint, Sir Tristram, Sir Lancelot, Sir Galahad e Sir Percivale* estavam fundeados ao longo de uma linha no lado oeste da ilha, perto de Ajax Bay, onde o *Commando Logistic Regiment* pretendia desembarcar. No lado leste da enseada, em Blue Beach, estavam igualmente fundeados o *Europic Ferry*, o *Norland* e o *Stromness*, juntamente com o *LPD Fearless*. No setor norte do fundeadouro, perto do porto de San Carlos, em Green Beach, estava o *HMS Intrepid*. A força naval estava posicionada (Privratsky, 2014).

Após a conquista da cabeça de praia de cada setor de desembarque, Clapp deu início às vagas de material logístico para terra. De notar que a taxa de descarga dos navios civis era, em média, de apenas vinte toneladas por hora, em comparação com as noventa toneladas por hora dos *LSLs*, e quase todos os navios de carga eram navios *STUFT*. Mesmo considerando este fator de atraso, a *3 Commando Brigade* previu que iria demorar dois dias até ter tudo o que era necessário em terra, mas esse cálculo ficou aquém da realidade. Seis semanas após o primeiro desembarque das forças britânicas, o pessoal da logística continuava a tentar descarregar a carga transportada. Para evitar um ataque aéreo argentino vindo de oeste, Clapp formou um cordão defensivo com seis navios de guerra, que estariam prontos e à espera do combate dirigido a qualquer aeronave inimiga que se aproximasse do fundeadouro. Além deste dispositivo naval, o *Carrier Battle Group* lançou patrulhas aéreas de combate, de modo a conseguir identificar alguma aeronave com a maior antecedência possível. O



*Commando Logistic Regiment* foi ainda encarregue de transportar para as praias *Blowpipes* – armas de tiro antiaéreo –, que, posicionadas nas colinas, iriam oferecer uma linha de defesa adicional a todo o dispositivo (Privratsky, 1986, Privratsky, 2014; Valovcin, 1992).

#### **4.2. A resposta argentina à chegada britânica**

Menéndez havia sido apanhado de surpresa. Apesar dos argentinos terem observado um incremento na atividade inimiga nos últimos dias, as manobras de diversão realizadas perto de Goose Green estavam a ter os resultados esperados para os britânicos. E os argentinos descredibilizavam a dimensão real do ataque britânico, dada a distância que os separava das Falklands (Privratsky, 2014).

Apesar de terem perdido alguns dos seus helicópteros, devido aos ataques dos *Harriers* britânicos, os argentinos conseguiram organizar uma resposta célere à *ATF* britânica, perto de San Carlos. Apesar das primeiras aeronaves não terem causado grandes problemas aos britânicos, uma segunda vaga, constituída por caças argentinos proveniente do continente, apareceu no horizonte. Como forma de impedir a maioria dos ataques, os navios de guerra de Clapp e os *Harriers* do *Carrier Battle Group* uniram esforços para fazer frente à ofensiva argentina. No final da manhã, e com apenas uma morte a registar no seu lado, os argentinos atingiram o *HMS Antrim*, o *HMS Argonaut* e o *HMS Ardent*. Mas apenas uma das bombas que atingiu o *HMS Ardent* detonou. No final do dia, sob um cenário negro do fumo, apenas dois navios de guerra britânicos saíram ilesos. Três ficaram completamente inoperáveis, e outros dois sofreram danos facilmente reparáveis. Por muito terrífico que tenha sido esse dia, os britânicos tiveram a sua sorte – no total, cinco bombas atingiram os navios de guerra e não detonaram. No final do dia, a fatura tinha sido bastante cara para ambas as partes. No total, os britânicos perderam 25 homens, um navio e dois helicópteros *Gazelle*, mais de 40 homens ficaram feridos e três outros navios apresentavam sérios danos. Ainda



assim, a defesa de Clapp impediu um massacre maior. Do lado argentino, 17 aeronaves ficaram destruídas (Privratsky, 2014).

### 4.3. Os novos desafios logísticos dos desembarques britânicos

Após o ataque argentino, os desembarques reassumiram o foco das forças britânicas, porém com novos desafios logísticos, que sobrecarregaram consideravelmente o *Commando Logistic Regiment*. Vários foram os problemas que requereram soluções rápidas e, por vezes, ousadas.

O problema da estiva apressada das cargas nos navios voltava a causar atrasos nos desembarques. Desta vez levantou-se a dificuldade de desembarcar os *Rapiers*<sup>10</sup>, que se encontravam no fundo dos porões. Mas esse não era o único problema logístico encontrado no desembarque do material de apoio. O combustível necessário para abastecer não só os *Rapiers*, como também navios logísticos, veículos Volvo BV202 ou equipamentos de cozinha, foi calculado em 14.000 litros por dia, mostrando-se ser um desafio permanente, mas indispensável para manter um abastecimento constante, pois em terra poderia não ser possível armazenar tanto combustível. Para além disso, os *Rapiers* estavam a ser posicionados em zonas periféricas em torno das colinas, para proteger a cabeça de praia, e a única forma de transportar o combustível para os abastecer era por helicópteros. Isso significou atribuir um *Sea King* em exclusivo para o reabastecimento de combustível e para a manutenção de rotina daqueles mísseis (Clapp, 2007; Privratsky, 2014).

Tal medida teve de ser especialmente planeada, uma vez que, após os ataques aéreos argentinos, a defesa antiaérea tinha passado a ser uma urgência nas linhas de prioridades do comando britânico. Numa tentativa de proteger os navios mais vulneráveis aos ataques, como os logísticos *Canberra*, *Norland* e *Stromness*, Clapp deu instruções para que estes deixassem o fundeadouro e seguissem até ao limite da *TEZ*.

---

<sup>10</sup> Míssil terra-ar desenvolvido para o exército britânico.



Os *LSLs* iriam permanecer no fundeadouro para assegurarem um desembarque contínuo de material (Clapp, 2007; Privratsky, 2014).

Perante este cenário, a *3 Commando Brigade* começava a ficar apreensiva quanto à possibilidade de ter as condições necessárias nas praias de desembarque para prosseguirem com os objetivos em terra. Todos os planos das unidades de combate em terra estavam dependentes do desembarque dos *LSLs*. Para manter o sucesso das operações, planejaram construir uma base flutuante de sustentação logística localizada relativamente perto da cabeça de praia, de modo a facilitar o acesso a qualquer tipo de material. Assim, grande parte do *Commando Logistic Regiment* iria permanecer a bordo dos *LSLs*, e apenas um pequeno destacamento iria desembarcar, o que aceleraria todo o processo (Clapp, 2007; Privratsky, 2014).

Até ao final do dia, e entrando já no arco noturno, a *ATF* britânica focou-se em transportar o máximo de material possível para a costa. O *42 Commando*, força de reserva da brigada, deixou as mochilas a bordo do *Canberra* e seguiu em pequenas embarcações destinadas à projeção de pequenos grupos de manobra para Blue Beach, onde assumiram posições defensivas a leste do *3 Para*, junto ao porto de San Carlos. Nesta povoação, os seus habitantes revelaram-se importantes pilares do desembarque britânico. Estes proporcionaram apoio aos elementos que chegavam, oferecendo: (1) a ocupação dos seus edifícios para estabelecerem postos de comando e enfermarias de campanha para separar e tratar doentes e ferimentos; (2) alimentação, fornecendo bebidas quentes; (3) ajuda no descarregamento dos materiais de apoio, recorrendo aos seus carros e tratores pessoais. Apesar de toda a ajuda e de toda a boa vontade dos habitantes locais, mais uma vez o processo era bastante lento (Privratsky, 2014).

Como fator de maior comprometimento logístico, o desembarque de material dos *LSLs* apenas conferia uma autonomia de 48 horas para as unidades de manobra em terra, uma vez que grande parte do material a bordo do *Canberra* não chegou a ser transportada para as praias. Algumas unidades, inclusive, não teriam tido tempo de levar equipamentos pessoais, como mochilas, parkas, equipamentos para dormir, itens de cozinha e roupas extra. Avizinhavam-se noites bastante desconfortáveis e que iam, decerto, comprometer o descanso dos homens (Privratsky, 2014).



O afastamento do *Canberra* do fundeadouro trouxe outro problema que sobrecarregou o *Commando Logistic Regiment*. Sendo aquele o navio inicialmente utilizado como hospital de campanha, o facto de estar no fundeadouro tornava-se uma mais-valia para a retirada de feridos, sendo utilizado como hospital flutuante. Porém, em função da necessidade de se afastar para o mar, a brigada perdera momentaneamente a sua capacidade hospitalar. Além disso, se o *Commando Logistic Regiment* não se apressasse a transportar o pessoal médico para terra, toda a componente clínica empenhada na campanha seria, por aquela condicionante, completamente inútil. Esta importante mudança no planeamento espelha que os britânicos não contemplaram a possibilidade de alguns componentes ou serviços dentro do seu sistema de sustentação poderem conter centros de gravidade próprios que, se destruídos, podem afetar toda a componente logística da guerra. O *Canberra* tornou-se o centro de gravidade no processo de transporte de feridos para o navio-hospital *Uganda*. Devido aos ataques aéreos argentinos, toda a viabilidade do sistema de evacuação foi seriamente comprometida. Alguns feridos chegaram a ficar praticamente sem tratamento até 5 ou 7 horas (Privratsky, 1986; Privratsky, 2014; Valovcin, 1992).

A solução encontrada passou pela construção de um hospital de campanha em terra. O comandante do destacamento médico do *Commando Logistic Regiment*, Rick Jolly, e toda a sua equipa de profissionais de saúde estavam a trabalhar a um ritmo elevadíssimo, a fim de conseguirem extrair e salvar todos os feridos na área de San Carlos. O dia já não estava a correr bem por inúmeras razões, e parecia cada vez complicar-se mais, uma vez que os locais atribuídos para o resgate de elementos apresentavam erros de posicionamento. Ou as coordenadas tinham sido mal tiradas, ou mal interpretadas. Quando se apercebeu que o *Canberra* iria, na realidade, abandonar o fundeadouro, Jolly rapidamente percebeu que o plano médico original precisava sofrer alterações, e a capacidade cirúrgica para salvar vidas tinha, obrigatoriamente, de desembarcar o mais rápido possível, de forma a aumentar o pequeno destacamento médico que já estava instalado em terra. Jolly conseguiu obter a aprovação do comando para desembarcar os restantes recursos de que precisava até



à cabeça de praia, no entanto, restava muito pouco tempo até que os navios seguissem para fora do fundeadouro. À pressa, e sem margem para prestar atenção a quaisquer detalhes, o destacamento médico reuniu todo o material que conseguiu. Mas, sem guindastes ou guinchos a bordo do *Canberra*, muita coisa teve de ser deixada para trás (Jolly, 1983; Privratsky, 2014).

Aos primeiros alvares do dia 23 de maio, com uma série de navios completamente expostos, visíveis e altamente vulneráveis aos ataques dos caças argentinos, o medo de uma segunda vaga estava bem presente nos britânicos. Os navios de Clapp continuaram a sua defesa no fundeadouro, e os pilotos de *Harrier* estavam a realizar patrulhas aéreas de combate. Em terra, nas colinas, as unidades mantinham a vigilância atenta, enquanto a engenharia trabalhava, arduamente, para montar os sistemas de defesa antiaérea *Rapier* o mais rápido possível. Em Ajax Bay – a base logística britânica em terra –, membros do *Commando Logistic Regiment* continuavam os trabalhos para descarregar os mantimentos dos *LSLs*, enquanto o destacamento médico se apressava para transformar um prédio abandonado num pequeno hospital de campanha improvisado. Enquanto os líderes do destacamento médico determinavam como dividir a planta do edifício em áreas para definir o espaço da triagem e o espaço de atendimento de vítimas, os restantes membros empilhavam caixas e penduravam cobertores para criar repartições, de forma a dividir as várias áreas de tratamento. Do lado de fora, estavam a ser preparadas posições defensivas em caso de ataques aéreos contínuos, reforçando janelas e locais mais fragilizados no telhado do edifício (Privratsky, 2014).

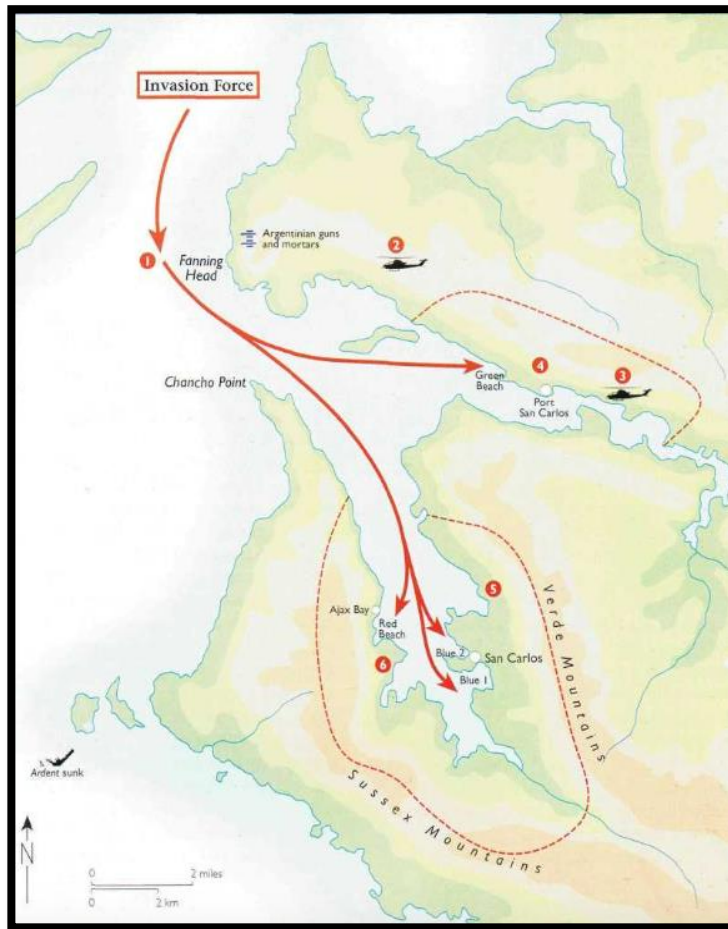
Por volta das 0930h, os caças argentinos voltaram a aparecer nos céus, penetrando as defesas já vulneráveis de Clapp e dirigindo-se para os navios logísticos. Em resultado desta segunda investida argentina, três *LSLs* foram atingidos por golpes diretos. Mais uma vez, nenhuma das bombas detonou, mas causaram danos significativos, deixando os navios em chamas. Os *LSLs Sir Lancelot* e *Sir Galahad* tiveram de ficar fora de combate, sujeitos a reparações. As operações em terra tinham ficado seriamente comprometidas a partir desse momento, devido a um



abrandamento considerável do ritmo do transporte logístico para a costa (Privratsky, 2014).

A nova vaga de baixas, quer humanas, quer materiais, fazia-se sentir no planeamento logístico – chegavam baixas para atendimento médico, dezenas de tripulantes de embarcações danificadas, aumentando o congestionamento na área de apoio logístico, que, devido ao terreno sinuoso, já era bastante limitada. Face a tais limitações, tornou-se impossível criar a planeada base flutuante entre a praia e o fundeadouro, pois não se conseguia assegurar a segurança dos navios e do material descarregado. Como agravante, o *HMS For Austin* também se viu obrigado a afastar do fundeadouro, após relatos que sugeriam a colocação de minas nas obras vivas do navio. Não foi fácil transportar material logístico para Ajax Bay a partir de tão longe, uma vez que um *LSL*, a navegar a 12 nós, iria demorar cerca de vinte horas para percorrer essa distância de 93 milhas. Além disso, as viagens ainda se poderiam tornar mais lentas, devido à agitação marítima frequentemente sentida naquela zona. De qualquer forma, era preferível navegar os quilómetros que separavam Falkland Sound dos restantes mares vizinhos sob a cobertura da noite, devido à ameaça submarina e dos mísseis *Exocet*. Para não restringir os desembarques ao período noturno, Clapp optou por ordenar que os navios navegassem durante a noite e realizassem os desembarques durante o dia, já que isso facilitaria o trabalho do *Commando Logistic Regiment*. O seu plano passava por desembarcar o máximo de carga possível num curto espaço de tempo, de forma a minimizar os riscos de um ataque a navios logísticos expostos perto de costa (Clapp, 2007; Privratsky, 2014).

Como conclusão do capítulo, pode-se obter, no mapa seguinte, uma visão clarificadora do posicionamento das forças de desembarque britânicas e das forças aéreas argentinas.



1 – Paras e Marines transferidos para LSL.

2 – Helicóptero ataca as forças argentinas em Fanning Head.

3 – Pelotão argentino que se retira de San Carlos abate dois helicópteros Gazelle.

4 – Desembarque dos 3 Para e 42 Commando.

5 – Desembarque das 40 Commando e 3 Brigade.

6 – Desembarque dos 1 Para e 45 Commando. 2 Para move-se para Sussex Mountain.

Figura 8 - Os desembarques em San Carlos a 21 de maio de 1982 (Anderson, 2002)





## 5. A Batalha de Goose Green

A Batalha de Goose Green decorreu entre os dias 28 e 29 de maio de 1982. A concentração das forças argentinas mais próximas de San Carlos estava em Goose Green, cerca de vinte quilómetros a sul. Este era um dos povoados mais substanciais fora de Stanley, situado no pescoço da Lafonia, onde viviam 127 habitantes. Um caminho a norte conduzia, após cinco quilómetros, a um povoado mais pequeno, Darwin, com 25 habitantes (Adkin, 2017; Freedman, 2005).

Após os desembarques no dia 21 de maio, a *3 Commando Brigade* enfrentava, agora, dificuldades para seguir as indicações enviadas pelo Major-General Moore, que se encontrava a caminho das Falklands. Por um lado, Thompson deveria progredir para além da cabeça de praia. Por outro lado, deveria esperar que Moore chegasse com a *5 Brigade* (apêndice V) para que fosse liderado um ataque de duas brigadas contra os argentinos (Privratsky, 2014).

Thompson e o seu *staff* tinham estado a avaliar as várias linhas de ação disponíveis para implementar essas medidas, mas não queriam alterar o foco da atenção incidente sobre as forças argentinas, em Stanley: dos 13 mil homens que a Argentina tinha mobilizado para o arquipélago das Falklands, 11 mil estavam posicionados perto da capital. Stanley era o centro de gravidade de toda a operação. Era na capital que a força de desembarque britânica teria de vencer a guerra, depois de assegurada a logística suficiente em terra (Privratsky, 2014).

Desde que chegara a East Falkland, Thompson tinha vindo a operar sob uma pressão crescente para avançar para além da praia de San Carlos. A movimentação para o istmo da ilha foi uma manobra política, elaborada quando, em Londres, todos apelavam impacientemente por uma ação que proporcionasse uma vitória britânica para contrariar as recentes perdas nos ataques aéreos argentinos e ganhar tempo até Moore e a *5 Brigade* chegarem. Porém, esta chegada acartaria um altíssimo desafio para a componente logística da unidade de Thompson, uma vez que perderia o *Commando Logistic Regiment* para a estrutura divisional de Moore. O *Commando*



*Logistic Regiment* iria ter de redobrar esforços, ao apoiar não só a *3 Commando Brigade*, mas também a *5 Brigade*. Este tipo de desafio, num teatro de operações já por si tão hostil de operar, empurrou o EASC para uma sequência de erros que ditaram várias perdas para o Reino Unido.

### 5.1. Preparar o avanço sobre Goose Green

Agora, a *3 Commando Brigade* estava a trabalhar para reunir as componentes logísticas em Ajax, enquanto aguardava pela chegada do *Atlantic Conveyor* com apoio adicional de helicópteros. A brigada planeava inserir elementos de reconhecimento em Mount Kent, a apenas 15 km a oeste de Stanley. Assim que essas forças tivessem determinado as localizações argentinas, Thompson tencionava utilizar os *Chinook* a bordo do *Atlantic Conveyor* para deslocar uma unidade inteira para Mount Kent e outra para as áreas de Douglas e Teal Inlet. Depois de assegurarem essas áreas e de os abastecimentos críticos serem reposicionados, as forças terrestres britânicas estariam prontas para atacar Stanley a partir de oeste (Freedman, 2005; Privratsky, 2014; Thompson, 2008).

Os britânicos nunca consideraram o pequeno contingente argentino presente em Goose Green como um impedimento para chegar a Stanley. Thompson emitiu uma ordem preparatória ao Tenente-coronel H. Jones, comandante do *2 Para*, encarregando-o de delinear um ataque deliberado a Goose Green. A 24 de maio, a brigada conseguiu cumprir com o planeamento: fazer avançar os seus elementos de reconhecimento até Mount Kent e Teal Inlet. Porém, as condições atmosféricas propícias ao reconhecimento de objetivos, a efetuar pelos caças *Harriers*, não se verificaram, e estes não puderam voar, impossibilitando a reposição de artilharia para o *2 Para* avançar pelo istmo até Goose Green. Na tarde de 25 de maio, Thompson e o seu *staff* analisaram um conjunto de outras linhas de ação alternativas, assim como os custos associados, quando foram informados da perda do *Atlantic Conveyor*. O seu afundamento deixou a *3 Commando Brigade* e a ATF de Clapp com os onze *Sea King*



*Mark IV* e cinco helicópteros *Wessex*. Apesar de um *Chinook* ter sobrevivido no *Atlantic Conveyor*, este não estava imediatamente disponível. Este foi um dos exemplos que demonstrou a falha britânica ao não contemplarem a possibilidade de alguns componentes ou serviços dentro do seu sistema de sustentação poderem conter centros de gravidade próprios. Quando destruído, o *Atlantic Conveyor* levou consigo uma concentração massiva de helicópteros de importância vital para o esforço de guerra britânico, afetando toda a componente logística daí para a frente (Freedman, 2005; Privratsky, 1986; Privratsky, 2014; Thompson, 2008; Valovcin, 1992).

Enquanto digería a informação do afundamento do *Atlantic Conveyor*, Thompson planeava como contornar a perda de tantos helicópteros, tendo optado por esperar pela chegada da *5 Brigade* e de mais helicópteros (Freedman, 2005).

Uma deslocação apeada numa unidade de combate pela distância que separava San Carlos de Stanley seria um grande desafio, dado o tempo frio e húmido. Tinha sido calculado pela *3 Commando Brigade* que os homens que transportassem a maior parte do seu equipamento individual levariam cerca de uma hora a marchar um quilómetro durante a noite. Seria necessário mais tempo e um controlo cuidadoso dos poucos meios de transporte que ainda restavam. Os logísticos tinham calculado que seriam necessários oitenta e cinco *Sea King Sorties* para transportar uma única bateria de seis peças de artilharia, de 105 milímetros, com uma carga de 500 munições por peça. Com quatro baterias, muito havia a fazer antes de as forças terrestres de Thompson conseguirem avançar com equipamento suficiente para dar início ao ataque a Stanley. E sem o *Chinook* disponível, qualquer imprevisto atrasaria por muito tempo o início da batalha decisiva (Privratsky, 2014).

Após as pressões vindas de Londres para avançar, Thompson recuperou o plano para o *2 Para* invadir Goose Green. Dada a perda de helicópteros, Thompson iria dirigir o *45 Commando* desde Ajax Bay até San Carlos e daí até Douglas, e o *3 Para* para Teal Inlet, apeado. Depois, conforme o tempo o permitisse, iria transportar por via aérea o *42 Commando* para assegurar Mount Kent. O *40 Commando* permaneceria em San Carlos para proteger a sua *Base Maintenance Area (BMA)* (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).



Os recursos para apoiar o ataque do *2 Para* eram escassos, devido aos requisitos de apoio às operações logísticas e às duas unidades que avançaram em direção a Douglas e a Teal Inlet. Na noite de 26 de maio, o *2 Para* movimentou-se até Sussex Mountain. A intenção de Jones era utilizar o arco noturno para levar os seus paraquedistas até à zona de Camilla Creek House, onde permaneceriam escondidos durante o dia, e, posteriormente, atacariam Goose Green. Cada combatente transportaria munições estimadas para dois dias, doses individuais de ração, dois cantis de água e *kits* de primeiros-socorros. Muitos carregariam munições suplementares para as armas de apoio, permitindo um aumento do potencial de combate. O *2 Para* levaria consigo dois dos seus oito morteiros de 81 milímetros e um total de 300 munições. Jones detinha dois destacamentos de *Blowpipe* atribuídos à sua unidade com mísseis terra-ar portáteis. Também contava com três peças de artilharia de 105 milímetros, que seriam transportados de helicóptero na noite de 27 de maio. Na manhã seguinte, quando saísse de Camilla Creek House, receberia fogo de apoio naval da fragata *Arrow* e apoio aéreo dos *Harriers* (Privratsky, 2014).

No mesmo dia, o *45 Commando* e o *3 Para* iniciaram a marcha em direção a Douglas e a Teal Inlet, respetivamente. Dois dias mais tarde, o *42 Commando* seria transportado por helicópteros até Mount Kent. Depois, a unidade montaria uma linha marítima de abastecimento que uniria a *BMA* em Ajax a Teal Inlet, estabelecendo uma *Forward Brigade Maintenance Area (FBMA)* para apoiar o ataque a Stanley (Privratsky, 2014).

O *3 Para* começava a caminhar em direção aos seus objetivos, enquanto o *45 Commando* era transportado em *LCUs (Landing Craft Utility)* até ao porto de San Carlos, onde iniciaria a sua marcha de 35 quilómetros até Douglas. Temendo que os helicópteros não conseguissem transportar as mochilas até Douglas a tempo da chegada da unidade, o Tenente-coronel Whitehead, comandante do *45 Commando*, ordenou que os seus homens levassem munições e rações para dois dias, bem como equipamentos para dormir e roupa adicional. O peso das mochilas individuais aumentou para mais de 50 quilogramas. Entretanto, estava previsto o *3 Para* acompanhar o *45 Commando* em direção a Teal Inlet, seguida por um conjunto de veículos blindados, que transportariam os seus materiais de apoio. No entanto, o



combustível destinado ao abastecimento desses veículos perdeu-se quando o *LSL Sir Lancelot* foi forçado a escoar o combustível devido a uma bomba não detonada que permanecia a bordo. O líder das forças ainda conseguiu obter combustível para avançar até Sussex Mountain. Porém, o *2 Para* necessitou dos veículos, e o material de apoio e as suas mochilas acabaram por ser abandonados nas montanhas, a aguardar transporte aéreo quando a situação tática o permitisse (Privratsky, 2014).

Apesar das perdas associadas ao *Atlantic Conveyor*, helicópteros e abastecimentos, a componente logística da *3 Commando Brigade* melhorava lentamente. Todas as noites, os membros do *Ordnance Squadron* aguardavam a chegada dos navios que transportavam mantimentos específicos. Por vezes, os navios, simplesmente, não apareciam; noutras, o *Ordnance Squadron* deparava-se com cargas diferentes das previstas, dado que as originais teriam sido deslocadas para outros navios, por ordem de Woodward, mas sem coordenação com a *3 Commando Brigade*. Ainda assim, tinha sido possível acumular cerca de trinta dias de abastecimento em Ajax Bay até 27 de maio. O *Commando Logistic Regiment* começara, então, a planear os pormenores da ação logística para o estabelecimento da *FBMA* em Teal Inlet (Privratsky, 2014).

No dia em que as unidades de combate partiram de San Carlos, o Major Gerry Wells-Cole, oficial logístico de Thompson, esteve na *BMA* para definir os requisitos logísticos. O *Ordnance Squadron* tinha acabado de carregar as munições para o *2 Para*, que seriam transportadas por helicópteros até Camilla Creek House para apoiar o ataque a Goose Green. Entretanto, dava-se um ataque argentino em San Carlos. Alguns *Skyhawks* bombardearam as unidades de brigada britânicas em terra, atingindo a congestionada *BMA*. Das doze bombas lançadas, apenas quatro detonaram. Porém, as que atingiram o centro da área de armazenamento de munições originaram um incêndio, que se revelou difícil de extinguir. Por um lado, o *Commando Logistic Regiment* não dispunha de equipamento de combate a incêndios, por outro, a falta de espaço fez com que os mantimentos se misturassem e ficassem empilhados, não tendo sido possível combater o fogo. Quatro bombas atingiram, também, o edifício que albergava o hospital de campanha *The Red and Green Life Machine* e o refeitório.



Se o ataque tivesse ocorrido apenas uma hora antes, aquela bomba teria encontrado muitos mais homens na zona da messe. Quatro homens do *45 Commando* e um homem do *Commando Logistic Regiment* foram mortos. Vinte e sete ficaram feridos. Outro homem foi morto e vários outros feridos pelo ataque aéreo ao *40 Commando*. Bombas e incêndios destruíram várias centenas de munições, e o *45 Commando* perdera todos os seus mísseis *Milan* (Jolly, 1983; Privratsky, 2014).

Como consequência de um ataque aéreo tão devastador, e vendo as suas unidades de combate a afastarem-se da praia, enquanto as unidades no fundeadouro se tentavam reerguer, os logísticos começaram de imediato a procurar redes de carga e a enchê-las com munições de artilharia, o que pouparia o peso de caixas e paletes. Os helicópteros conseguiram transportar a meia bateria de armas e munições de 105 milímetros para Camilla Creek House, para abastecer o *2 Para*. Foram necessários dezoito helicópteros para transportar os artilheiros, as armas e as munições de artilharia. Enquanto isso, os paraquedistas do *2 Para* tentavam descansar durante a noite fria, sem as roupas impermeáveis e os sacos-cama deixados para trás nas montanhas (Privratsky, 2014).

## 5.2. A invasão de Goose Green: planeamento e ação

Para a invasão a Darwin e a Goose Green, o Tenente-coronel Jones desenvolveu um esquema de manobra que previu uma movimentação pelo istmo em seis etapas – consultar [apêndice VI](#). Era um plano complexo, que movimentava um total de quatro companhias (*A*, *B*, *C* e *D*) ao longo do istmo. O ataque noturno seria silencioso, numa fase inicial, até se chegar às posições argentinas. Nesse momento, passaria a ser o mais ruidoso possível para desorientar as linhas defensivas, necessitando de fogo suplementar. Pela natureza ruidosa do ataque, as taxas de despesas com munições seriam mais elevadas, o que implicava cumprir a linha tempo. Caso contrário, poderia ser necessário um novo reabastecimentos de munições para manter o apoio contínuo ao fogo (Privratsky, 2014; Thompson, 2008).



As unidades começaram os seus ataques de ambos os lados do istmo, no dia 28 de maio. Vinte minutos após atravessar a linha de partida, a *A Company* contactou com os argentinos a leste, que se retiraram de imediato sob proteção de fogo. A oeste, a *B Company* anulou mais uma posição inimiga com o apoio de fogo do *HMS Arrow*. Mais tarde, devido a uma avaria na peça, o *HMS Arrow* foi impedido de disparar. A guarnição demorou duas horas a repará-la. Apenas a *D Company* encontrara dificuldades em cumprir com o seu plano e começava a demorar mais do que o previsto. Não encontrando oposição em Coronation Point, a *A Company* começou a preparar o ataque a Darwin. Enquanto isso, a *B Company* lutava contra a resistência argentina, em Boca House. Após um abrandamento nos ataques, Jones ordenou que a *A Company* avançasse com o ataque a Darwin, mas os argentinos conseguiram bloquear os seus avanços. Ao encontrarem a principal faixa defensiva argentina em Darwin Hill, o ataque do 2 *Para* tinha estagnado (Freedman, 2005; Privratsky, 2014; Thompson, 2008).

As horas do arco noturno estavam a terminar. Já sem poder contar com o fogo de apoio naval do *HMS Arrow*, a ofensiva britânica estava com dificuldades em avançar com os seus planos. Um grupo de 15 homens, incluindo o imediato do 2 *Para*, fez um assalto a uma posição de metralhadoras que bloqueava a *A Company*. Não foi bem-sucedido. Três homens morreram. O próprio Jones liderou outra tentativa. Enquanto avançava, foi atingido por fogo inimigo. A sua baixa foi imediatamente transmitida, mas morreu antes de poder ser evacuado (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).



Figura 9 – Tenente-coronel H Jones



O Major Chris Keeble assumiu o comando do *2 Para*, a partir de Camilla Creek House, e começou a desenvolver planos de apoio às batalhas. As munições estavam a escassear. A retirada das vítimas estava a tornar-se um problema. Os paraquedistas feridos estavam dispersos por todo o istmo. As companhias não dispunham de transporte terrestre para mobilizar os feridos para o posto de socorro, e o fogo de artilharia estava a impedir os helicópteros de transportar os feridos para o hospital em Ajax. A ligação com a retaguarda tornara-se cada vez mais importante, tanto para efeitos de reabastecimento, como de transporte dos feridos, mas os recursos eram limitados, resultando em esperas dolorosas e desmoralizantes para muitos dos feridos (Freedman, 2005; Privratsky, 2014; Thompson, 2008).

Felizmente para os britânicos, no meio destas dificuldades, a *A Company* conseguiu encontrar posições que permitiam um ataque fogo e desbloquear o seu avanço. Rapidamente começaram a aparecer bandeiras brancas e foi ordenado um cessar-fogo. A *B Company* seguiu o mesmo rumo e, com a ajuda da *D Company*, conseguiu a rendição dos argentinos em torno de Boca House. Enquanto a *C Company* atacaria Goose Green, a *B Company* deveria criar uma posição de bloqueio no alto dessa povoação para impedir o reforço argentino. Os paraquedistas lutavam por alcançar os seus objetivos sob fogo aéreo argentino. Nas últimas horas do dia, quando os primeiros *Harriers* chegaram para fornecer apoio aéreo, o *2 Para* conseguiu cercar Goose Green. Após um fracassado ataque aéreo argentino, o Reino Unido respondeu com um ataque com três *Harriers* e as forças argentinas retiraram-se, abandonando as suas armas de artilharia e de defesa aérea (Freedman, 2005; Privratsky, 2014; Thompson, 2008).

Os paraquedistas do *2 Para* tinham matado mais de duzentos argentinos, mas também tinham perdido dezasseis homens. Outras três dúzias ficaram feridas, e alguns ainda permaneciam no campo de batalha. Os socorristas ajudaram alguns homens a manterem-se vivos até poderem receber cuidados médicos. As baixas foram transportadas para locais de onde poderiam ser eventualmente levadas. Além disso, a maioria das unidades precisava urgentemente de reabastecimento. As secções de morteiros tinham esgotado todas as suas munições. No final do dia, os paraquedistas



sentiam-se frustrados com a falta de reabastecimento e com o lento transporte das vítimas. Thompson falhou na previsão dos recursos necessários para a batalha. Porém, era difícil prever a dimensão gerada, resultante de informações incorretas, os ataques aéreos à *BMA*, a avaria no *HMS Arrow* ou o mau tempo que atrasou o apoio pelos *Harriers* (Privratsky, 2014).

Os ataques aéreos à *BMA* tinham dividido o foco do *Commando Logistic Regiment*. A falta de helicópteros complicava, ainda mais, a situação daqueles que tentavam enviar os abastecimentos para o *2 Para*. Clapp manteve o controlo operacional de todos os helicópteros e tinha afetado alguns ao controlo tático da *3 Commando Brigade*, o que levou o *2 Para* a considerar que não estaria a receber o apoio de helicópteros em tempo útil. Perante estas dificuldades, a 29 de maio, o Comandante Jolly, que enfrentava o desafio de coordenar a carência de transporte dos feridos, apresentou um pedido ao Estado-Maior de necessidade de helicópteros para futuras evacuações de emergência (Jolly, 1983; Privratsky, 2014).

Na noite de 28 de maio, Keeble exigiu novo reforço de armamento a Thompson. Este incluía mais três armas de 105 milímetros com 2.000 munições e os morteiros que tinham sido deixados para trás. Thompson cedeu e enviou, ainda, uma companhia do *42 Commando* para cobrir a aproximação a sul de Goose Green. A Northwood chegou o pedido de assistência na aproximação do navio-hospital *Uganda* a San Carlos, para que o *Commando Logistic Regiment* pudesse transportar os feridos do seu pequeno hospital de campanha em Ajax. O transporte aéreo de armas, morteiros e munições adicionais começou ao amanhecer do dia seguinte. Apesar da curta viagem de 38 quilómetros entre a cabeça de praia e as localizações do *2 Para*, os helicópteros demoraram mais de sete horas a fazer esse transporte (Privratsky, 2014).

### **5.3. A rendição em Goose Green**

O plano dos britânicos era oferecer um acordo de rendição à Argentina, ou ameaçá-los com a sua destruição. Com a aprovação de Thompson, Keeble enviou dois



prisioneiros argentinos sob uma bandeira branca com duas opções: render-se ou sofrer as consequências (Freedman, 2005; Privratsky, 2014; Thompson, 2008).

No posto de comando da brigada, ultimavam-se os preparativos para o que adviria no dia seguinte, nunca excluindo um possível contra-ataque argentino. A conferência logística noturna revelou várias deficiências nas reservas da *BMA*: munições insuficientes, apenas trinta mísseis *Milan* para toda a brigada, nenhuma ração individual de combate, apenas dois dias de rações de combate *ten-man* – e nem todos teriam os recursos para poder aquecer a água para reconstituir as rações –, nenhuma roupa extra, e apenas três dias de equipamento médico (Thompson, 2008).

A resposta da Argentina chegou algumas horas mais tarde: os argentinos tinham concordado em render-se. Quando os argentinos saíram dos seus postos, descobriram, para seu espanto, que apenas algumas centenas de paraquedistas os rodeavam. Os homens cansados do *2 Para* não ficaram menos surpreendidos quando contaram mil prisioneiros argentinos. Foi uma espantosa vitória para os britânicos. Os paraquedistas tomaram posse dos despojos de guerra presentes em Goose Green, incluindo dois aviões *Pucara* (Adkin, 2017; Freedman, 2005; Privratsky, 2014; Thompson, 2008).

Este fora, provavelmente, o feito militar mais marcante da História do Reino Unido após a Segunda Guerra Mundial. Porém, se o sucesso do *2 Para* fora um impulso para a moral dos britânicos e um catalisador para o planeamento futuro, também provou ser um desastre para os logísticos da *3 Commando Brigade*. A captura de mil argentinos proporcionou boa publicidade, mas a logística envolvida com a sua guarda e controlo numa *BMA* congestionada era um problema real, dadas as fracas condições para recriar e dirigir um campo de prisioneiros de guerra. Agora, os escassos meios de transporte, quer por terra, quer por mar, tinham de ser desviados para a transferência dos prisioneiros desde Goose Green até Ajax. Os argentinos tinham necessidade de alimentos, devido à falta de abastecimento adequado em Goose Green. Várias centenas deles precisavam de tratamento devido aos ferimentos, e o abastecimento de unidades de sangue dos britânicos já era criticamente baixo. Até a falta de sacos para embalar os cadáveres argentinos era um problema. O regimento acabaria por

enterrar os cadáveres dos argentinos numa vala perto de Darwin (Privratsky, 2014; Thompson, 2008).



*Figura 10 - Rendição argentina em Darwin-Goose Green. Os britânicos ficaram surpresos quando longas colunas de argentinos surgiram para se render (Anderson, 2002)*

Enquanto se desdobravam alternativas para retirar os prisioneiros de guerra, os britânicos mantiveram-nos sob guarda em hangares de tosquia de ovelhas em Goose Green. Depois, marcharam até Ajax, onde o *Commando Logistic Regiment* assumiu o controlo da situação, alimentou-os com as suas rações e prestou-lhes cuidados médicos. Em Ajax, os prisioneiros eram mantidos no exterior durante o dia e, de noite, eram colocados na fábrica de refrigeração, para maior controlo e segurança. Em poucos dias, a ATF conduziu os prisioneiros para um navio e embarcou-os para Montevideo, no Uruguai, para serem repatriados para a Argentina. No final, os



britânicos compreenderam a importância de ter uma unidade previamente designada para lidar com os prisioneiros de guerra e de se assegurarem de que os abastecimentos e os serviços de apoio estavam disponíveis para os seus cuidados (Privratsky, 2014).

As capacidades logísticas da brigada tinham-se deteriorado significativamente nas últimas quarenta e oito horas. Face à falta de recursos sentida durante o ataque a Goose Green, era agora emergente colocar os navios no fundeadouro com os abastecimentos adequados. A brigada teve de reconstituir as suas reservas em Ajax, e teve de começar a fazer avançar outros abastecimentos para Teal Inlet, dado que o *3 Para* e o *45 Commando* estariam lá dentro de horas (Privratsky, 2014).

A 29 de maio, a *3 Commando Brigade* emitiu ordens para o *45 Commando* e o *3 Para* prepararem o avanço seguinte para Estancia House, para efetivarem o domínio das terras altas. Nessa altura, estariam preparados os cenários para o ataque final a Stanley, depois de os helicópteros reposicionarem a artilharia e os logísticos terem avançado com munições e outro material de apoio suficientes (Privratsky, 2014).

Os esforços para conseguir transportar o *42 Commando* para Mount Kent foram compensados a 30 de maio, quando o clima permitiu, finalmente, que o helicóptero *Chinook* fizesse o percurso com aquela unidade e as suas armas de apoio. No dia seguinte, a *3 Commando Brigade* conseguiu colocar o *3 Para* e o *45 Commando* em Estancia House. Era perentório reabastecer as três unidades. Tinham, apenas, o que haviam transportado consigo. A deslocação de *stocks* iniciou-se com um esforço combinado de mobilizar helicópteros e veículos *BV202* sob nevões. Os *LSLs* transportariam grandes quantidades de abastecimentos para Teal Inlet nos dias seguintes. Apesar de ter todas as suas companhias posicionadas conforme o planeado, a *3 Commando Brigade* precisava de tempo para poder transferir a artilharia e os abastecimentos para o ataque. Um máximo de 70 quilómetros separava as companhias dos seus apoios e de San Carlos. O *2 Para* mantinha-se em Goose Green, a aguardar uma oportunidade para se aproximar de Stanley. Entretanto, os reforços de unidades estavam a chegar ao fundeadouro. As forças britânicas veriam o seu número



de destacados duplicar. Isso exigiria ainda mais trabalho para os logísticos, mesmo em circunstâncias ideais (Privratsky, 2014).





## 6. Teal Inlet e Fitzroy: os dois eixos de ataque a Stanley

A disponibilidade de meios de transporte britânicos em San Carlos sofrera drásticas alterações nas últimas semanas. Tinham, inclusive, chegado indicações de que caso a guerra não terminasse antes de 21 de junho, o apoio de fogo aéreo teria de ser reduzido para metade de forma a permitir a distribuição de material essencial. Após a vitória em Goose Green, a prioridade da *3 Commando Brigade* para qualquer meio de transporte passou a ser, primeiro, o reabastecimento das suas forças avançadas e, depois, a criação de reservas suficientes em Teal Inlet para permitir o assalto a Stanley (Privratsky, 1986; Privratsky, 2014).

Caía o primeiro nevão de Inverno. Conseguir assegurar o abastecimento suficiente tornava-se, não só, mais difícil, como mais importante. O esforço do abastecimento do *3 Para* e do *45 Commando* iniciou-se a 31 de maio, quando o *HMS Intrepid* lançou duas das suas *LCU* com 250 toneladas de material para Teal Inlet. Também a 31 de maio, os helicópteros conseguiram voar e distribuir alguns mantimentos. O *LSL Sir Percivale* realizou a primeira grande descarga a 1 de junho, fazendo várias viagens entre Ajax Bay e Teal Inlet. Um segundo *LSL, Sir Lancelot*, fez outra deslocação no dia seguinte com mais mantimentos. Ainda a 1 de junho, o *Canberra* chegava a San Carlos com a *5 Brigade*, de Moore, e consigo “desembarcavam” mais problemas do foro logístico. Mais uma vez, a carga prioritária a bordo estava inacessível, encontrando-se no fundo do convés, o que levou a um lento processo de descarga, agravado pela falta de helicópteros (Clapp, 2007; Privratsky, 1986; Privratsky, 2014).

A 4 de junho, o *staff* de Thompson começou a exercer pressão sobre o recém-chegado *staff* de Moore para que se concentrasse nas necessidades de abastecimento da *3 Commando Brigade*. Havia, de facto, alguns motivos para preocupação. Não existiam recursos suficientes para dar a mesma prioridade a todas as forças. No final da primeira semana de junho, a situação tinha-se tornado significativamente mais complicada. As unidades de Thompson estavam localizadas a norte e quase prontas



para um ataque a Stanley, de forma a colocar um termo à guerra. Os acontecimentos do outro lado de East Falkland, porém, estavam prestes a piorar para os britânicos. Aqueles atrasariam o ataque por mais de uma semana e produziram as piores perdas britânicas na guerra (Privratsky, 2014).

### **6.1. A organização das forças britânicas em East Falkland**

Quando o Major-General Moore chegou a San Carlos, estava convicto de que seria capaz de colocar um ponto final na guerra. Nos dias seguintes, a *3 Commando Brigade* seria reforçada por guardas escoceses, galeses e gurkhas<sup>11</sup>, aumentando assim o efetivo em terra para cerca de 10 mil homens. Nove dias volviam desde os desembarques e as perdas tinham sido muitas, tanto em terra como no mar. Embora a impressionante vitória em Goose Green tenha fortalecido a moral britânica, ainda havia muito trabalho pela frente. Cessar a guerra na semana seguinte dependia da rapidez com que Moore conseguisse colocar unidades e destacamentos logísticos em posição para lançar um ataque final em torno de Stanley (Privratsky, 2014).

As armas de apoio e o *Commando Logistic Regiment* permaneceram nas zonas de San Carlos e em Ajax Bay. Os *LSLs* tinham de continuar o movimento de centenas de toneladas de abastecimentos para o lado oeste de East Falkland, mais especificamente para Teal Inlet, a fim de fortalecer a sua *FBMA*, a partir da qual o *Commando Logistic Regiment* seria capaz de apoiar o avanço para Stanley. As peças desta campanha estavam a posicionar-se, muito provavelmente, para Moore desencadear uma ofensiva em Stanley, no entanto a sua prioridade era reunir-se com os seus dois comandantes de brigada e decidir qual a melhor linha de ação a adotar (Privratsky, 2014).

---

<sup>11</sup> Povo do Nepal e de algumas zonas do norte da Índia, que serve a coroa britânica desde há séculos, e são temidos pela sua brutalidade guerreira (<https://www.bbc.com/news/uk-10782099>).



## 6.2. Teal Inlet: o eixo norte

A construção da base logística em Teal Inlet manteve-se em marcha. Esta iria permitir reduzir o número de helicópteros, embarcações de desembarque e *mexeflotes*<sup>12</sup> disponíveis para auxiliar a descarga e o transporte de material desde o fundeadouro até terra. Para além da base logística, também um posto de tratamento foi criado em Teal Inlet, com o intuito de atuar como elo intermédio no corredor de retirada dos feridos entre as unidades avançadas e o hospital de campanha em Ajax Bay, agora a setenta quilómetros da frente de combate (Privratsky, 2014; Thompson, 2008).

## 6.3. Fitzroy: o eixo sul

No final da construção da base logística em Teal Inlet, Moore alterou a sua prioridade para o estabelecimento de outra *FBMA* nas proximidades de Fitzroy e Bluff Cove (a 10-15 quilómetros de Fitzroy), dependendo da rota tomada. Moore deu a Thompson e ao Brigadeiro Wilson (Comandante da *5 Infantry Brigade*) orientações para a dupla abordagem a Stanley. Thompson continuaria no seu eixo norte, enquanto Wilson estabeleceria um novo eixo sul, desde Goose Green até Fitzroy e depois para Stanley. Quando ambas as forças estivessem em posição e prontas, a batalha por Stanley começaria. Moore estava consciente da condição precária das forças britânicas, não só pela chegada do Inverno, como também pelas perdas significativas sofridas até à data. Começaram a surgir preocupações quanto à condição física e à saúde das unidades que já operavam no ambiente hostil das Falklands há quase duas semanas. A distância voltava a ser outro fator em jogo, dada a vulnerabilidade que conferia às forças britânicas no mar. Era impreterível terminar a guerra o quanto antes, mas também fazê-lo de forma metódica e sustentável. Isso exigia a integração

---

<sup>12</sup> Plataforma usada para mover mercadorias e veículos entre o navio e a costa.



da logística no planeamento e na construção do esquema de manobra, tal como Thompson já fazia desde o desembarque em East Falkland. Segundo as orientações de Moore, o material necessário para sustentar as operações de combate deveria estar concluído em Teal Inlet e depois em Fitzroy, antes do ataque a Stanley (Privratsky, 2014).

No dia 1 de junho, os navios começaram a chegar ao fundeadouro para desembarcar a *5 Brigade* e o seu material. O primeiro foi o *Atlantic Causeway* com vinte helicópteros *Wessex* e oito *Sea Kings*, ambos importantes elementos no transporte de material administrativo e de combate, porém, em número insuficiente, segundo Thompson. Os paraquedistas não perderam tempo e começaram por preparar a entrada em Swan Inlet com um ataque de fogo levado a cabo por helicópteros *Scout*, tendo, depois, transportado os militares para a frente com outros helicópteros. Ao entrarem na povoação, os paraquedistas surpreenderam-se por descobrir que não havia argentinos em Fitzroy ou Bluff Cove. Rapidamente interrogaram Wilson sobre a possibilidade de se moverem de imediato para Fitzroy. Terá sido uma iniciativa ousada e oportuna, uma vez que os argentinos tinham destruído, nessa manhã, a ponte que unia Darwin a Stanley, à entrada de Fitzroy. Wilson aprovara o pedido do *2 Para*. Porém, esta aprovação traria, mais tarde, várias consequências chocantes que atrasariam significativamente o fim da guerra (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

Ao cair da noite a 2 de junho, a maior parte do *2 Para* e o seu posto de comando estavam seguros nas áreas circundantes de Fitzroy. Porém, surgiram complicações relacionadas com a dificuldade em dar apoio aos paraquedistas na sua nova localização, uma vez que, nesse mesmo dia, o *Commando Logistic Regiment* de Thompson vira as suas exigências logísticas duplicadas, tendo de prestar apoio não só à *3 Commando Brigade*, mas também à recentemente chegada *5 Brigade* (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

Devido à localização geográfica de Fitzroy, o *2 Para* deparava-se, agora, com novos problemas, nomeadamente a proximidade com o território inimigo, o que dificultava a deslocação de unidades de apoio e abastecimento. Menos de trinta



quilómetros os separavam de Stanley, e menor ainda era a distância à zona montanhosa. Estavam a mais de cinquenta quilómetros da sua *BMA* em Ajax Bay. Naquele momento, apenas tinham os mantimentos que tinham carregado às costas. Tinham avançado muito além da capacidade da *5 Brigade* ou da força de manutenção para os abastecer. Pior ainda, tinham ultrapassado o seu limite de comunicação via rádio, e não conseguiam comunicar nem com Wilson nem com quaisquer unidades na cabeça de praia. E nem Wilson nem o seu pessoal poderiam ser culpabilizados (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

O *staff* de Moore, a bordo do *Fearless*, trabalhou arduamente para organizar a distribuição de equipamentos e mantimentos para Fitzroy. Apesar de todas as adversidades já visadas, Fitzroy possuía uma boa praia de desembarque, grandes barracões de lã para abrigo, áreas circundantes para armazenamento de *stocks*, água corrente e eletricidade. Os logísticos chegaram a ponderar mobilizar a maior parte da sua área de mantimentos original, em Ajax Bay, para Fitzroy, para a batalha final. Mas o mau tempo recorrente e as simultâneas requisições de helicópteros ditaram a impossibilidade de realizar tal mobilização (Privratsky, 2014).

Conforme as indicações de Wilson, na madrugada de 4 de junho, a Guarda Galesa começou a sua deslocação desde a cabeça de praia para Goose Green. À noite, instalava-se o mau tempo. Não havia helicópteros disponíveis, nem combustível para os veículos *Sno-cat*, que poderiam transportar as cargas pesadas. Os tratores civis, a última opção, tinham ficado atolados. Os guardas galeses avançavam a uma velocidade de um quilómetro por hora, e o seu comandante, Tenente-coronel Johnny Rickett, ordenou aos seus homens que voltassem para Sussex Mountain. Àquela velocidade, a marcha era inútil (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

Era emergente erguer a componente logística em Fitzroy. Porém, o abastecimento dos paraquedistas iria atrasar o ataque a Stanley em vários dias, mesmo nas melhores condições externas. Por esse motivo, instalou-se um ambiente de desacordo entre os *staffs* de Moore e Wilson. Para aqueles, a prioridade na chegada às Falklands deveria ter sido estabelecer o comando e o controlo das suas unidades, sobretudo dada a falta de equipamentos de comunicação da brigada. Os três



batalhões que tinham navegado para sul com Wilson e Moore estavam, nesta altura, na fase do movimento navio-terra. Moore ficara, igualmente, entusiasmado com o avanço do *2 Para* – entusiasmo esse que se dissipou quando percebeu os problemas logísticos ligados a Fitzroy. A hipótese desenvolvida para os contornar seria enviar os *LPDs Fearless* e/ou *Intrepid* que se encontravam em San Carlos, pois estes eram suficientemente rápidos para conseguirem realizar os percursos de ida e volta durante o arco noturno. Os *LSLs* já não possuíam essa capacidade, mas podiam mobilizar *mexeflotes* e colaborar no transporte dos mantimentos para terra. Claro que este movimento de navios deixava as operações logísticas em San Carlos desfalcadas (Privratsky, 2014).

#### 6.4. O ataque aéreo argentino e as suas repercussões

Poucos esperavam outro ataque aéreo argentino tão devastador. Wilson e Thompson estavam reunidos com Moore a avaliar as opções para o movimento final em direção a Stanley. Hellberg, o Major Anthony Welch, do *Ordnance Squadron*, e o Major Peter Lamb, um oficial do *staff* logístico do Coronel Ian Baxter, tinham acabado de chegar a Fitzroy para avaliar o seu potencial como base de abastecimento com dimensões mais alargadas (Privratsky, 2014).

O que fora um atraso frustrante na movimentação das unidades e no abastecimento tornara-se um desastre de proporções quase catastróficas, quando, para fazer avançar as forças e o equipamento da *5 Brigade*, os britânicos se viram obrigados a expor os seus navios demasiado perto de terra. Estes detetaram no radar o que parecia ser um avião argentino a chegar e estavam a alertar as unidades, quando, pouco depois do meio-dia, cinco *Skyhawks* encontraram os *LSLs* sem a proteção de um único navio de guerra. Os pilotos argentinos foram certos, as suas bombas atingiram os *LSLs*. Duas bombas atingiram o *Tristram* e três atingiram *Gahalad*, tendo uma passado pelo *LSL* sem explodir. Em segundos, ambos os navios ficaram em chamas. O *Gahalad* não tinha ainda desembarcado os seus soldados, o que



resultou num número elevado de mortes e muitos dos sobreviventes ficaram com queimaduras graves. Para piorar a situação, os pilotos argentinos repararam num *LCU* em águas abertas – o *LCU* que Southby-Tailyour tinha enviado para Goose Green – e atacaram novamente, matando seis homens e danificando o *LCU* e a sua carga (Privratsky, 2014; Thatcher, 1993).

O dia fora um desastre para a *5 Brigade*. Elementos do *16 Field Ambulance* a bordo do *Galahad* ignoraram a sua própria segurança e trabalharam afincadamente para salvar vidas durante as explosões no *LSL*. O helicóptero *Sea King* fez repetidas viagens envolto em fumo denso para retirar os soldados feridos e transportá-los para o *16 Field Ambulance*. Outros helicópteros, dispersos por toda a East Falkland, responderam rapidamente, estabelecendo um vaivém estável durante a tarde e a noite, cobrindo os cinquenta quilómetros entre Fitzroy e o hospital de campanha em Ajax Bay. Algum pessoal médico pegou em mantimentos e voou para Fitzroy. O hospital acabou por ter mais de uma centena de feridos. Alguns helicópteros levaram feridos diretamente para o navio-hospital *Uganda*. Apesar de um afluxo tão grande de vítimas, a resposta médica foi notável, e todos os que chegaram vivos ao hospital em Ajax mantiveram-se vivos. No *Tristram* os fogos diminuíram, e os britânicos conseguiram remover algum do seu *stock* remanescente. Já do *Galahad* nada pôde ser salvo. Os fogos duraram dias. A perda dos *LSLs* teve um terrível impacto na construção de unidades e no transporte de equipamentos e de abastecimentos antes da batalha final (Freedman, 2005; Privratsky, 2014; Thatcher, 1993).

As forças britânicas tinham tido sorte em dias passados. Mesmo quando a *ATF* britânica se tornou mais vulnerável, nas águas ao largo de San Carlos, as bombas lançadas sobre os *Lancelot* e *Galahad* não detonaram. Porém, o rumo da sorte mudara em Fitzroy, ao enfrentar a unidade argentina de fuzileiros mais agressiva e bem treinada, o *Batallón de Infantería de Marina N.º 5*. Quarenta e nove homens perderam a vida em consequência dos ataques aéreos e cento e quinze ficaram feridos. Compreender o que correu mal em Fitzroy é considerar a urgência em fazer uma abordagem para sul. O *2 Para* aproveitou uma oportunidade, mas a *5 Brigade* aparentemente não conseguiu concretizar o grande avanço com Moore e o seu *staff*,



que estava a orquestrar a logística para todas as unidades. O diário da *5 Infantry Brigade* parece indicar que o *2 Para* não estaria em condições físicas para assumir o combate naquele momento. A tentativa de descarregar navios em San Carlos, Teal Inlet e Fitzroy, ao mesmo tempo, fora o catalisador de tudo o que se seguiu. Talvez o desfecho fosse diferente se os movimentos tivessem sido mais lentos, aguardando pelo planeamento logístico adequado, ou se Woodward tivesse comprometido mais navios para proteger a operação, mas fazer estes raciocínios em retrospectiva é sempre fácil (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

A verdade de Fitzroy resume-se aos custos que o assumir desta posição teve para os britânicos. Agora, os líderes logísticos sabiam que era preciso muito mais trabalho e tempo para alcançar cada objetivo. Moore insistia que a tática e a logística fossem plenamente integradas antes de lançar as suas brigadas para Stanley. Por seu lado, neste momento, os argentinos estavam mais convencidos do que nunca de que o ataque britânico teria origem no sul. Três semanas antes, haviam antecipado também um desembarque perto de Stanley. Mas, mais uma vez, os britânicos iriam surpreendê-los (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).



## **7. A conquista de Stanley: batalha final**

A 8 de junho, o Major-General Moore convocou os seus dois comandantes da brigada para discutir as linhas de ação para o ataque final a Stanley. Ao contrário do seu *staff*, Moore não parecia estar assim tão incomodado face à mudança repentina do Brigadeiro Wilson para Fitzroy. Por mais arriscado que tivesse sido, o avanço da 5 *Brigade* para a frente de combate fixou ainda mais a atenção das forças argentinas na aproximação a sul de Stanley. Apesar dos relatos de eventuais avanços britânicos a oeste de Stanley, perto de Teal Inlet, os argentinos sempre pensaram que Moore iria empenhar o seu esforço principal através de um eixo de aproximação que passava por Fitzroy (Privratsky, 2014).

Após a reunião daquele dia, optou-se por uma abordagem às montanhas através de uma frente ampla, que começaria em Mount Longdon, a noroeste de Stanley, estendendo-se para leste até Stanley, obrigando os britânicos a também tomarem Wireless Ridge, um povoado situado entre Mount Longdon e Stanley (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

### **7.1. A tomada das montanhas em torno de Stanley: planeamento tático e logístico**

Durante dias, os britânicos tinham-se concentrado em conseguir abastecimentos para a *FBMA* em Teal Inlet. Essa área serviria, agora, de base de sustentação para a 3 *Commando Brigade*. O 3 *Para* e o 45 *Commando* tinham-se deslocado de lá para leste, vários dias antes, e conquistado o terreno elevado de Mount Estancia e Mount Vernet para noroeste de Longdon. O caminho desde Teal Inlet através de Estancia House, perto de Mount Estancia, tornou-se a rota crítica de abastecimento das duas unidades de Thompson (Privratsky, 2014).



Do ponto de vista logístico, a *3 Commando Brigade* não pôde contar com o apoio dos poucos helicópteros disponíveis para transportar os abastecimentos a partir de Teal Inlet. As unidades de combate transportariam consigo abastecimentos consideráveis, mas as marchas de aproximação eram longas e o seu abastecimento seria fulcral nos últimos pontos de coordenação antes da passagem da linha de partida. Apenas durante a batalha final, os helicópteros concentrar-se-iam no reabastecimento, mas, principalmente, no transporte de munições de artilharia e na evacuação médica. Mount Longdon tornou-se, portanto, um terreno chave para Thompson (Privratsky, 2014, Thompson, 2008).

Mas nem todos pensavam como Thompson. Membros do *Commando Logistic Regiment* foram para Fitzroy avaliar o potencial dessa área como base de sustentação. Era logisticamente importante transferir os abastecimentos de Ajax Bay para uma base mais próxima, que permitisse encurtar as distâncias entre grande parte das reservas e as unidades de combate. No entanto, após levantadas as perdas em Fitzroy, a possibilidade de este local se transformar numa grande área de apoio desapareceu. O planeamento recaiu sobre o estabelecimento de apenas mais uma *FBMA* para a *5 Brigade*. Moore concentrava-se no reforço das capacidades logísticas nas áreas onde iria empenhar os seus esforços antes de lançar o ataque decisivo e em assegurar que a logística permanecesse plenamente integrada e articulada na componente tática do planeamento (Privratsky, 2014).

No mesmo dia, Moore partilhou com Thompson o plano que tinha delineado para a conquista de Stanley passando por Mount Longdon. Este incluía três fases: (1) a *3 Commando Brigade* atacaria Mount Longdon, Two Sisters e Mount Harriet; (2) a *3 Commando Brigade* continuaria a sua progressão para tomar Wireless Ridge, enquanto a *5 Brigade* atacaria Tumbledown Mountain e Mount William; (3) a brigada de Thompson conquistaria o terreno elevado que restava a sul de Stanley, começando por Sapper Hill. A esperança residia na obtenção da rendição da Argentina antes de ser necessário avançar para a terceira fase (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

As unidades começaram a ser reforçadas com mais militares. Os helicópteros transportariam o *2 Para* desde a sua localização, perto de Fitzroy, até uma zona de



reunião perto de Mount Kent. As forças de Thompson sentiam-se preparadas para prosseguir com o ataque, tendo despendido a maior parte do seu tempo a patrulhar e a reconhecer as posições e vulnerabilidades dos argentinos (Privratsky, 2014).

Desde o início das movimentações a partir de San Carlos, as condições logísticas na frente de batalha tinham piorado consideravelmente. O *42 Commando*, do Tenente-coronel Nick Vaux, que patrulhava as áreas de Mount Kent e Mount Challenger, tinha esperado vários dias pelo seu abastecimento de mantimentos e alimentos. Embora as bases de manutenção de Ajax e Teal Inlet tivessem toneladas de alimentos e mantimentos, o mau tempo tinha complicado as operações para transportar os abastecimentos de helicóptero. Quando os abastecimentos chegaram, as unidades, mais uma vez, depararam-se com a dificuldade em reconstituir as suas rações secas, uma vez que não dispunham nem de água nem de uma fonte de calor. Como consequência, os homens começavam a sofrer de diarreia e de desidratação. Valorizavam, por esse motivo, as rações dos argentinos capturadas, que continham comprimidos de combustível, chamados hexamina, para poderem ser aquecidas. O clima também continuava a contribuir para as dificuldades das forças britânicas. As unidades de Vaux tentavam construir abrigos, que os ventos fortes insistiam em destruir. Só ocasionalmente é que o sol se levantava para lhes proporcionar algum calor temporário e a oportunidade de secarem a roupa. O calçado – a típica bota militar – encharcava-se com a humidade, e os problemas podológicos eram transversais a quase todos os homens. Quando as suas mochilas, contendo roupa extra e artigos pessoais, chegaram, a 7 de junho, os homens de Vaux mal podiam conter o seu entusiasmo (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

O *42 Commando* tinha sofrido várias baixas ao passar pelas minas argentinas enquanto patrulhavam Mount Challenger. A sua difícil saída enalteceu, mais uma vez, a capacidade de atuação das forças, que tinham recebido formação em primeiros socorros enquanto navegavam para sul, a partir do Reino Unido. O terreno rochoso e montanhoso dificultava a retirada dos feridos pelas montanhas até locais nivelados, possíveis *HLZs*, perigosos para os olhares argentinos, mas que permitiam que fossem transportados por meios aéreos. Para além de o clima estar a dificultar o trabalho dos



helicópteros, uma preocupação ainda mais imediata para as unidades de combate foi a falta de macas táticas, leves mas robustas, que pudessem ser desmontadas para ajudar a transportar os feridos. Para facilitar o transporte dos feridos, bem como o reabastecimento de munições e outros materiais essenciais, as unidades organizaram equipas destinadas ao transporte com macas, não diretamente envolvidas no combate ou nas ações de manobra. Essas equipas transportariam os mantimentos nas macas para o terreno da frente de combate, e regressariam com os feridos (Privratsky, 2014).

O *Commando Logistic Regiment* e a sua equipa médica corriam de emergência em emergência, desde os primeiros desembarques em San Carlos, para tentarem cuidar dos feridos. Nessa altura, o Tenente-coronel Hellberg era pressionado quase diariamente por Northwood para enviar os números dos mortos e dos feridos. Para controlar o fluxo dessas informações delicadas, foi criada a *Field Records and Reinforcement Holding Unit*, perto da *Red and Green Life Machine*, para garantir informações confiáveis e verosímeis, necessárias para assegurar que os parentes mais próximos fossem os primeiros a serem notificados (Jolly, 1983; Privratsky, 2014).

No dia 10 de junho, um dia após a sua reunião com Moore, Thompson partilhou as suas intenções com os seus comandantes e o conceito de operações contendo as três fases para conquistar Stanley. Uma vez iniciada a batalha, todas as unidades envolvidas – *3 Para*, *42 Commando*, *45 Commando* – teriam de partilhar a única ponte que atravessa o rio Murrell para transportar o material de apoio. Esta ponte seria um ponto crítico, uma vez que permitia a única linha terrestre de comunicação entre o ponto de distribuição da *3 Commando Brigade* em Estancia House, a oeste do rio Murrell, e as unidades de manobra, cujos objetivos se situavam no lado leste. O ataque a Mount Harriet, uma operação de alta intensidade, seria ruidoso – um total de 11.000 munições de artilharia de 105 milímetros –, apoiado, ainda, por alguns navios da ATF: o *Avenger*, com fogo de apoio naval para o *3 Para*, o *Glamorgan* para o *45 Commando*, o *Yarmouth* para o *42 Commando*, e o *Arrow* para as forças especiais que conduziriam algumas pequenas operações, cirúrgicas e de precisão, mais próximas de Stanley. No total, estes quatro navios tinham 1400



munições para as suas armas de 4,5 polegadas. Entretanto, o 2 *Para* continuava a ser a reserva da brigada (Middlebrook, 2012; Privratsky, 2014).

Enquanto os planos eram revistos e refinados, o *Commando Logistic Regiment*, em Ajax, apoiava as brigadas e as bases de apoio em Teal Inlet e Fitzroy, mantendo um fluxo aéreo constante de abastecimentos para as posições de ataque. Na altura, existiam cerca de quarenta helicópteros disponíveis, incluindo mais quatro *Wessexes*, que tinham chegado a San Carlos a 9 de junho. A esperança de lhes prestar serviços de manutenção programada, como teria sido imposto em tempo de paz, já tinha desaparecido há muito tempo. O solitário *Chinook* voou 109 horas sem qualquer manutenção. Uma vez que os pilotos voavam ininterruptamente durante as horas limitadas de dia, as verificações de fugas e fissuras estruturais limitaram-se às horas em que os helicópteros eram abastecidos, ou à noite. No entanto, fitas adesivas eram utilizadas para tapar os buracos das munições. A não ser que os danos impedissem a descolagem, os pilotos corriam o risco de voar, e os britânicos conseguiram manter uma taxa operacional de quase cem por cento até ao final da guerra (Privratsky, 2014).

Desta vez, Moore estava decidido a não iniciar o ataque antes de o apoio logístico às suas forças ser assegurado. Cada homem deveria carregar dois dias de mantimentos e duas cargas de combate de alta intensidade. Todos os veículos deveriam ser abastecidos com combustível. Todas as baterias de artilharia de 105 milímetros deveriam ser empregues. Moore ordenou que houvesse 500 munições para cada peça de artilharia, apoiadas por mais 500 munições por peça nas áreas de apoio à frente de Teal Inlet e de Fitzroy. A artilharia seria complementada por fogo de apoio naval e ataques aéreos conduzidos pelos *Harriers*. Os *Royal Engineers* tinham completado as plataformas de aterragem e a capacidade de reabastecimento a jacto em San Carlos, a 5 de Junho. Os pilotos dos *Harriers* podiam, assim, prestar apoio por mais tempo, porque não tinham de regressar aos navios para reabastecer, como anteriormente. O plano era que as unidades de combate das brigadas dispusessem de dois dias de abastecimento. Cada *FBMA* teria dois dias adicionais de abastecimento. O seu suporte seria a área de manutenção em Ajax Bay, agora o apoio em terra para todas as forças terrestres. Clapp continuava preparado para fornecer reabastecimento



naval adicional de Falkland Sound para a área de manutenção de forças, conforme necessário. Os seus *LSLs* estariam a transportar abastecimentos de Ajax para as *FBMA* em Teal Inlet e em Fitzroy, em dias alternados, para manterem as áreas de apoio bem abastecidas (Privratsky, 2014).

A *Red and Green Life Machine* tinha-se dissolvido para deslocar as suas equipas médicas e cirúrgicas para Teal Inlet e Fitzroy, de forma a garantir os cuidados de transporte e as capacidades cirúrgicas. Apenas uma única equipa cirúrgica permaneceu em Ajax. O navio-hospital *Uganda* aproximar-se-ia da costa nos últimos dias, como precaução, para receber os feridos, se necessário (Jolly, 1983; Privratsky, 2014).

De acordo com os planos de apoio delineados, a *3 Commando Brigade* permaneceria em Teal Inlet. A partir daí, os abastecimentos seriam transportados quer por navios, quer por veículos com tração às quatro rodas, até um ponto de distribuição localizado em Estancia House, onde cerca de sessenta toneladas de abastecimentos seriam guardadas e camufladas antes do início do ataque. O apoio das unidades de combate, repartido entre a base de Teal Inlet e o ponto de distribuição de *Estancia*, abasteceria as suas respetivas unidades a partir do ponto de distribuição. Os helicópteros complementariam os esforços das unidades, fazendo os feridos deslocarem-se dos postos de primeiros socorros até às equipas cirúrgicas. A maior parte das reservas da *5 Brigade* permanecia em Fitzroy, assistida pelo *Commando Logistic Regiment*, que coordenava os movimentos dos abastecimentos para um ponto de distribuição em Bluff Cove, a localização inicial dos guardas escoceses. A partir daí, os abastecimentos seriam transportados para as posições das unidades. A intenção era transferir os abastecimentos entre Fitzroy e Bluff Cove, tanto por terra como por mar. No entanto, a ponte que atravessava a entrada e ligava o povoado ao ponto de distribuição ainda estava a ser reparada devido aos danos causados pelos explosivos argentinos. A agitação marítima que se instalou nos dias seguintes limitou, também, a utilização de navios de desembarque para transportar os abastecimentos para o ponto de distribuição. Estas situações exigiam uma maior dependência dos helicópteros para fazer avançar os abastecimentos a partir de Fitzroy. Tanto as unidades da *5 Brigade*



como as da *3 Commando Brigade* obtiveram abastecimentos no ponto de distribuição (Privratsky, 2014).

As esperanças dos argentinos em derrotar os britânicos tinham desaparecido. Depois de uma vantagem numérica argentina de dois para um nas forças terrestres, no início dos confrontos, agora ambos os lados tinham cerca de 9.000 soldados. A sua capacidade para atacar os britânicos era cada vez menor, com navios encalhados e a perda de quase uma centena de aeronaves. O problema da alimentação acentuava-se. As rações tinham o seu prazo de consumo expirado desde 10 de Junho e não havia pão desde há um mês. Menéndez tinha pedido a Galtieri que fizesse algo em San Carlos. Quando Galtieri recusou, Menéndez instou-o a aceitar a retirada imediata das forças argentinas das Falklands, mas Galtieri, uma vez mais, recusou. Agora, as unidades de Menéndez, ainda em grande parte viradas para sul de Stanley, estavam prestes a sentir toda a força das duas brigadas de combate de Moore e das armas de apoio de toda a *ATF* britânica. O ataque seria rápido e feroz, quando a *3 Commando Brigade* atacasse, não a partir de sul, mas a partir de oeste (Freedman, 2005; Middlebrook, 2012; Privratsky, 2014).

## 7.2. O desenrolar dos planos em direção a Stanley

O plano do Tenente-coronel Hew Pike para tomar Mount Longdon era simples, mas exigente, tendo em conta as características do terreno e as posições argentinas previstas. Pike tencionava colocar duas companhias no terreno, e manter uma terceira companhia de reserva. Esta última ficaria responsável por intervir quando fosse necessário, estabelecendo uma base de fogo de apoio de oeste/noroeste munida com morteiros, metralhadoras e mísseis *Milan*. O *3 Para*, de Pike, enfrentaria uma dura batalha contra os homens do *Regimiento de Infantería Mecanizado 7* (Freedman, 2005; Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

O apoio logístico ao ataque do *3 Para* foi organizado por dois vetores – um avançado e um de retaguarda. O posto de ajuda da unidade foi dividido da mesma



forma. O elemento logístico avançado consistia em acompanhar o percurso da companhia de apoio. Compreendia macas, onde transportariam as munições, e o posto de socorro avançado. O elemento logístico de retaguarda beneficiou de cinco veículos com lagartas Volvo, três tratores civis com reboques e quatro Land Rovers civis. Estes transportariam a maior parte das munições e dos mantimentos, bem como o posto de assistência à retaguarda, que incluía médicos e mantimentos. Os veículos não avançariam enquanto o combate não estivesse a decorrer, de modo a garantir o efeito surpresa da operação. No entanto, o problema do elemento de retaguarda era a ponte solitária sobre o rio Murrell. Os veículos não podiam atravessar a ponte para alcançar o *45 Commando*, que atacaria Two Sisters, a dois quilómetros de Mount Longdon. Thompson tinha delineado tempos precisos para as suas unidades atravessarem as suas linhas de partida: o *3 Para* sairia às 2001h dessa noite, seguido do *45 Commando*, às 2100h. Os homens tinham de transportar as suas cargas – de 5 quilograma ou mais – sobre o terreno acidentado de East Falkland, no escuro, apenas para chegar às linhas de partida. A partir destas linhas, teriam vários quilómetros a percorrer até encontrar o inimigo, e muita coisa poderia atrasar o apoio para atravessar a ponte (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

Os paraquedistas de Pike cruzaram a linha de partida com apenas alguns minutos de atraso. Uma hora depois, um comandante de pelotão pisou uma mina e a explosão acabou com as esperanças de uma aproximação e ataque silenciosos. Em poucos minutos, e com a companhia de apoio e o elemento de logística avançado ainda a caminho das suas posições, o combate começava e o *3 Para* somava as suas primeiras baixas. Os combates prolongaram-se durante toda a noite, enquanto os paraquedistas lutavam nas encostas de Mount Longdon. Entretanto, o elemento logístico de retaguarda do *3 Para* estava a sofrer atrasos significativos ao atravessar a ponte sobre o rio Murrell. Uma das companhias do *45 Commando* só chegou à linha de partida para o ataque a Two Sisters às 2300h, duas horas mais tarde do que o previsto, o que acabou por alterar o plano de ataque a sul. A equipa de reconhecimento não teria escolhido a melhor rota para uma companhia de homens carregados com o módulo de marcha, não só com o seu próprio equipamento e munições, mas também



com os mísseis *Milan*, cada um pesando mais de treze quilograma. Quando, finalmente, o elemento de retaguarda chegou à base de Mount Longdon, já o batalhão estava a precisar urgentemente de apoio médico e de mantimentos. Dois assistentes médicos da companhia já tinham sido mortos, enquanto tentavam ajudar os feridos. A *HLZ* dos helicópteros que faziam o transporte dos feridos para Teal Inlet localizava-se a oeste da Ponte Murell, e os veículos terrestres que acompanhavam o elemento de retaguarda eram essenciais para tirar os feridos do campo de batalha e levá-los até à *HLZ*. Tinham sido atribuídos helicópteros *Wessex* a cada brigada, especificamente para ajudar na retirada dos feridos. Agora já estavam possibilitados de comunicar diretamente com os pilotos dos helicópteros, utilizando as suas próprias linhas de rádio, sem precisarem de coordenar com um quartel-general superior, como acontecera anteriormente, em Goose Green. Lamentavelmente, estes *Wessex* não estavam preparados para voar durante a noite. Ao amanhecer, já se esperava uma acumulação de baixas no local de aterragem, a aguardar transporte (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

Este problema surgiu do simples facto de nenhum dos helicópteros, empenhados para a evacuação do campo de batalha, ter sido configurado com equipamento ou pessoal para providenciar tratamento médico contínuo aos feridos. Os britânicos não dispunham de helicópteros de apoio médico. Os helicópteros como os *Gazelle* e os *Scout* transportavam os feridos no compartimento posterior de onde tinham sido retirados os assentos. O espaço era tão restrito que não comportava macas. Felizmente, as distâncias até aos postos de Teal Inlet ou Fitzroy eram inferiores a vinte quilómetros (Privratsky, 2014).

No final da manhã, os paraquedistas britânicos tinham vencido o combate com os argentinos. Mas o *3 Para* encontrava-se, agora, no alvo da artilharia e do fogo de morteiros, o que dificultava a exploração das operações em direção a Wireless Ridge. A luta para tomar Mount Longdon tinha custado ao *3 Para* dezassete vidas e mais de quarenta feridos. Nos dois dias que se seguiram, somaram mais seis mortes. Das vinte e três mortes, dezoito perderam a vida antes de chegarem ao posto médico. Dada a formação médica que a unidade recebeu a caminho das Falklands, foi possível manter



alguma assistência no campo de batalha. A experiência do *3 Para* acentua a dificuldade de extrair os feridos dos locais das baixas para os locais de tratamento ou evacuação, mesmo quando a distância até esses pontos é de apenas centenas de metros (Privratsky, 2014).

Os restantes combates tiveram custos consideravelmente menores. Os homens do *45 Commando* preparavam-se para atacar Two Sisters e depararam-se com as forças de defesa argentinas. Os resultados foram muito positivos. Em pouco mais de quatro horas, os seus homens tinham destruído as posições argentinas, que se estendiam em direção a Tumbledown. Debaixo de fogo argentino direto e indireto, quatro homens morreram e outros dez ficaram feridos (Privratsky, 2014).

Também o *42 Commando* obteve sucesso nos combates em Mount Harriet, dois quilómetros a sul de Two Sisters. Enquanto uma das companhias criava um desvio para oeste de Mount Harriet, as restantes duas companhias atacariam a partir de leste para a retaguarda argentina. Para garantir o abastecimento durante o combate, o comando formou um “pelotão de transporte” com trinta e quatro homens da sua companhia para transportar munições, equipamento crítico e, possivelmente, baixas. Este pelotão seria constituído por administrativos, cozinheiros e quem não estivesse diretamente envolvido nos combates. Após oito horas de combate, o *42 Commando* tinha alcançado o seu objetivo, apenas com a perda de um único homem e o ferimento de outros vinte. Tendo cortado, a leste, a rota de fuga dos defensores, os britânicos capturaram trezentos prisioneiros do *Regimiento de Infantería Mecanizado 4*, incluindo o seu comandante (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

Ao nascer do dia, a *3 Commando Brigade* tinha alcançado os seus objetivos. O apoio de fogo naval tinha sido sustentado e eficaz, mas não sem um custo significativo. Enquanto algumas unidades lutavam nas encostas das montanhas, um míssil *Exocet* atingira o contratorpedeiro *Glamorgan*. Uma dúzia de homens não sobreviveu, e outra dúzia ficou ferida. Fora o último acidente envolvendo navios sofrido pela *Royal Navy*. Uma hora mais tarde, a *Royal Air Force* lançou vinte e uma bombas que, apesar de terem falhado os seus alvos, abalaram os nervos dos argentinos presentes em Stanley (Privratsky, 2014).



A unidade de reserva, o *2 Para*, deslocava-se da sua área perto de Mount Kent para Mount Longdon. Sem qualquer sinal de contra-ataque argentino, as unidades puderam retirar as suas baixas das três montanhas e fazer avançar os seus grupos de apoio com o reabastecimento necessário. Os pilotos dos helicópteros iniciaram o processo moroso de realocização das baterias de artilharia para a fase seguinte da batalha e reabasteceram as baterias com munições dos *stocks* de reserva em Teal Inlet (Privratsky, 2014).

Entretanto, a *5 Brigade* concluía os planos de ataque e armazenamento avançado de munições de artilharia. No dia seguinte, os esforços reorientaram-se para a mudança de equipamento e abastecimentos para a fase seguinte da batalha, bem como para a satisfação das necessidades imediatas da unidade. Todos os helicópteros disponíveis trabalharam para reabastecer a unidade com munições. Um helicóptero *Sea King* foi capaz de mobilizar as munições de 105 milímetros desde San Carlos em cerca de 75 minutos, ida e volta. Acrescentando-se o tempo de reabastecimento, o tempo de paragem para manutenção, o arco noturno, os sequestros, os ataques aéreos argentinos, é possível compreender como a logística afetou todas as faces desta operação (Privratsky, 2014; Valovcin, 1992).

A base de apoio de Teal Inlet continuou a avançar os abastecimentos até ao ponto de distribuição em *Estancia*, tanto por terra como por mar. A partir daí, os elementos de apoio das unidades recolhiam-nos e transportavam-nos para locais de expedição ao longo do único caminho que atravessava a ponte sobre o rio Murrell. Durante esses movimentos, a ponte ruiu sob o peso do veículo blindado carregado de munições, mesmo após as reparações levadas a cabo pela *Royal Engineers* nos dias anteriores, anulando a única via de abastecimento terrestre da *3 Commando Brigade*. Os engenheiros montaram uma ponte portátil<sup>13</sup> em Fitzroy para substituir a ponte danificada na outra margem do rio Murrell, tendo depois assegurado o seu transporte até lá através do *Chinook* (Privratsky, 2014).

---

<sup>13</sup> Ponte modular que permite o seu transporte rápido e fácil por terra, mar e ar.



Os preparativos estavam a compor-se para os britânicos retomarem a ofensiva. O *timing* e o sucesso do combate em Tumbledown era crucial para não expor o *2 Para*, em *Wireless Ridge*, à luz do dia. Tumbledown era visto pelos argentinos como terreno chave na defesa de Stanley, dado que dominava outras colinas circundantes. Com o lado norte protegido por encostas íngremes, e com combatentes argentinos posicionados em Mount William, a protegerem o flanco de leste, as forças argentinas estavam concentradas a oeste e a sul de Tumbledown. Após um ataque de diversão dirigido a sul, a artilharia britânica, o fogo de apoio naval e os *Harriers* destruíram Tumbledown. No total, contabilizaram-se duas mortes e uma dúzia de feridos. Porém, após ultrapassarem o primeiro objetivo, as companhias depararam-se com posições defensivas abrigadas pelo caminho que conduzia ao topo de Tumbledown. Chegando ao cume, os guardas escoceses combateram arduamente durante dez horas, ganhando o controlo de Tumbledown. Nove homens perderam a vida, outros quarenta e três ficaram feridos. Entretanto, quase ao nascer do dia, os gurkhas tomaram Mount William sem qualquer resistência, não contabilizando mais baixas (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

Por esta altura, o *2 Para* já tinha derrotado os argentinos em *Wireless Ridge*. Ao contrário do que acontecera em *Goose Green*, os paraquedistas tinham agora um extenso apoio de artilharia. O ataque do *2 Para* seria ruidoso, com o fogo a ter início antes de cruzarem as suas linhas de partida. Para além da artilharia, a fragata *Ambuscade* apoiaria o ataque. A barreira de fogo desmoralizou os argentinos, que acabaram por abandonar as suas posições numa tentativa de sobrevivência. Quando os combates terminaram, o *2 Para* tinha sofrido três baixas e onze feridos. Estima-se que o número de baixas argentinas ficou nos 25 mortos e 125 feridos (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

Com Tumbledown e Mount William agora consolidados, Wilson ordenou ao Tenente-coronel Johnny Rickett, o comandante da Guarda Galesa, que atacasse e protegesse Sapper Hill. Três argentinos foram mortos num breve tiroteio, e os restantes abandonaram rapidamente as suas posições e fugiram em direção a Stanley, tendo os combates por Sapper Hill terminado (Privratsky, 2014).



Com a consolidação dos objetivos, algumas baterias de artilharia britânica estavam, agora, reduzidas a algumas munições, mas não havia pressa em reabastecer as posições de tiro. Para os habitantes de Stanley, tinham sido quatro dias aterradores (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

A batalha disputada nas montanhas em torno de Stanley marcou uma grande diferença relativamente a Goose Green. Aquilo que se aprendeu no início da campanha havia sido aplicado. Agora vitoriosos, os britânicos estavam prestes a transitar para uma das fases mais difíceis da guerra – implementar uma paz disciplinada numa comunidade devastada pela guerra. A transição e o regresso final à normalidade em Stanley trariam desafios e preocupações adicionais para os britânicos, cansados da guerra e, em particular, para os logísticos das unidades de apoio (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

### **7.3. A rendição da Argentina**

Embora as unidades militares estivessem a aderir a um cessar-fogo no final da manhã de 14 de junho, a Argentina não se tinha rendido. Menéndez estava a ser pressionado por Galtieri para lançar um contra-ataque e alguns militares argentinos ainda acreditavam que poderiam ser reforçados com ajuda proveniente de West Falkland ou do continente. Por seu lado, as forças especiais britânicas entraram em contacto com os argentinos em Stanley, na esperança de encorajar uma rendição. Após Menéndez ter aceitado discutir as propostas lançadas, foi organizada uma sessão secreta para que este e Moore se encontrassem. Em Londres, aguardava-se impacientemente o resultado das negociações. Aparentemente, os argentinos não estavam preparados para lutar e, de armas no chão, tinham-se rendido (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).



Figura 11 - Major-General Moore segura o documento da rendição da Argentina, assinado a 14 de junho de 1982 (Privratsky, 2014)

Já no arco noturno, Moore deslocou-se até Stanley para aceitar a rendição argentina. A reunião entre os dois comandantes durou relativamente pouco tempo e, às 2130h daquela noite, Menéndez assinava o documento onde aceitava oficialmente a proposta de rendição. Segundo o acordo, as unidades argentinas manteriam as suas bandeiras, os oficiais conservariam as suas armas de fogo, os comandantes permaneceriam no comando das suas unidades, formar-se-ia um grupo de trabalho misto entre as duas forças para resolver problemas relacionados com o pessoal e com a logística, e os prisioneiros de guerra seriam agrupados junto ao aeródromo para, assim que possível, serem transportados de volta para a Argentina. Num outro documento, falava-se sobre a notificação dos militares, a entrega das armas e dos equipamentos, bem como o cerco às forças argentinas. Moore transmitiu o resultado do encontro ao Almirante Fieldhouse, terminando com a notícia de que *“as Falklands estavam, novamente, sob o governo desejado pelos habitantes”*. Margaret Thatcher declarou na *House of Commons* que, 74 dias depois de as Falklands terem sido invadidas, o General Moore havia obtido do general Menéndez a rendição de todas as forças argentinas em *East* e *West Falklands*, juntamente com as suas armas e equipamentos (Freedman, 2005; Privratsky, 2014).

Por volta das 2200h, Moore dirigiu-se aos habitantes de Stanley e disse a todos que lamentava ter demorado tanto tempo a chegar a Stanley. Logo os locais levaram o general em ombros e festejaram o feito britânico. Mas a cidade estava um caos. Pelas ruas encontravam-se armas, munições, homens mortos, partes de corpos e escombros, o saneamento básico da cidade tinha-se degradado de forma assustadora

e a rede elétrica estava interrompida. O fogo exercido sobre Stanley havia danificado os serviços locais, incluindo a canalização, e na cidade sentia-se o cheiro a lixo, a cadáveres e a excrementos humanos. Várias casas e edifícios tinham ficado em chamas com os bombardeamentos. Os argentinos, frustrados, ainda incendiaram outras casas. As estradas permaneciam intransitáveis devido à lama e ao equipamento argentino abandonado. Em redor da cidade havia campos de minas e armadilhas. E o cenário repetia-se noutras povoações mais distantes. Embora a paz estivesse próxima, a ordem na capital estava longe de ser alcançada (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).



*Figura 12 - Os Royal Marines erguem a bandeira do Reino Unido em frente à Government House (Anderson, 2002)*

#### **7.4. Após a rendição: devolver a paz**

O controlo e o restabelecimento da ordem recaíam, agora, diretamente sobre Moore. Este estaria encarregue não só das necessidades das suas forças terrestres, mas também da população civil de todas as ilhas e mais de 8.000 prisioneiros



argentinos. Após a rendição, Moore coordenou com Menéndez a transferência dos prisioneiros (Privratsky, 2014).

Sem comunicações em nenhuma das povoações, Moore pediu a Clapp para avaliar esta situação para que a mesma fosse colmatada. O *HMS Intrepid* ficou em San Carlos para colaborar na avaliação dessa área, e o *Fearless* ficou em Stanley para ajudar a coordenar os requisitos logísticos. Helicópteros foram deslocados para cada povoação, para visitar cada casa e determinar as necessidades. E os navios mantiveram-se sob escolta aérea, dadas as incertezas que persistiam quanto à atitude da Argentina – a rendição assinada apenas envolvia as forças terrestres. Era importante assegurar o abastecimento de Stanley, onde se encontrava a maioria dos prisioneiros de guerra. Simultaneamente, os engenheiros precisavam de restabelecer os serviços básicos, como água, eletricidade e esgotos. O aeródromo precisava de reparações para que os aviões pudessem aterrar após o longo voo de Ascensão. Estava, ainda, em plano o difícil desafio de localizar e desmantelar os milhares de minas espalhados fora da cidade (Thompson, 2008; Privratsky, 2014).

Os britânicos concentraram-se rapidamente em fazer regressar à Argentina os milhares de prisioneiros de guerra. Nessa altura, já tinham assumido a responsabilidade por mais de 10.000 prisioneiros, alocados em navios e nas imediações de East Falkland. Não existiam abrigos suficientes, e as tendas tinham-se afundado com o *Atlantic Conveyor*, restando a hipótese de recorrerem a cercas de arame farpado para confinar a maioria dos prisioneiros, o que estava longe de ser uma solução ideal. O embargo naval britânico e a retirada total da Marinha Argentina após o naufrágio do *Belgrano* tinham paralisado a capacidade de a Argentina manter a sua força de combate armada e alimentada. Restaram menos de três dias de comida para as unidades argentinas no momento da rendição. Três dias após a rendição, os prisioneiros argentinos foram enviados por mar para sul da Argentina. A 20 de junho, os britânicos tinham repatriado a maioria dos prisioneiros, mas retiveram 600 oficiais, incluindo Menéndez, como garantia contra Galtieri, caso este mudasse de ideias sobre a rendição. Com a partida dos prisioneiros, um dos desafios mais difíceis chegou ao fim – providenciar alimentos (Privratsky, 2014).



Para transportar a maior parte das unidades e dos abastecimentos para Stanley, os britânicos optaram pelo movimento navio-terra, contando com as embarcações de desembarque e os *mexeflotes*. Após chegarem a Stanley, os logísticos assumiram o controlo dos veículos argentinos em funcionamento para colaborarem na distribuição de mantimentos em toda a cidade. Para além do transporte de abastecimentos e unidades, os *LSLs* serviam, também, para alojamento e para que os homens pudessem tomar banho e limpar o seu equipamento. Outros tornavam-se oficinas flutuantes e fontes de abastecimento. Com tanto movimento em torno de Stanley, era compreensível que fosse necessário controlar o tráfego tanto em redor do fundeadouro como nas áreas portuárias limitadas. Um comandante da *Royal Navy* chegou do Reino Unido para servir de capitão de porto, cerca de uma semana mais tarde (Privratsky, 2014).

A rede de saneamento de Stanley demorou uma semana a ser reparada, e a rede de eletricidade duas semanas. Os britânicos acabaram por instalar uma rede elétrica com uma capacidade muito superior para gerar energia comparativamente à que existia antes da guerra. Foi instalada uma rampa de descarga na extremidade oriental de Stanley para permitir o descarregamento dos *mexeflotes* e dos *LCUs*. Fundearam um tanque de combustível ao largo de Stanley e instalaram um oleoduto. Outros logísticos concentraram-se na expansão dos cuidados médicos para civis. Equipas do *16 Field Ambulance* prestaram tratamento adicional aos residentes após a rendição. Uma semana após a rendição, chegaram mais elementos médicos por navio. A 29 de junho, o *Uganda* mudou-se para Port William Harbour, para fornecer cuidados médicos e apoio a serviços de evacuação (Privratsky, 2014; Way, 1984).

No final da guerra, o aeródromo de Stanley tinha-se tornado um mar de lama. Os engenheiros concluíram a limpeza e a reparação temporária da pista pouco depois da partida dos prisioneiros argentinos, incluindo a instalação de um radar de defesa aérea, controlo de tráfego aéreo e um *Instrument Landing System*. O renovado aeródromo de Stanley passaria a ter um papel fundamental nas futuras ações de proteção das Falklands (Privratsky, 2014).



A limpeza dos campos de minas foi especialmente complicada por diversos motivos. Primeiro, muitas das minas eram feitas de plástico, e dificilmente detetadas pelos radares; depois, o facto de a Argentina não ser signatária da Convenção de Genebra permitiu-lhe não identificar os campos de minas com sinais de aviso. Para concluir aquela que foi, talvez, a tarefa mais desafiante no pós-guerra, os britânicos conseguiram a ajuda de militares argentinos e dos próprios habitantes de Stanley. Um ano após a rendição, os esforços de desminagem tinham recuperado 4.500 granadas, 20.000 munições de morteiros, 12.000 projéteis, 2.000 minas por explodir, 284 mísseis, 88 bombas e grandes quantidades de munições ainda seladas. Infelizmente, os campos de minas ainda hoje restringem o movimento em algumas áreas em torno de Stanley. As operações de desminagem continuam, e algumas praias perto de Stanley permanecem interditas (Privratsky, 2014; Way, 1984).

A desagradável tarefa de exumar os mortos já teria sido iniciada a 14 de junho. Caixões e materiais de embalsamento tinham sido enviados a bordo do *MV Strathewe* com o grupo *Graves Registration* da *Royal Pioneer Corps*, a primeira equipa do género que os britânicos tinham formado desde a Segunda Guerra Mundial. A sua tarefa foi concluída em apenas duas semanas. Catorze dos mortos foram enterrados no *War Graves Commission Cemetery*, em San Carlos, incluindo H. Jones, e os restantes foram repatriados (Privratsky, 2014).

## 7.5. O saldo pós-guerra

A 25 de junho, os primeiros escalões de unidades britânicas começaram a abandonar as Falklands para regressarem ao Reino Unido. A 14 de julho, o quartel-general do Almirante Fieldhouse emitiu um plano de apoio logístico para o que viria a chamar-se a Guarnição das Ilhas Falklands, que previa o abastecimento da população até ao final de setembro. Em Agosto, a *ATF* tinha conseguido restabelecer a ordem e os serviços básicos nas Falklands, e o trabalho excedeu as expectativas de todos (Privratsky, 2014; Valovcin, 1992).



Os custos da guerra estimados para cada uma das partes foram os seguintes:

Reino Unido	Argentina
255 mortos	750 mortos
777 feridos (10% incapacitados)	1100 feridos
6 navios (entre muitos outros danificados)	Grande quantidade de equipamento perdido
20 aeronaves	
1 bilhão de libras esterlinas (custo total)	

Tabela 1 - Os custos da Guerra das Falklands (Privratsky, 2014)

Graças a alguma sorte e ao facto de os seus comandantes se terem concentrado em assegurar a logística, o Reino Unido tinha consigo um enorme feito militar, vencendo a guerra pelas Falklands com uma desvantagem inicial face à Argentina – a distância. E o seu foco na coordenação das componentes tática e logística manteve-se tanto durante as operações anfíbias como após a rendição. Antes da batalha pelas montanhas em redor de Stanley, Moore e a *5 Infantry Brigade* tiveram o cuidado de colocar os abastecimentos e o poder de fogo no local. Também Thompson foi alterando os planos para a invasão a Stanley e parou as forças após a primeira fase de ataques, para garantir que o apoio suficiente avançasse para manter o ímpeto. A batalha pelo terreno elevado em redor de Stanley manteve-se eficaz, tanto devido aos combates heroicos, como aos planos bem executados para garantir que as unidades continuassem a receber o apoio de que necessitavam (Privratsky, 2014).

A campanha das Falklands atestou, sem dúvida, a capacidade britânica para atuar quando o tempo urge e os recursos são escassos. Os líderes britânicos contaram com uma forte linha de apoio, conduzida por milhares de homens e mulheres que trabalhavam nos bastidores, por vezes a milhares de quilómetros de distância, e que procuravam garantir a sustentação das suas necessidades.

Os planos para a aquisição de navios mercantes foram um dos pontos-chave para vencer esta guerra, mostrando que os britânicos compreenderam, rapidamente, a necessidade de um transporte estratégico sem restrições. Infelizmente, os problemas com os bens consumíveis, presentes nas diferentes batalhas travadas até à conquista de Stanley, indicaram que os fatores de planeamento exigiam atenção



imediate para evitar falhas no terreno. Os efeitos dispendiosos de não integrar plenamente a logística e a tática tornaram-se evidentes duas vezes durante esta guerra. Em Goose Green, o *2 Para* entrou na batalha com menos apoio do que o necessário. No rápido avanço para Fitzroy, os britânicos descobriram que levariam quase uma semana a conseguir mantimentos e serviços. Esta situação foi bastante diferente da acumulação retardada após o desembarque anfíbio e o movimento de abastecimentos pelo *LSL* para o outro lado de East Falkland. No istmo que conduz a Goose Green, a *3 Commando Brigade* avaliou mal a necessidade de apoio. Quando o *2 Para* aproveitou uma oportunidade para avançar, a *5 Brigade* não considerou a eventual dificuldade de sustentar um batalhão de paraquedistas, já em Fitzroy. Ambas as situações produziram consequências, mas nenhuma delas comprometeu o resultado da guerra. Se comandantes como Clapp e Thompson não se tivessem concentrado na integração da logística e das operações de combate, o desfecho desta guerra poderia, no entanto, ter sido diferente.

Mas a logística britânica nem sempre foi bem-sucedida. A principal razão deveu-se a uma visão macro da logística e à ignorância dos seus pontos micros, os nós que ligavam as várias peças da corrente de sustentação logística. Tal acabou por se repercutir durante toda a campanha, alargando a linha de tempo de ação, provocando várias perdas materiais e humanas e, conseqüentemente, sobrecarregando a sustentação logística. Valeu-lhes, em muitas ocasiões, o apoio civil na sustentação logística.

Algumas das falhas ao nível logístico, prenderam-se com o facto da real quantidade de munições necessária ter excedido, em larga escala, as taxas previstas, assim como aconteceu com os veículos de transporte, sobretudo aéreos e terrestres. A importância dos helicópteros de transporte dos feridos, desde o ponto de lesão até ao local de tratamento médico-cirúrgico é outro fator de análise. Embora rudimentar, esse transporte demonstrou-se, na maioria dos casos, eficaz, devido à preparação dos britânicos na prestação de primeiros socorros em diversas instâncias. Da mesma forma, é relevante atentar na falta de capacidade de os helicópteros transportarem cargas pesadas, assim como a relevância do reabastecimento em voo. O deficitário



apoio logístico às operações britânicas fora da área da OTAN também se revelou um fator limitativo.

Numa guerra onde os desafios logísticos tinham sido previamente inimagináveis, os argentinos haviam duvidado que o Reino Unido assumisse os riscos que lhes estavam associados. Porém, a forte organização britânica veio mostrar a todos que é possível sair vitorioso quando há empenho no rigor logístico e tático.

No final da guerra, Galtieri e a sua Junta foram afastados do governo, deixando o novo governo democrático num estado económico muito mais calamitoso do que antes da invasão (Privratsky, 2014; Valovcin, 1992).





## Conclusão

A campanha das Falklands foi um conflito marcante na história militar e política do Reino Unido e da Argentina, o qual permitiu concluir que o correto balanceamento entre a tática, cujo objetivo é gerar efeitos, e a logística, uma função de combate, é essencial para alcançar estado final desejado em qualquer operação. As nações perderam guerras no passado quando não conseguiram integrar ambas.

Esta dissertação teve como principal objetivo estudar os acontecimentos relacionados com a componente logística da campanha, focando, em particular, os aspetos e eventos mais relevantes durante a guerra e as decisões que os oficiais britânicos tiveram de tomar para fazer face aos sucessivos problemas enfrentados durante as operações.

Numa fase inicial, como forma de enquadramento histórico, foi considerada relevante e fundamental a análise e compreensão dos motivos que provocaram a disputa pelas Falklands entre o Reino Unido e a Argentina. Foi feita uma breve viagem no tempo, partindo no século XVIII até ao culminar da guerra em 1982. De seguida, e após o estudo de toda a situação tática, operacional e estratégica no Atlântico Sul, todo o esforço foi canalizado para perceber como o EASC britânico reagiu e se articulou perante desafios tão particulares e condições absolutamente inóspitas.

Uma das inferências retiradas veio confirmar, uma vez mais, que a preparação logística das operações pode influenciar, em grande medida, o saldo final de qualquer conflito militar. Neste sentido, foi possível perceber o peso que as ações do EASC tiveram e o quão influenciaram o desenrolar de toda a ação no campo de batalha. De certa forma, ficamos cientes de que determinados elementos e ferramentas essenciais ao comando e controlo das operações podem ser rapidamente anulados a partir do momento que a sustentação logística das manobras táticas é quebrada, afetando a fita temporal do planeamento, a direção do curso da guerra e a intensidade das ações.

Relativamente a algumas dificuldades que senti durante a realização deste trabalho, devo realçar a articulação entre a componente tática e a componente do



apoio de serviços durante as fases mais emocionantes e decisivas da guerra. Por um lado, o fascínio e deslumbre com a leitura, análise e descrição das manobras realizadas pela força de desembarque britânica; por outro, a necessidade em não perder o foco principal da dissertação, que se prendeu em identificar como o EASC britânico, às custas do *Commando Logistic Regiment*, se articulou e adaptou para responder às necessidades logísticas da *3 Commando Brigade* e da *5 Infantry Brigade*.

Na perspetiva de enriquecer um pouco mais o conteúdo desta dissertação, procurei o contacto da Embaixada Britânica em Portugal, com o intuito de obter uma reunião que pudesse conferir algum valor acrescentado. Devido à situação epidémica, ficámos apenas pela troca de breves *e-mails* e na partilha de alguns documentos. Por outro lado, e na eventualidade de dar continuidade a este trabalho, considero ser vantajoso a consulta de documentos que estejam escritos por “mãos” argentinas. Primeiro, a fim de cruzar informação e confirmar determinados pontos de vista aqui refletidos; mais tarde, para analisar também como o governo argentino reagiu a um dos empenhamentos militares mais improváveis e, sobretudo, como foi conduzida a sua preparação logística para responder à *ATF* britânica no Atlântico Sul.



## Referências

- ADKIN, Mark, *The Battle of Goose Green*, Great Britain, Pen and Sword, 1992.
- ANDERSON, Duncan, O'NEILL, Robert, *Essencial Histories, The Falklands War 1982*, United Kingdom, Osprey Publishing, 2002.
- BADSEY, Stephen, *The Logistics of the British Recovery of the Falkland Islands 1982*, International Forum on War History: Proceedings, 2013.
- BBC, *Malvinas ou Falklands, a visão de Argentina e Grã-Bretanha*, [https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/03/120330\\_malvinas\\_falkland\\_entenda](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2012/03/120330_malvinas_falkland_entenda), acessado em março de 2020.
- BBC, *Who are the Gurkhas?*, <https://www.bbc.com/news/uk-10782099>, acessado em junho de 2020.
- CLAIR, Carol D., *Lessons in Combat Service Support Tactical Mobility: The Afghanistan Conflict, Falklands War and Operation Desert Shield/Desert Storm*, Fort Leavenworth, Kansas, School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff Colleague, 1993.
- CLAPP, Michael, SOUTHBY-TAILYOUR, Ewen, *Amphibious Assault Falklands: The Battle of San Carlos Water*, Great Britain, Pen and Sword, 2007.
- CONHECIMENTO CIENTÍFICO, *Pacto de Varsóvia - O que foi, origem, história e contexto*, <https://conhecimentocientifico.r7.com/pacto-de-varsovia/>, acessado em maio de 2020.
- DIAS, Carlos Mendes, *Sobre a Guerra: Política, Estratégia e Tática*, Lisboa, Prefácio, 2010.



ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, *Falkland Islands War*,  
<https://www.britannica.com/event/Falkland-Islands-War>, acessido em Junho de 2020.

FREEDMAN, Sir Lawrence, *The Official History of the Falklands Campaign*, United Kingdom, Routledge, 2005.

FREEDMAN, Lawrence, GAMBA-STONEHOUSE, Virginia, *Signals of War: The Falklands Conflict of 1982*, London, Faber & Faber, 1990.

GÓMEZ, Martin, *Malvinas na Universidade: Concurso de Ensaios 2012*, Buenos Aires, Subsecretaria de Gestão e Coordenação de Políticas Universitárias, 2013.

INFOPEDIA, *Crise do Suez*, [https://www.infopedia.pt/\\$crise-do-suez](https://www.infopedia.pt/$crise-do-suez), acessido em maio de 2020.

JOLLY, Rick, *The Red and Green Life Machine: A Diary of the Falklands Field Hospital*, London, Century, 1983.

LEACH, Henry, *Endure No Makeshifts: Some Naval Reflections*, Barnsley, Leo Cooper, 1993.

MIDDLEBROOK, Martin, *The Falklands War*, Barnsley, Pen and Sword, 2012.

PRINCE, Stephen, *British command and control in the Falklands Campaign*, London, Routledge, 2010.

PRIVRATSKY, Kenneth L., *British Combat Service Support During the Falkland Islands War: Considerations for Providing Operational Sustainment to Remote Areas*, Fort Leavenworth, Kansas, School of Advanced Military Studies, U.S. Army Command and General Staff College, 1986.

PRIVRATSKY, Kenneth L., *Logistics in the Falklands War, Behind the British Victory*, Great Britain, Pen and Sword, 2014.



RIBEIRO, António Pinto, GUERRA, Artur, *Países, Povos e Continentes*, Círculo de Leitores e Bertelsmann Lexikothek Verlag GmbH, 1988.

SPELLER, Ian, TUCK, Christopher, *Amphibious Warfare: Strategy & Tactics from Gallipoli to Iraq*, United Kingdom, Amber Books Ltd, 2014.

STINNETT, Richard, *Operation Corporate: Parallels of the Joint Operational Access Concept*, USA, USMC Command and Staff College, 2013.

THATCHER, Margaret, *The Downing Street Years*, United Kingdom, HarperCollins, 1993.

THOMPSON, Julian, *Three Commando Brigade in the Falklands: No Picnic*, Great Britain, Pen and Sword, 2008.

VALOVICIN, Major Paul, *Logistics Lessons for the Operational Commander - The Falklands War* -, USA, Naval War College, United States Air Force, 1992.

WAY, Peter, *The Falklands: The Aftermath*, London, Marshall Cavendish, 1984.





## Apêndices



**Apêndice I: Frota naval britânica e unidades aéreas navais que participaram no conflito do Atlântico do Sul**

Os navios a seguir mencionados (tabela 2) foram os que participaram nas operações britânicas no Atlântico do Sul (Stinnett, 2013).

<b>Royal Navy</b>	
<b>5 Submarinos (propulsão nuclear)</b>	3 VALIANT 2 SWIFTSURE
<b>1 Submarino Patrulha (diesel-elétrico)</b>	OBERON
<b>2 Porta-aviões V/STOL</b>	1 HERMES 1 INVINCIBLE
<b>2 Navios de Assalto Anfíbio</b>	FEARLESS
<b>8 Contratorpedeiros de Mísseis Guiados 3D</b>	2 COUNTY 1 Type 82 5 Type 42
<b>15 Fragatas</b>	2 ROTHESAY 4 LEANDER 7 Type 21 2 Type 22
<b>2 Navios-Patrulha Costeiros</b>	CASTLE
<b>1 Navio-Patrulha</b>	ENDURANCE
<b>3 Navios Hidrográficos (utilizados como navios de evacuação médica)</b>	HECLA
<b>Royal Maritime Auxiliary Service</b>	
<b>1 Rebocador</b>	1 Embarcação de Amarração e Salvamento
<b>Royal Fleet Auxiliary</b>	
<b>10 Navios Petroleiros</b>	1 Porta-helicópteros
<b>4 Navios de Reabastecimento</b>	6 Navios Logísticos
<b>1 Navio de Abastecimento</b>	
<b>Ships Taken Up From Trade</b>	
<b>2 Transatlânticos</b>	1 Navio Porta-Contentores
<b>1 Navio-Escola (convertido em navio-hospital)</b>	15 Navios-Tanque
<b>4 Navios de Passageiros</b>	4 Navios de Apoio <i>Offshore</i>
<b>6 Navios de Carga</b>	3 Rebocadores
<b>8 Supercargueiros <i>Roll-On/Roll-Off</i></b>	1 Navio Especial Lança-cabo 5 Arrastões (usados como Navios de Guerra de Minas)

Tabela 2 – Frota Naval Britânica no Atlântico Sul (Stinnett, 2013)



Na segunda tabela, constam as unidades aéreas navais que participaram no conflito do Atlântico Sul. Os navios de onde aquelas operaram encontram-se entre parênteses.

<b><i>Fleet Air Arm Squadrons</i></b>
4 Esquadrões com aviões Sea Harrier V7STOL (Porta-aviões)
1 Esquadrão com helicópteros Lynx MK 2 (Porta-aviões, Contratorpedeiros, Fragatas)
5 Esquadrões com helicópteros Sea King MK 2/4/5 (Porta-aviões, Navios de Assalto Anfíbio, Navios Auxiliares, Navios Mercantes)
1 Esquadrão com helicópteros Wasp MK 1 (Fragatas, HMS Endurance, navios hidrográficos, navios mercantes)
4 Esquadrões com helicópteros Wessex Mk 3/5 (Contratorpedeiros, Navios Auxiliares, Navios Mercantes)

*Tabela 3 – Frota de Aeronaves Navais (Stinnett, 2013)*

Aeronaves da *Royal Air Force*, com sede no Reino Unido e na Ilha de Ascensão, que também apoiaram as operações:

- Helicópteros de Carga Pesada *Chinook*;
- Aviões de carga *Hercules*;
- *Maritime Patrol Aircraft Hawker-Siddeley Nimrod*;
- Caça *Phantom FGR 2*;
- Helicópteros de Busca e Resgate *Sea King*;
- Avião de Carga *VC 10*;
- Avião de Reabastecimento Aéreo *VICTOR K2*,
- Bombardeiro estratégico *Vulcan B* (Stinnett, 2013).



## Apêndice II: Constituição e estrutura da 3 *Commando Brigade*

<b>3 Commando Brigade (Royal Marine)</b>
Headquarters, 3rd Commando Brigade
29 Commando Regiment Royal Artillery
59 Independent Squadron Royal Engineers
40 Commando Battalion RM
42 Commando Battalion RM
45 Commando Battalion RM
2nd Battalion Parachute Regiment
3rd Battalion Parachute Regiment
<i>Commando Logistic Regiment</i>
3 Commando Brigade HQ and Signals Squadron
3 Commando Brigade Air Squadron
2 X Medium Reconnaissance Troops
T Battery 12 Air Defence Regiment
Air Defence Troop
1 X Raiding Squadron
Mountain and Arctic Warfare Cadre
2, 3 & 6 Sections Special Boat Squadron
D & G Squadrons 22nd SAS Regiment
3 X Tactical Air Control Parties
Air Maintenance Group
Rear Link Detachment 30 Signal Regiment
3 X Mexefloat Detachments 17 Port Regiment Royal Corps of Transport
3 X Surgical Support Teams
5 X Landing Ship Logistics Detachments 17 Port Regt.
Postal Courier Detachment
Detachment RAP Special Forces
Detachment 47 Air Despatch Squadron
Detachment 49 EOD Squadron 33 Engineer Regiment
Y Troop Detachment (Comunications)
Commando Forces Band (stretcher-bearers)

Tabela 4 – Constituição da 3 *Commando Brigade* (Clair, 1993)

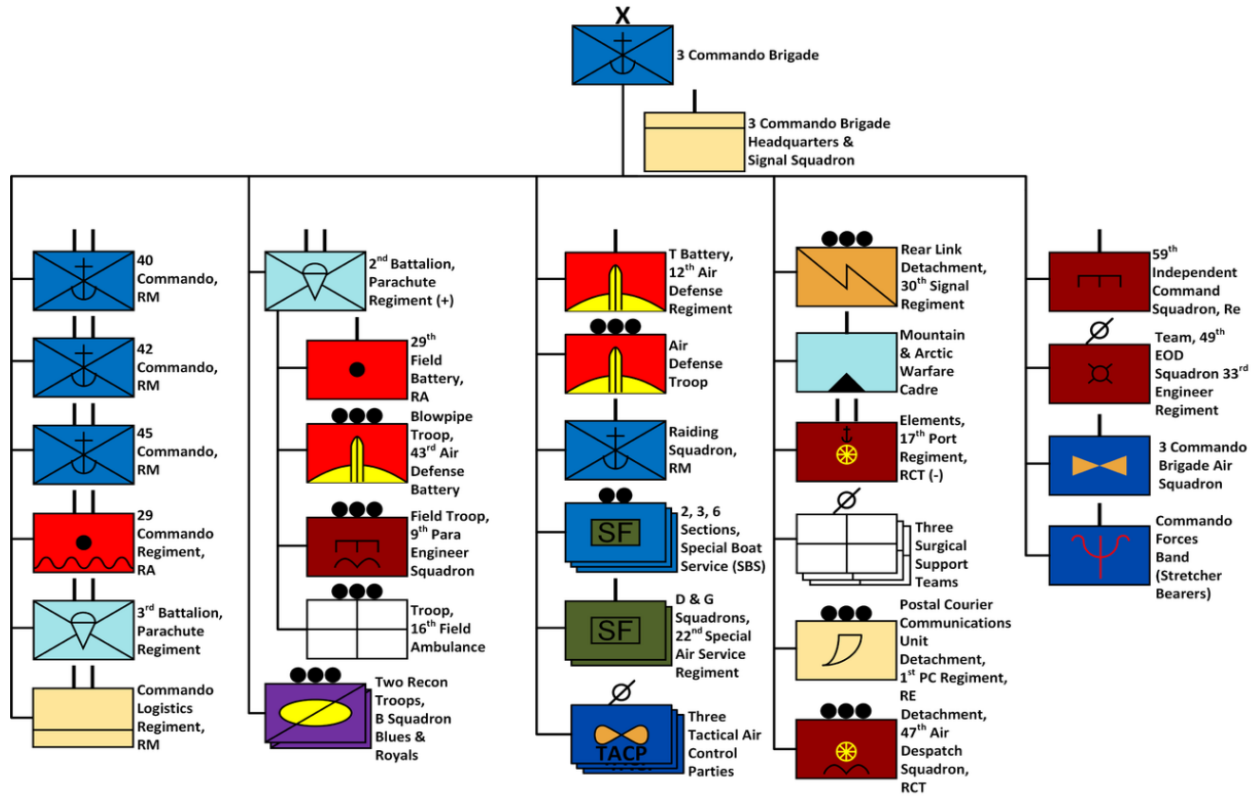


Figura 13 – Estrutura da 3 Commando Brigade  
([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:3\\_Commando\\_Brigade\\_Falklands.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:3_Commando_Brigade_Falklands.png))



### Apêndice III: Constituição do *Commando Logistic Regiment*

<b>Commando Logistic Regiment</b>
<b>Regimental Headquarters</b>
<b>Headquarters Squadron (110 personnel)</b>
Administration & Supply
Training Team
Signal Troop
<b>Medical Squadron (109 personnel)</b>
Admin Troop
3 X Direct Support Teams
3 X Decon Teams (not deployed)
Collecting Section
Treatment Section
Evacuation Section
Ground Section
<b>Transport Squadron (117 personnel)</b>
Hq Troop
A, B, C & D Troops
(transport includes fuel pods and forklifts in addition to truck transport)
<b>Workshop Squadron (179 personnel)</b>
Hq Troop
Vehicle Troop
Ancillaries Troop
Oversnow Troop
Condor Troop
Support Troop to Transport Squadron
Stores Troop
<b>Ordnance Squadron (87 personnel)</b>
Hq Troop
Technical Troop
Supplies Troop
Petrol Troop (unable to deploy because of reserve status. 35 pers. not in total)
Stores Troop

*Tabela 5 – Constituição do Commando Logistic Regiment (Clair, 1993)*





Apêndice IV: Estrutura de Comando da *Operação Corporate*

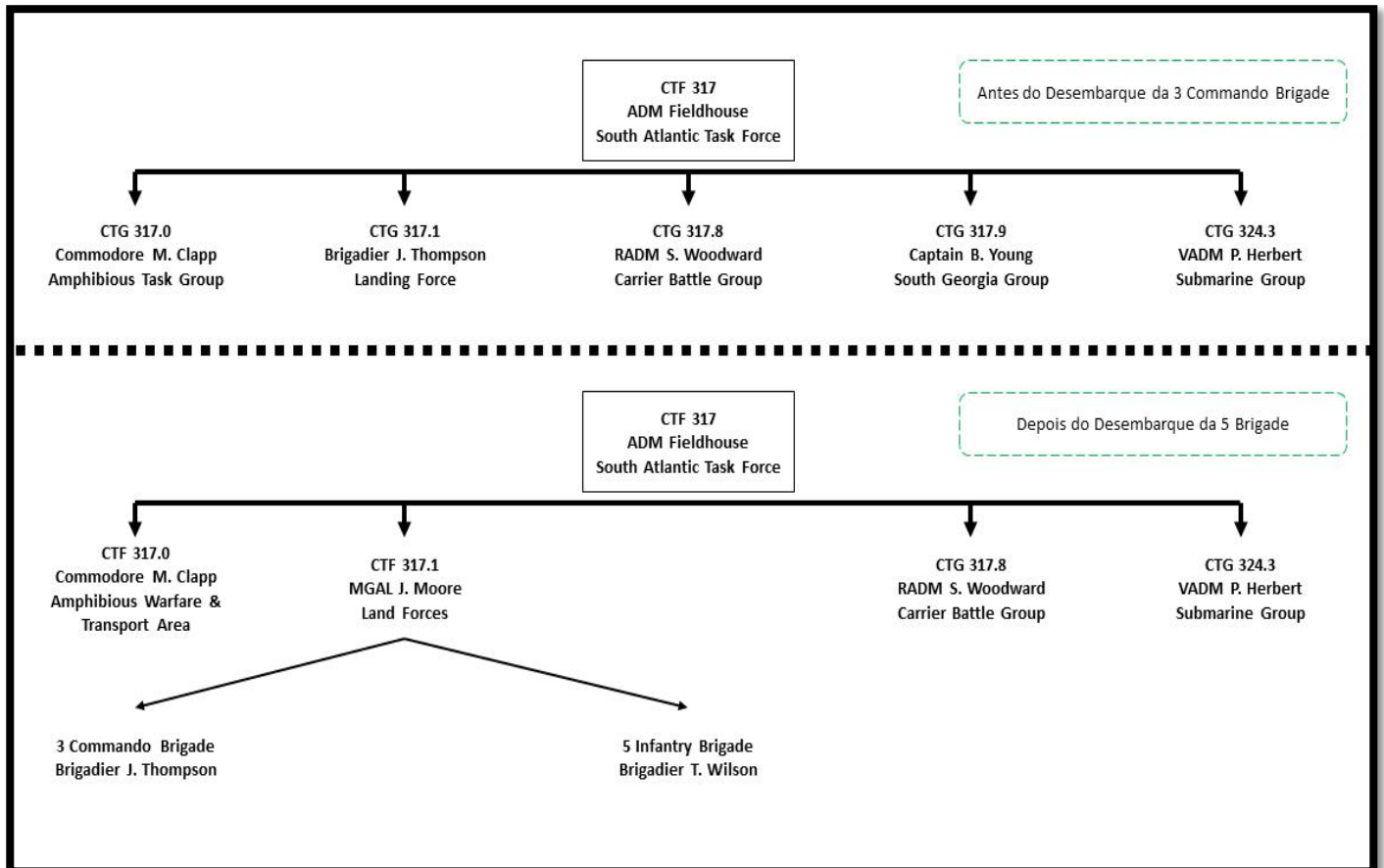


Figura 14 – Estrutura de Comando da *Operação Corporate* (Freedman, 2005)





**Apêndice V: Estrutura da 5 Brigade**

<b>5 Infantry Brigade (Army)</b>
2nd Battalion Scots Guards
1st Battalion Welsh Guards
1st/7th Duke of Edinburgh Own Gurka Rifles
97th Battery Royal Artillery
HQ 4 Field Regiment RA
656 Squadron Army Corps
16 Field Ambulance
81 Ordnance Company (plus soldiers of another company)
2 X Forward Air Control Party

*Tabela 6 – Constituição da 5 Infantry Brigade (Clair, 1993)*





## Apêndice VI: Fases do plano de ataque a Darwin e Goose Green

a) Primeira fase – a *C Company* desobstruía o campo de minas e protegia a linha de partida entre Burntside Pond e Camilla Creek House (figura 14);

b) Segunda fase – as *A* e *B Companies* revistavam, respetivamente, Burntside House (figura 14) e o *ring contour 50* (figura 14), limpando as primeiras posições argentinas;

c) Terceira fase – as *A* e *D Companies* revistavam Coronation Point (figura 14) e a costa ocidental de Camilla Creek;

d) Quarta fase – a *B Company* revistava Boca House (figura 14), com o apoio da *D Company*, para garantir que essa posição fosse consolidada, enquanto a *C Company* assegurava o aeródromo a oeste de Darwin. Após esta fase, as companhias estariam mais ou menos alinhadas através do istmo entre oeste e leste, perto de Darwin;

e) Quinta fase – a *A Company* revistava Darwin, enquanto as *B* e *D Companies* atacavam e libertavam Goose Green;

f) Sexta fase – a *C Company* deslocava-se bem mais para sul, para Brodie Creek (figura 14) e tomava posições para evitar a chegada de reforços argentinos (Freedman, 2005; Privratsky, 2014; Thompson, 2008).

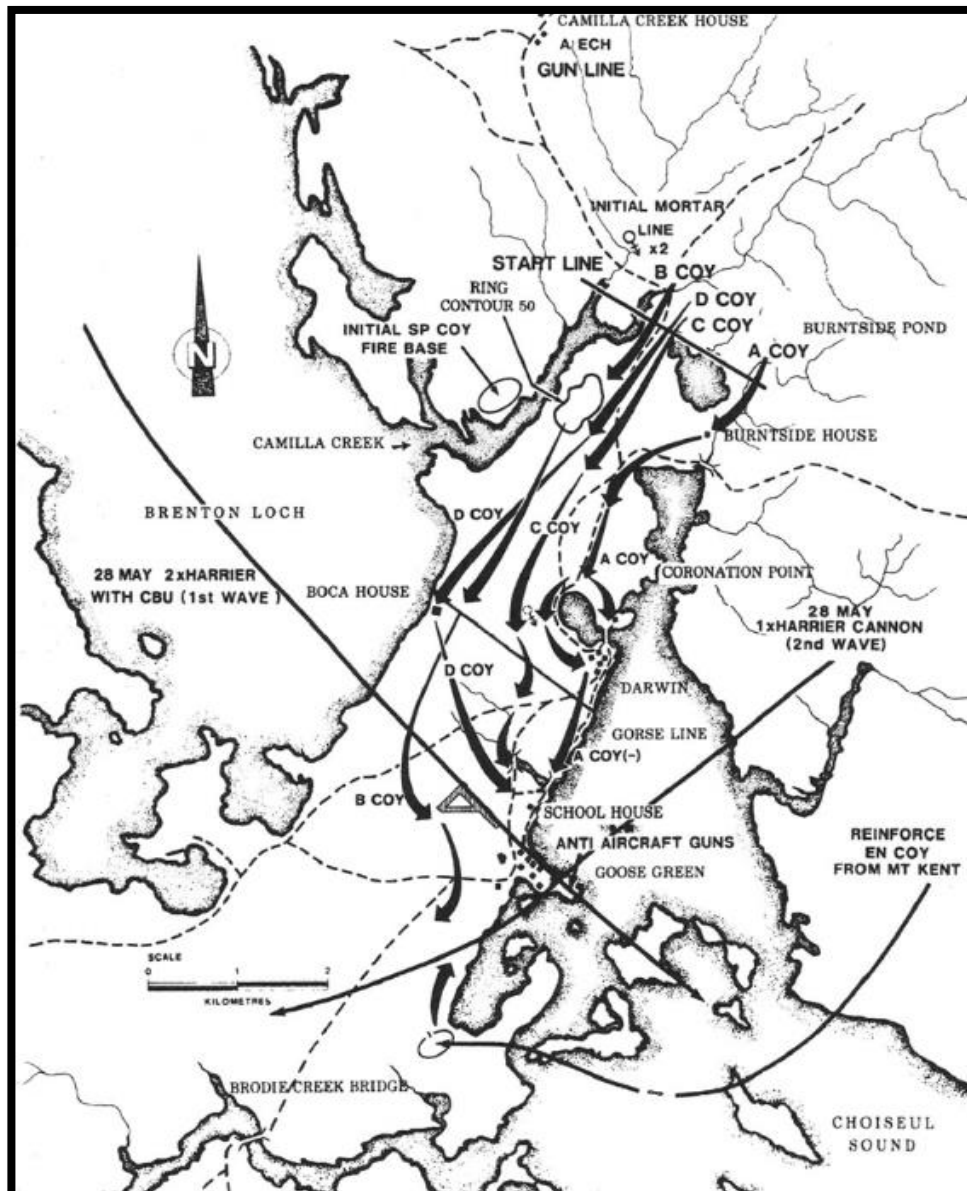


Figura 15 - A Batalha por Darwin e Goose Green - a movimentação das forças (Thompson, 2008)