

LOGÍSTICA CONJUNTA E PROJEÇÃO DE PODER: A OPERAÇÃO CORPORATE E A GUERRA DAS MALVINAS

A Operação Corporate demonstrou que a logística conjunta foi o fator determinante na Guerra das Malvinas: projetar poder a 12 mil km exigiu integração interforças, mobilização civil e resiliência sob atrito, revelando que a logística sustentada molda o combate.

Marco Antonio de Freitas Coutinho*



Imagem meramente ilustrativa, gerada por inteligência artificial.

1. INTRODUÇÃO: PROJEÇÃO DE PODER E ATRITO LOGÍSTICO

A Guerra das Falklands/Malvinas de 1982 permanece como um dos mais expressivos estudos de caso de logística militar moderna. A Operação Corporate, nome dado ao esforço britânico para retomar as ilhas, exigiu projeção de poder a mais de 12 mil quilômetros de distância, sem planos de contingência específicos e sob intensa pressão política. Em poucas semanas, o Reino Unido mobilizou a Marinha Real, o Exército, a Real Força Aérea, a Marinha Mercante e a indústria nacional em um esforço conjunto que

tensionou ao limite as capacidades organizacionais e logísticas do país. A campanha no Atlântico Sul, portanto, não foi apenas uma operação anfíbia bem-sucedida, mas um laboratório extremo de logística conjunta sob condições de atrito, incerteza e austeridade.

A vitória britânica, entretanto, não decorreu de um planejamento perfeito. Episódios como o carregamento não tático inicial, a perda do *Atlantic Conveyor* e o desastre de Fitzroy revelaram vulnerabilidades estruturais e demonstraram como o atrito logístico pode moldar o curso de uma operação. Ao mesmo tempo, a capacidade de improvisação, a interoperabilidade entre forças e a mobilização civil e industrial permitiram que o Reino Unido superasse perdas críticas e mantivesse a iniciativa operacional.

2. LIDERANÇAS E FORÇAS EM PRESENÇA

2.1 CADEIA DE COMANDO E O FATOR NORTHWOOD

A operação foi conduzida sob uma arquitetura de Comando e Controle distribuída, concebida para mitigar os efeitos da distância estratégica entre o Reino Unido e o Teatro de Operações.

Arquitetura de Comando e Controle da Operação Corporate

Nível	Líderes
NÍVEL ESTRATÉGICO	Almirante Fieldhouse, em Northwood, coordenava a mobilização nacional e a integração interforças.
NÍVEL OPERACIONAL	Almirante Woodward comandava o Grupo de Porta-Aviões; Comodoro Clapp liderava o Grupo Anfíbio.
NÍVEL TÁTICO	Generais Moore e Thompson conduziam a manobra terrestre; Coronel Hellberg comandava o CLR no apoio logístico.

Tabela: BLOG VELHO GENERAL • Fonte: Elaboração do Autor (Marco Antonio de Freitas Coutinho) • Criado com Datawrapper

2.2 COMPOSIÇÃO DA FORÇA-TAREFA

A força britânica reuniu unidades dos Royal Marines e do Exército, vetores aéreos da RN e da RAF, combinando forças navais, terrestres, aéreas e civis em um esforço conjunto sem precedentes desde 1945, empregando a Ilha de Ascensão como *hub* logístico e centro de *restow*.

MOBILIZAÇÃO ESTRATÉGICA E COMPOSIÇÃO DA FORÇA-TAREFA

Operação Corporate, 1982 — Um esforço conjunto sem precedentes desde 1945

FORÇAS TERRESTRES

A **3 COMMANDO BRIGADE**

- Royal Marines (Fuzileiros Navais)
- 2 PARA (Paraquedistas)
- 3 PARA (Paraquedistas)

B **5 INFANTRY BRIGADE**

- Welsh Guards
- Scots Guards
- Gurkhas

MEIOS NAVAIS E CIVIS

C **NAVIOS DE GUERRA**

- Destroyers Tipo 42 (defesa aérea)
- Fragatas Tipo 22 (ASW)
- Royal Fleet Auxiliary (Sir Galahad, Sir Tristram)

D **PROGRAMA STUFT**
Ships Taken Up From Trade

- 54 embarcações civis requisitadas
- SS Canberra (transporte de tropas)
- Atlantic Conveyor (carga pesada)
- Conversão em 48 a 72 horas

54 NAVIOS CIVIS
convertidos em plataformas militares em até 72 horas

VETORES AÉREOS

E **AERONAVES EMBARCADAS**

- Sea Harrier (caça/ataque)
- Harrier GR.3 (apoio aéreo)

F **AVIAÇÃO DE LONGO ALCANCE**

- Vulcan (bombardeiro estratégico)
- Victor (reabastecedor em voo)
- Nimrod (patrulha marítima)

54 Embarcações civis requisitadas (Programa STUFT) | **72h** Prazo máximo de conversão dos navios civis

A operação combinou forças navais, terrestres, aéreas e civis em um esforço conjunto sem precedentes desde 1945

Composição da força-tarefa britânica na Operação Corporate (1982): forças terrestres, meios navais e civis (Programa STUFT) e vetores aéreos (Fonte: Coutinho, M. A. F. Logística Conjunta e Projeção de Poder: A Operação Corporate e a Guerra das Malvinas. Velho General, 2026).

3. LOGÍSTICA ESTRATÉGICA E OPERACIONAL

3.1 MOBILIZAÇÃO ESTRATÉGICA E O PAPEL DA MARINHA MERCANTE

A mobilização estratégica britânica para a Operação Corporate teve início no Marchwood Military Port, uma instalação do Exército situada no estuário de Southampton e tradicionalmente utilizada para operações logísticas ultramarinas. Marchwood foi escolhido como ponto de concentração inicial não apenas por sua infraestrutura especializada, mas sobretudo por razões de sigilo e segurança. Ao contrário de portos comerciais movimentados, Marchwood oferecia controle rigoroso de acesso, reduzida visibilidade pública e a possibilidade de conduzir embarques contínuos sem atrair atenção da imprensa ou de observadores estrangeiros. Em um momento em que o governo britânico buscava evitar qualquer sinal prematuro de escalada militar, a discricção proporcionada por essa base foi decisiva.

A partir de Marchwood, iniciou-se a mobilização acelerada de meios navais, terrestres e aéreos, bem como a requisição emergencial de navios civis por meio do programa *Ships Taken Up From Trade* (STUFT). Ao todo, 54 embarcações civis foram incorporadas ao esforço militar, incluindo cargueiros, transatlânticos, petroleiros e navios de apoio. A rapidez com

que esses navios foram convertidos para uso militar impressionou observadores e demonstrou a capacidade industrial britânica de adaptação em situação de crise. Em muitos casos, modificações estruturais significativas foram realizadas em prazos de apenas 48 a 72 horas, como instalação de plataformas de pouso improvisadas, reforço de conveses, adaptação de compartimentos internos e integração de sistemas de comunicação militar.

Entretanto, nem tudo ocorreu de forma ordenada. A pressa política para despachar a força-tarefa resultou em erros significativos no carregamento dos navios. A ausência de um planejamento detalhado e a necessidade de embarcar rapidamente tropas e equipamentos levaram à estocagem inadequada de materiais essenciais. Em alguns casos, munições e suprimentos críticos foram colocados no fundo dos porões, sob camadas de carga menos prioritárias. Essa disposição caótica comprometeu a acessibilidade dos itens mais importantes e criou o risco de que, no momento do desembarque, a força terrestre não tivesse acesso imediato ao que realmente precisava.

Esses erros só puderam ser corrigidos na Ilha de Ascensão, onde foi necessário realizar um *restow* emergencial. A reorganização das cargas consumiu tempo e recursos, atrasou a progressão da força-tarefa e expôs a fragilidade de uma mobilização conduzida sob pressão política intensa. Ainda assim, o *restow* foi essencial para garantir que os materiais críticos estivessem posicionados de forma adequada para o desembarque e para a sustentação das operações terrestres.

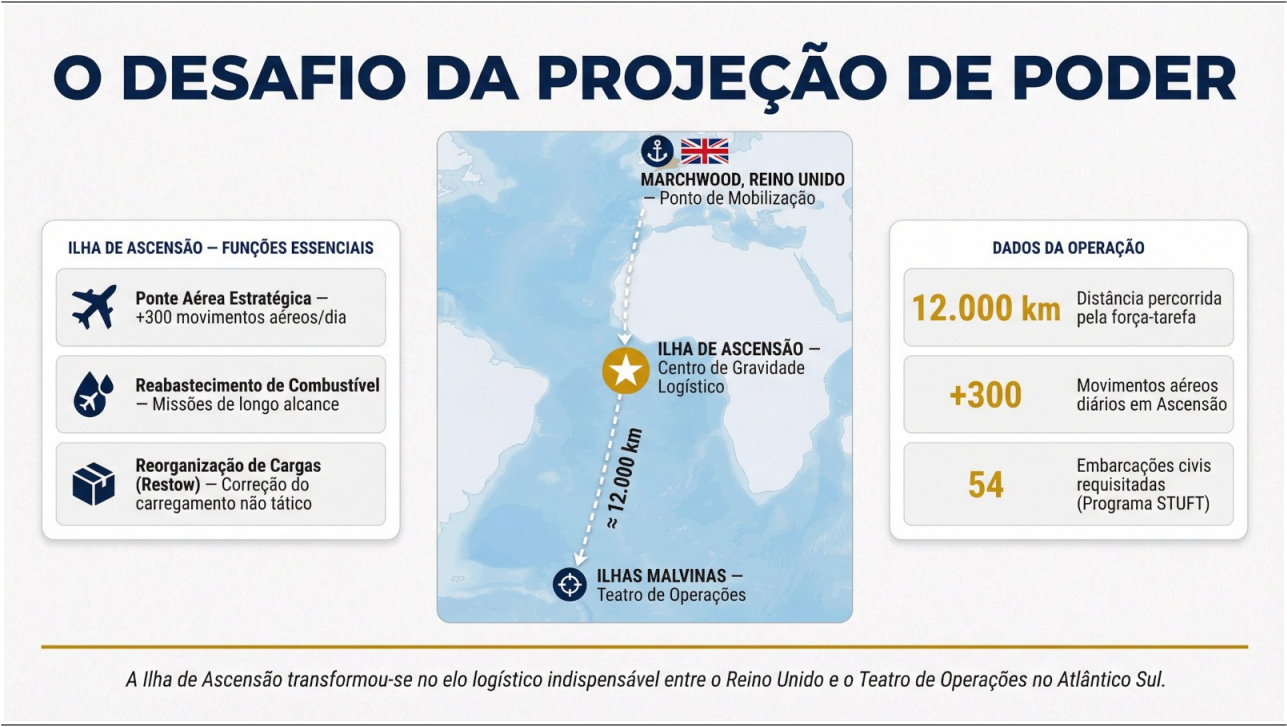
A mobilização em Marchwood, portanto, não foi apenas o início físico da Operação Corporate, mas também o primeiro teste da capacidade britânica de transformar decisão política em ação militar concreta. Ela revelou tanto a força do sistema logístico britânico, capaz de mobilizar e converter meios civis em tempo recorde, quanto suas vulnerabilidades, evidenciadas pelos erros de carregamento que exigiram correções urgentes em Ascensão. Sem essa combinação entre sigilo, infraestrutura especializada, mobilização industrial e capacidade de adaptação, a força-tarefa dificilmente teria partido a tempo de contestar a ocupação argentina.

3.2 ASCENSÃO COMO CENTRO DE GRAVIDADE LOGÍSTICO

A Ilha de Ascensão rapidamente se tornou o verdadeiro centro de gravidade logístico da campanha britânica. Localizada a meio caminho entre o Reino Unido e o Atlântico Sul, ela assumiu um papel que ultrapassou em muito sua função original de base avançada. Em poucos dias, Ascensão transformou-se no principal ponto de convergência de tropas,

equipamentos, aeronaves, munições e suprimentos destinados ao Teatro de Operações. A intensidade do fluxo logístico foi tamanha que, no auge da mobilização, registraram-se mais de 300 movimentos aéreos diários, envolvendo desde aeronaves de transporte estratégico até caças e bombardeiros empregados nas missões de longo alcance.

Foi a partir de Ascensão que se conduziram as Operações Black Buck, uma série de ataques de bombardeiros Vulcan contra alvos nas Falklands/Malvinas, que exigiram uma complexa cadeia de reabastecimentos em voo. A ilha também funcionou como ponto de reabastecimento de combustível para aeronaves de transporte e patrulha, além de servir como área de descanso, reorganização e preparação de tropas antes do embarque para o sul. No plano naval, Ascensão tornou-se o local onde se realizou o *restow* das cargas, corrigindo o carregamento não tático inicial que havia sido feito às pressas no Reino Unido. Essa reorganização foi essencial para garantir que os materiais críticos estivessem acessíveis no momento do desembarque, evitando atrasos e vulnerabilidades durante as operações anfíbias.



A rota da Operação Corporate: de Marchwood às Malvinas, com a Ilha de Ascensão como centro de gravidade logístico (Fonte: Coutinho, M. A. F. Logística Conjunta e Projeção de Poder: A Operação Corporate e a Guerra das Malvinas. Velho General, 2026).

A ausência de um porto seguro no Teatro de Operações conferiu a Ascensão um papel ainda mais central. Sem instalações portuárias adequadas nas Falklands/Malvinas, a sustentação da força-tarefa dependia de fluxos contínuos de suprimentos vindos do norte. Isso impôs limites severos à permanência da esquadra no Atlântico Sul, uma vez que navios

danificados ou com necessidade de manutenção não podiam ser atendidos localmente. Ascensão, portanto, não era apenas um ponto de passagem, mas o elo vital que mantinha a operação viva, funcionando como pulmão logístico da campanha.

3.3 FUNÇÕES ESSENCIAIS DE ASCENSÃO

As funções desempenhadas pela Ilha de Ascensão podem ser sintetizadas em três eixos fundamentais, todos interligados e indispensáveis para a viabilidade da operação.

Em primeiro lugar, a ilha serviu como ponto de apoio para a ponte aérea estratégica, permitindo o fluxo constante de pessoal, equipamentos e suprimentos entre o Reino Unido e o Atlântico Sul.

Em segundo lugar, atuou como centro de reabastecimento de combustível, sustentando tanto aeronaves de transporte quanto as missões de longo alcance que exigiam múltiplos reabastecimentos em voo.

Por fim, Ascensão foi o local onde se realizou a reorganização tática das cargas, corrigindo falhas iniciais e garantindo que os materiais essenciais estivessem posicionados de forma adequada para o desembarque e para a sustentação das operações terrestres.

Mais do que um simples entreposto, Ascensão foi o ponto de equilíbrio da campanha. Sem ela, a projeção de poder britânica teria sido logisticamente inviável.

3.4 LOGÍSTICA COMO ARQUITETURA DE INTEGRAÇÃO

A logística britânica nas Falklands/Malvinas funcionou como uma verdadeira arquitetura de integração entre instituições, capacidades e culturas organizacionais distintas. A operação exigiu a convergência de esforços da Marinha Real, do Exército, da Real Força Aérea, da Marinha Mercante e da indústria nacional, formando um sistema interdependente que permitiu superar a distância estratégica e sustentar a manobra terrestre no Atlântico Sul. Essa integração não foi fruto de improvisação, mas resultado de décadas de experiência acumulada em operações ultramarinas, nas quais a logística sempre desempenhou papel central na projeção de poder britânica.

A Marinha Real forneceu a espinha dorsal da operação, garantindo mobilidade estratégica, defesa aérea e sustentação marítima.

O Exército, por sua vez, adaptou-se rapidamente ao ambiente anfíbio e às limitações impostas pela perda da mobilidade aérea pesada, reorganizando suas unidades para marchas prolongadas e operações de sustentação em terreno hostil.

A RAF desempenhou papel decisivo tanto na ponte aérea estratégica quanto nas missões de longo alcance, como as Operações Black Buck, que exigiram coordenação precisa entre aeronaves de reabastecimento e bombardeiros.

A Marinha Mercante, mobilizada por meio do programa STUFT, ampliou exponencialmente a capacidade de transporte e apoio logístico, fornecendo navios essenciais para o deslocamento de tropas, equipamentos e suprimentos.

Por fim, a indústria britânica demonstrou notável capacidade de adaptação, convertendo navios civis em plataformas militares em prazos extremamente reduzidos.

4. LOGÍSTICA TÁTICA: O COMMANDO LOGISTIC REGIMENT (CLR)

A logística tática britânica nas Falklands/Malvinas encontrou sua expressão mais completa no Commando Logistic Regiment (CLR), uma unidade singular que integrava, sob um único comando, funções de suprimento, transporte, engenharia, manutenção, comunicações e saúde.

Essa estrutura híbrida reunia militares dos Royal Marines, do Exército e da Real Força Aérea em um arranjo que, embora concebido antes da guerra, revelou-se decisivo para sustentar a manobra terrestre em um dos ambientes mais austeros enfrentados pelas forças britânicas desde a Segunda Guerra Mundial.

O CLR não era apenas um órgão de apoio, mas o elo vital que conectava a estratégia à execução, garantindo que a força de manobra mantivesse mobilidade, poder de combate e capacidade de sobrevivência ao longo de toda a campanha.

A interoperabilidade real manifestou-se desde os primeiros dias da operação. Equipes mistas atuavam sob fogo, distribuíam munição, evacuavam feridos, reparavam equipamentos danificados e mantinham linhas de suprimento em condições extremas de clima, terreno e ameaça aérea. A integração entre militares de diferentes forças, que em tempos de paz poderia gerar atritos institucionais, transformou-se em vantagem operacional. A necessidade imposta pelo combate dissolveu barreiras corporativas e

permitiu que decisões fossem tomadas com rapidez, baseadas na missão e não na origem do uniforme. Essa capacidade de superar limites institucionais foi um dos fatores que permitiu ao CLR manter a continuidade logística mesmo diante de perdas críticas e de um ambiente operacional em constante deterioração.

Um dos símbolos mais marcantes dessa resiliência logística foi o hospital de campanha instalado em Ajax Bay, conhecido como *Red and Green Life Machine*, uma referência às cores dos Royal Marines e do Exército. Operando em um antigo frigorífico, sob condições de austeridade extrema, a equipe médica realizou mais de 300 cirurgias, muitas delas sob ameaça direta de bombardeio. A taxa de sobrevivência alcançada foi extraordinária, e o hospital tornou-se um marco da capacidade britânica de integrar recursos, improvisar soluções e salvar vidas mesmo em condições adversas. Ajax Bay não foi apenas um posto médico, mas um multiplicador de combate que preservou o efetivo e permitiu que unidades desgastadas retornassem rapidamente à linha de frente.



redistribuiu cargas, criou depósitos avançados e redesenhou rotas de suprimento para compensar a ausência de transporte aéreo. A partir desse momento, a sustentação passou a depender de marchas forçadas, veículos limitados e uma complexa rede de transporte terrestre improvisado. Ainda assim, o CLR conseguiu manter o abastecimento de munição, combustível, água e equipamentos, garantindo que as unidades de combate chegassem a Port Stanley com poder de combate suficiente para concluir a campanha.

5. FALHAS, ATRITO E IMPACTOS OPERACIONAIS

A campanha das Falklands/Malvinas evidenciou, de forma contundente, como falhas logísticas podem moldar o curso de uma operação militar. Embora o Reino Unido tenha alcançado a vitória, o caminho até Port Stanley foi marcado por episódios que demonstraram a fragilidade dos fluxos logísticos sob pressão, a influência do atrito clausewitziano e a necessidade de adaptação constante diante de perdas críticas. Esses eventos não apenas revelaram vulnerabilidades estruturais, mas também mostraram a capacidade britânica de mitigar danos e reorganizar a sustentação em condições adversas.

O primeiro grande problema logístico surgiu ainda na fase inicial da mobilização, quando a pressa política para despachar a força-tarefa resultou em um carregamento não tático dos navios. A ausência de um planejamento detalhado e a necessidade de embarcar rapidamente tropas e equipamentos geraram um caos logístico que só pôde ser corrigido na Ilha de Ascensão. Ali, foi necessário realizar um *restow* emergencial, reorganizando cargas essenciais que haviam sido armazenadas de forma inadequada. Esse processo consumiu tempo, energia e recursos, além de expor a força à possibilidade de atrasos que poderiam comprometer o cronograma operacional.

A perda do *Atlantic Conveyor*, em 25 de maio, representou o ponto de inflexão mais dramático da campanha. O navio transportava praticamente toda a mobilidade aérea pesada da força terrestre, incluindo helicópteros Chinook e Wessex, além de equipamentos essenciais para a sustentação das tropas. Sua destruição eliminou a capacidade britânica de deslocar rapidamente suprimentos e pessoal pelo terreno acidentado das ilhas, impondo às unidades terrestres a necessidade de marchas forçadas sob condições climáticas severas. Esse esforço, conhecido como *yomping*, exigiu deslocamentos de até 80 km sobre terreno turfoso, carregando equipamentos pesados e enfrentando frio intenso, vento cortante e chuva constante. O desgaste físico resultante degradou o poder de combate antes mesmo do contato com o inimigo, demonstrando como a perda de um único elo logístico pode repercutir diretamente na capacidade operacional.

Outro episódio crítico ocorreu em Fitzroy, onde falhas de coordenação entre unidades resultaram em uma tragédia. A 5ª Brigada de Infantaria, menos familiarizada com operações anfíbias, enfrentou dificuldades de comunicação e planejamento que levaram à exposição prolongada de tropas em áreas vulneráveis. Os ataques argentinos aos navios *Sir Galahad* e *Sir Tristram* resultaram na morte de 50 militares, configurando um dos momentos mais dolorosos da campanha. O desastre de Fitzroy evidenciou a importância da interoperabilidade, da clareza de comando e da compreensão das limitações logísticas em ambientes de alta ameaça aérea.

ATRITO LOGÍSTICO E IMPACTOS OPERACIONAIS		
O atrito não é um elemento abstrato — ele permeia todas as dimensões da guerra. (Clausewitz)		
FALHA LOGÍSTICA IDENTIFICADA	CONSEQUÊNCIA OPERACIONAL DIRETA	
Carregamento não tático inicial 	Necessidade de restow emergencial em Ascensão; risco de atrasos e perda de sincronização operacional.	
Perda do Atlantic Conveyor (25 mai.) 	Eliminação da mobilidade aérea pesada; imposição do yomping; degradação do poder de combate antes do contato.	
Yomping prolongado 	Desgaste físico severo das tropas; redução da velocidade de manobra; deslocamentos de até 80 km em terreno hostil.	
Falhas de coordenação em Fitzroy 	Exposição prolongada em área vulnerável; ataques aos navios Sir Galahad e Sir Tristram; 50 mortos.	
Ausência de porto seguro no Teatro de Operações 	Limitação da permanência da esquadra; impossibilidade de reparos locais; dependência total de fluxos vindos do norte.	
Dependência de poucos meios críticos 	Vulnerabilidade estrutural; impacto desproporcional da perda de helicópteros e navios específicos na capacidade operacional.	
50 Militares mortos em Fitzroy	80 km Distância máxima de yomping	6 Falhas logísticas críticas identificadas
Cada fricção alterou o ritmo da operação, exigindo adaptações constantes para evitar que problemas táticos se transformassem em derrotas operacionais.		

Falhas logísticas da Operação Corporate e suas consequências operacionais diretas: uma síntese do atrito clausewitziano na campanha das Malvinas (1982) (Fonte: Coutinho, M. A. F. *Logística Conjunta e Projeção de Poder: A Operação Corporate e a Guerra das Malvinas*. Velho General, 2026).

Além desses eventos específicos, a campanha revelou vulnerabilidades estruturais que acompanharam a força britânica durante toda a operação. A dependência de poucos meios críticos, como os helicópteros de transporte pesado, a ausência de um porto seguro no Teatro de Operações e a falta de redundância logística criaram um ambiente de risco permanente. A esquadra operava no limite de sua capacidade, sujeita a danos que não poderiam ser reparados localmente, enquanto a sustentação terrestre dependia de rotas longas, expostas e frequentemente improvisadas.

Todos esses episódios ilustram de maneira clara o conceito de atrito descrito por Clausewitz. Nas Falklands/Malvinas, o atrito logístico manifestou-se na forma de perdas inesperadas, falhas de coordenação, limitações estruturais e desgaste físico das tropas. Cada

uma dessas fricções alterou o ritmo da operação, exigindo adaptações constantes e decisões rápidas para evitar que problemas táticos se transformassem em derrotas operacionais. A campanha demonstrou que o atrito não é um elemento abstrato, mas uma força concreta que permeia todas as dimensões da guerra, especialmente a logística.

6. SÍNTESE CRÍTICA

A campanha das Falklands/Malvinas demonstrou, de maneira inequívoca, que a logística foi o elemento que determinou o ritmo da guerra e condicionou todas as possibilidades de manobra britânicas no Atlântico Sul. Cada avanço, cada pausa e cada decisão operacional esteve diretamente ligado à capacidade de sustentar tropas, deslocar suprimentos, manter equipamentos em funcionamento e preservar vidas em um ambiente hostil, distante e imprevisível. As falhas logísticas, quando ocorreram, repercutiram imediatamente no poder de combate, seja pela perda de mobilidade, pela degradação física das tropas ou pela exposição desnecessária a riscos evitáveis. A campanha evidenciou que a logística não é apenas um suporte, mas um fator estruturante que molda o combate e define seus limites.

Ao mesmo tempo, a improvisação desempenhou papel relevante, mas sua eficácia só foi possível porque havia, previamente, uma base doutrinária sólida e uma cultura de integração entre as forças. A capacidade de reorganizar fluxos, adaptar procedimentos e criar soluções sob pressão não surgiu do acaso, mas de uma tradição operacional que valorizava a flexibilidade e a cooperação interforças. A interoperabilidade tática, especialmente visível no trabalho do Commando Logistic Regiment, mostrou-se decisiva para manter a continuidade da manobra terrestre mesmo após perdas críticas, como a destruição do *Atlantic Conveyor*.

Outro aspecto fundamental foi a mobilização civil e industrial, que ampliou exponencialmente a capacidade britânica de projetar poder a longa distância. A conversão rápida de navios civis, a integração da Marinha Mercante ao esforço militar e a capacidade de adaptar meios e processos em prazos reduzidos revelaram um sistema logístico nacional capaz de responder a uma crise estratégica com agilidade e eficiência. Sem essa mobilização, a operação teria sido logisticamente inviável.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS: A LOGÍSTICA COMO DETERMINANTE DO RITMO DA GUERRA

A Operação Corporate demonstrou que a logística é o elemento que transforma intenção política em ação militar concreta. A capacidade britânica de projetar poder a longa distância só foi possível graças à integração entre forças, à mobilização industrial e à habilidade de adaptação diante do atrito imposto pelo combate. A campanha evidenciou que a logística deve ser compreendida como função de combate, pois condiciona o ritmo das operações, define o alcance da manobra e estabelece os limites dentro dos quais a estratégia pode ser executada.

A interoperabilidade entre Marinha Real, Exército, Real Força Aérea e Marinha Mercante mostrou-se essencial para a sustentação da força-tarefa. Essa integração, somada à flexibilidade organizacional e à cultura de cooperação interforças, permitiu que a operação continuasse mesmo após perdas críticas, como a destruição do *Atlantic Conveyor*. A mobilidade estratégica, por sua vez, revelou-se determinante para a manobra terrestre, demonstrando que a perda de um único elo logístico pode alterar profundamente o curso de uma campanha.

A sustentação contínua das tropas, a capacidade de reorganizar fluxos e a resiliência demonstrada pelo Commando Logistic Regiment foram fatores decisivos para manter a iniciativa britânica até a rendição argentina. A campanha mostrou que a improvisação só produz resultados quando apoiada em doutrina sólida, estruturas integradas e uma cultura operacional orientada para a missão.

Mais do que um episódio histórico, a Operação Corporate permanece como um marco no estudo da logística militar moderna. Ela oferece lições duradouras sobre projeção de poder, interoperabilidade, mobilidade estratégica e resiliência organizacional, demonstrando que, em ambientes contestados e distantes, a logística não apenas sustenta a guerra, mas a molda e, em última instância, decide seu desfecho.

REFERÊNCIAS

BADSEY, Stephen. *The Logistics of the British Recovery of the Falkland Islands 1982*. Tokyo: NIDS, 2013.

KRENZEL JR., Robert S. *A Sad and Bloody Business: Land Force Lessons from the Falklands*,

Forty Years On. Army University Press, 2022.

PRIVRATSKY, Kenneth L. *Logistics in the Falklands War: Behind the British Victory*. Barnsley: Pen & Sword Military, 2014.

SANTOS, Ailton Bemfica dos. *Logística da Guerra das Malvinas de acordo com a Doutrina Militar Terrestre Brasileira*. Rio de Janeiro: EsAO, 2019. (Trabalho Acadêmico).

THOMPSON, Julian. *The Lifeblood of War: Logistics in Armed Conflict*. London: Brassey's, 1991.

**Marco Antonio de Freitas Coutinho é coronel da reserva do Exército Brasileiro, bacharel em Ciências Militares pela AMAN, mestre em Operações Militares pela EsAO e em Ciências Militares pela ECEME. Coutinho é pós-graduado em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília e Mestre em Ciência Política Internacional pela Fundação Universitária Iberoamericana (Espanha). É coautor do livro “Guerra Russo-Ucraniana: O Conflito que Redesenhou a Geopolítica Mundial”. Pode ser contatado pelo e-mail: marccoutinho@hotmail.com. Acompanhe seu trabalho também pelo Substack: <https://substack.com/@marccoutinho>.*
