

LOGÍSTICA DAS FORÇAS ARGENTINAS NO CONFLITO DAS MALVINAS

Logística deficiente, escassez de combustível e falhas de planejamento foram decisivas na Guerra das Malvinas; com base no Relatório Rattenbach, um exame dos erros argentinos que levaram à derrota, em contraste com a logística britânica.

Daniel Narciso Beamurguia *

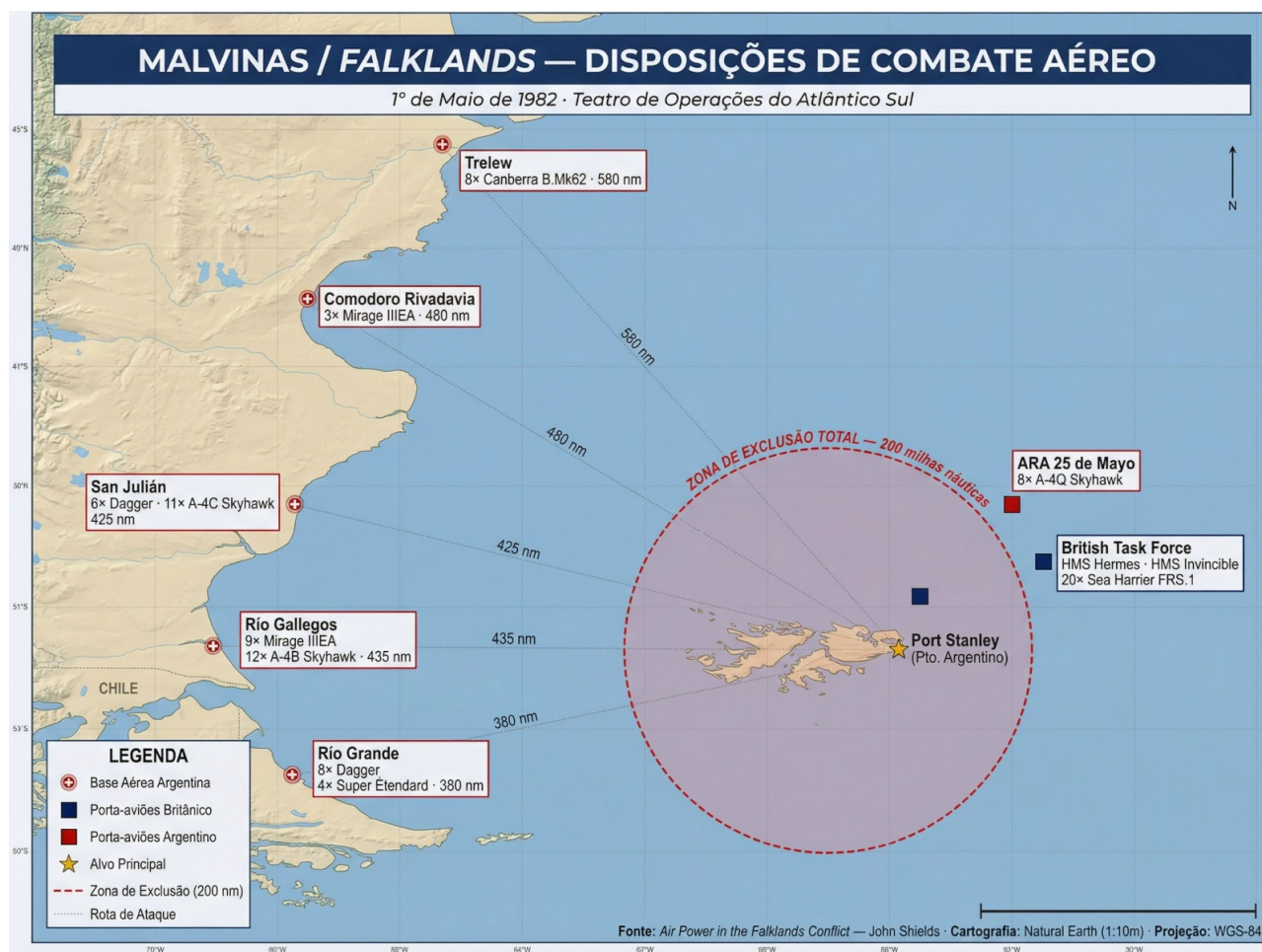


Imagem meramente ilustrativa, gerada por inteligência artificial.

INTRODUÇÃO

Os problemas logísticos das forças armadas argentinas, uma vez que as Ilhas Malvinas foram ocupadas após 2 de abril de 1982, como consequência da Operação Rosário, foram até mesmo piores do que as deficiências táticas em campo. Os gravíssimos erros logísticos do lado argentino foram, em minha opinião, a principal causa da derrota argentina no conflito. Apesar da distância de 600 quilômetros do continente até as Ilhas, os argentinos não souberam organizar uma logística eficiente pelos motivos que veremos a seguir.

CAUSAS DOS PROBLEMAS LOGÍSTICOS



Área de exclusão de 200 milhas e as bases aéreas argentinas. As distâncias indicadas referem-se ao percurso entre cada base aérea e o Aeroporto de Port Stanley (Puerto Argentino), em milhas náuticas (nm). As posições das forças navais são aproximadas para 1º de maio de 1982. A Zona de Exclusão Total de 200 milhas náuticas foi declarada pelo Reino Unido em 30 de abril de 1982.

Falhas no Planejamento e na Preparação: A Junta Militar argentina esperava uma ocupação rápida e simbólica e nunca imaginou que o Reino Unido reagiria militarmente. Jamais se cogitou que haveria uma guerra; por isso, não foram feitos preparativos de munições, nem de material, nem de alimentos ou de equipamentos para o inverno antes da chegada da frota britânica.

Incapacidade de Transporte (Ponte Aérea e Marítima): Uma vez que a frota de superfície e os submarinos nucleares britânicos chegaram à região, o Reino Unido determinou uma área de exclusão de 200 milhas marítimas ao redor das ilhas. No dia 2 de maio, o cruzador argentino ARA *General Belgrano* foi afundado pelo submarino nuclear britânico HMS *Conqueror*, e isso significou a retirada total da frota argentina da área, incluindo o porta-aviões ARA 25 de Mayo, que, junto com o restante da frota, se refugiou na base naval argentina de Puerto Belgrano. A partir do bloqueio britânico, a maioria dos navios

mercantes argentinos não conseguiu chegar às ilhas, o que limitou gravemente a chegada de equipamentos e mantimentos pesados. Restou apenas a ponte aérea de aviões C-130 Hercules para enviar suprimentos à noite, insuficiente para sustentar uma guarnição de milhares de soldados.

Deficiências nos Equipamentos de Inverno: Muitos conscritos argentinos sofreram com o frio extremo e má nutrição devido à falta de roupas adequadas, cobertores e alimentos que não chegavam à frente de maneira adequada.

Falhas na Infraestrutura das Ilhas: A pista de pouso do aeródromo de Port Stanley (Puerto Argentino) era muito reduzida e curta para receber aviões como os Mirage, Dagger e Skyhawk, o que foi um grave impedimento para a Força Aérea, já que essa dimensão da pista só era apta para receber os turboélices IA-58 Pucará, usados em contrainsurgência e não apropriados para um conflito dessa envergadura. Além disso, as ilhas careciam de estradas, o que dificultava ainda mais o transporte interno de suprimentos para as tropas.

Uso Ineficiente de Armamentos: Armas pesadas, como os canhões de 155mm, só foram utilizadas no último momento, e suas munições estavam sempre em falta. Muitos equipamentos avançados permaneceram no continente, em vez de serem enviados às Ilhas.

Falhas na Manutenção de Helicópteros: As forças argentinas não planejaram a manutenção de seus helicópteros, reduzindo assim a flexibilidade operacional das forças terrestres para transporte de tropas e mantimentos em um terreno acidentado como o das Malvinas.

Todas estas falhas logísticas deixaram a grande parte das tropas argentinas, formadas na maioria por conscritos, mal equipadas e desmoralizadas, dificultando assim a resistência contra as tropas britânicas, que, se precisaram viajar uma distância de mais de 13.000 quilômetros, tiveram, em compensação, uma estrutura logística muito mais organizada e eficiente.

As deficiências logísticas argentinas influíram no desempenho das tropas no decorrer do conflito de diversas formas, como veremos a seguir.

INFLUÊNCIA DAS DEFICIÊNCIAS LOGÍSTICAS NAS FORÇAS ARGENTINAS

A partir da ocupação das ilhas, as forças argentinas se encontraram com uma hipótese de guerra que não esperavam, para a qual não estavam preparadas e nem dispunham dos equipamentos, do treinamento e da capacitação suficientes para sustentar e enfrentar um conflito de características como as que enfrentaram, contra um inimigo com experiência e

poder militar e logístico superiores.

As Forças Armadas Argentinas, desde 1905, funcionavam com o sistema de serviço militar obrigatório ou conscrição. Nesse momento, início de 1982, a classe de 1962 estava dando baixa e a classe de 1963 ainda não tinha completado sua instrução básica. Muitas unidades do Exército enviadas às Malvinas eram provenientes de climas quentes, como da região noroeste e do litoral da Argentina, motivo pelo qual muitas tiveram sérios problemas de adaptação às inóspitas condições climáticas que deveriam enfrentar.

O bloqueio naval britânico e a zona de exclusão marítima e aérea de 200 milhas praticamente eliminou a possibilidade de aprovisionamento pela via marítima.

A Argentina perdeu vários navios mercantes requisitados pela Marinha para transporte de tropas e suprimentos. Os principais navios cargueiros/mercantes argentinos afundados foram:

Rio Carcarana: cargueiro de 10.200 toneladas atacado e inutilizado por helicópteros britânicos Lynx em 23 de maio de 1982, e posteriormente afundado.

Islas de los Estados: navio de transporte requisitado afundado pela fragata britânica HMS *Alacrity* em 10 de maio de 1982 no Falkland Sound (Estreito de San Carlos).

Bahia Buen Suceso: navio de transporte danificado na Geórgia do Sul e posteriormente afundado pelos britânicos.

Narwal: navio pesqueiro de propriedade privada, usado para inteligência, atacado e afundado por aeronaves britânicas Sea Harrier em 10 de maio de 1982.

O afundamento destes navios argentinos significou a inviabilidade da logística pela via marítima, incluindo o envio de tropas, suprimentos, combustíveis, munições, equipamentos sanitários e transporte de feridos.

Tropas e Suprimentos: De 2 a 30 de abril, foram transportados às Ilhas aproximadamente 1.500 soldados e 500 toneladas de suprimentos por via aérea; de 1º de maio a 14 de junho, foram enviados às ilhas 304 homens e 70 toneladas de suprimentos. É possível atribuir a queda sensível da logística de maio a junho ao crescente fechamento do espaço aéreo pelo aumento da presença e dos ataques dos Sea Harrier britânicos.

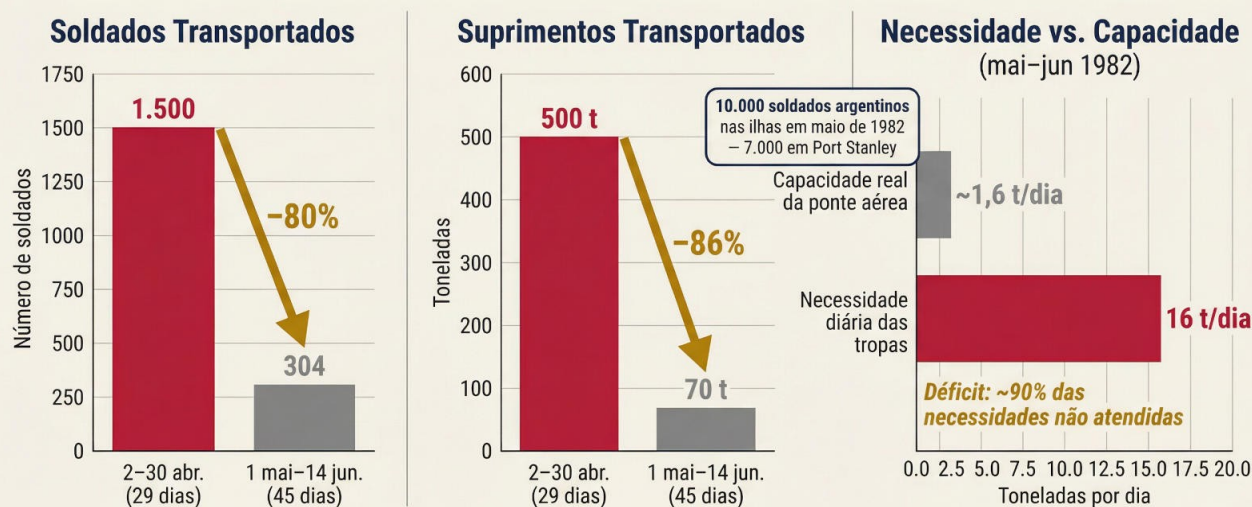
Estes transportes foram insuficientes para sustentar as tropas argentinas, que no mês de maio ascendiam a um total de 10.000 homens, estando 7.000 em Port Stanley (Puerto Argentino) e os restantes distribuídos em Goose Green (Pradera del Ganso), Darwin e Fox Bay, com cerca de 1.000 soldados em cada uma dessas localidades.

Para piorar, em Port Stanley (Puerto Argentino) havia uma população de 1.800 habitantes, os chamados “kelpers”, que dependiam também dos suprimentos logísticos das tropas

argentinas, complicando ainda mais a escassez de recursos.

A PONTE AÉREA ARGENTINA – COLAPSO LOGÍSTICO EM NÚMEROS

Suprimentos e efetivos transportados para as Ilhas Malvinas · Abril–Junho de 1982



Fonte: Relatório Rattenbach (1982) · Elaboração: VelhoGeneral.com.br

Os dados de transporte referem-se exclusivamente à ponte aérea realizada por aviões C-130 Hercules da Fuerza Aérea Argentina. A necessidade diária de 15 a 17 toneladas inclui rações, combustíveis, munições, uniformes e peças de reposição para uma guarnição de aproximadamente 10.000 homens. A queda abrupta no volume transportado entre abril e maio de 1982 é atribuída ao progressivo fechamento do espaço aéreo pelo aumento da presença dos Sea Harrier britânicos e à perda de navios mercantes requisitados (Fonte: Relatório Rattenbach, 1982).

Havia também uma grave escassez de abrigos para as tropas desdobradas fora de Port Stanley (Puerto Argentino), gravemente expostas ao frio intenso e às chuvas. Os abrigos existentes se inundaram, criando sérios problemas de saúde.

Os estoques, inicialmente previstos para durar 30 dias, se deterioraram rapidamente diante da incapacidade da ponte aérea de repor os suprimentos consumidos, em especial, rações, combustíveis, uniformes e peças de reposição, que somavam uma necessidade de cerca de 15 a 17 toneladas diárias. Começavam a surgir casos de desnutrição entre os soldados.

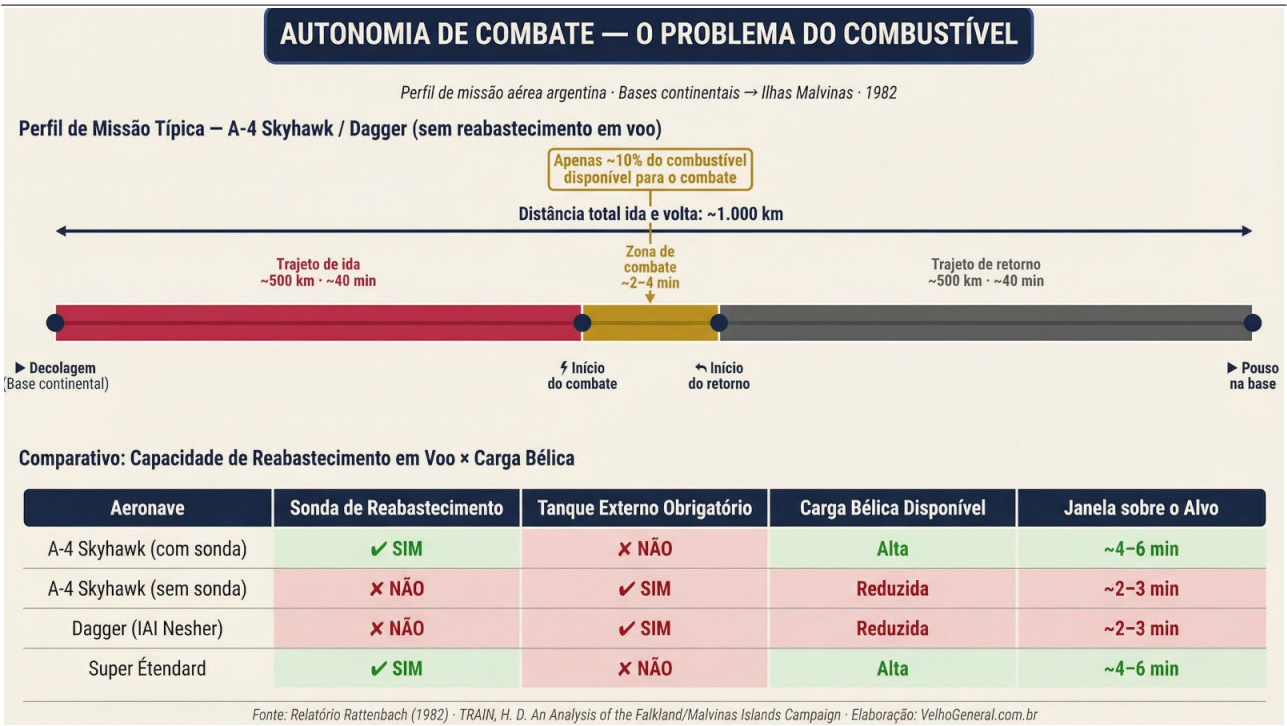
A falta de planejamento dificultou ainda mais a desmoralização e a carência aumentou a tal ponto que, uma semana antes da rendição em 14 de junho, o gado local, principalmente ovelhas, passou a ser a fonte de alimentação da tropa.

LOGÍSTICA DA PONTE AÉREA ARGENTINA

Falta de Combustíveis: A escassez de combustíveis configurou-se como um dos mais severos entraves logísticos, impactando decisivamente o tempo despendido em abril para a extensão da pista de Port Stanley (Puerto Argentino). Tal empreitada revelou-se desastrosa,

uma vez que a infraestrutura não habilitou a operação de caças de combate, como os Mirage e Skyhawk. Dessa forma, essas aeronaves tinham que operar a partir de bases no continente, como Rio Grande, na Terra do Fogo, e Río Gallegos, localizadas a cerca de 500 quilômetros das ilhas.

A heterogeneidade na capacidade de reabastecimento em voo impôs restrições operacionais significativas. Enquanto parte dos caças A-4 Skyhawk possuíam sondas para reabastecimento aéreo, muitos A-4 e os Dagger, de origem israelense, não dispunham desse sistema. Consequentemente, dependiam de tanques externos subalares, o que reduzia drasticamente sua carga bélica. Essa limitação comprometeu a eficácia da campanha aérea: considerando um percurso de ida e volta superior a 1.000 quilômetros a partir das bases continentais, o combustível reservado para o combate era mínimo. O resultado foi uma janela de tempo exígua para localizar e atacar os navios da frota britânica, sob risco constante de falta de combustível para retornar à base.



importância logística, perdendo assim uma importante ferramenta que, se bem utilizada, facilita não apenas o deslocamento de tropas e a chegada de suprimentos, mas confere maior flexibilidade operacional, capacidade de manobra e economia de forças. Isso não foi entendido pelo comando argentino.



As distâncias logísticas da ponte aérea eram extensas: a base continental mais próxima das Malvinas estava a 600 quilômetros (Río Grande), e a mais distante, a até 880 quilômetros (Comodoro Rivadavia).

Para piorar, muitas peças de reposição dependiam da importação de aliados do Reino Unido que aderiram ao embargo de armas da Comunidade Europeia contra a Argentina. Exemplos: helicópteros Puma, aviões Super Étendard, mísseis antinavio Exocet e antiaéreos Roland, entre outros casos. Os países e empresas europeias fornecedoras demoravam ou sabotavam diretamente as entregas para que não chegassem a tempo. Havia também deficiência na manutenção de equipamentos e sistemas em condições operacionais, que sempre estavam em falta.

Também foi muito grave a falta de munições de 155mm, além das de 105mm e de 85mm. Parte dessa munição estava armazenada no continente e parte em depósitos em Port Stanley (Puerto Argentino), entre a população local, usada como “escudo humano”. Muitos mantimentos, munições e alimentos nunca chegaram à frente nas batalhas finais a apenas 14 quilômetros de Port Stanley (Puerto Argentino).

Deficiências Sanitárias: A falta de transporte suficiente dificultou muito a evacuação dos feridos graves para os hospitais do continente, como Comodoro Rivadavia, bem como evacuar os feridos da linha da frente até Port Stanley (Puerto Argentino). No decorrer da campanha, de abril a junho, foram evacuadas pela ponte aérea das ilhas um total de 515 pessoas e 264 feridos.

Em abril, o Hospital Militar de Comodoro Rivadavia recebeu ordem de transferir-se para Port Stanley (Puerto Argentino). Lá ocupou as instalações de um hotel desocupado. O hospital chegou a contar com 45 médicos, além de farmacêuticos, enfermeiros e bioquímicos, com uma capacidade de 70 leitos. As evacuações de feridos da linha de frente de combate eram complicadas, diante da dificuldade de deslocar viaturas no campo e pela pouca disponibilidade de aeronaves para Evacuação Aeromédica. Mais de 80% dos atendimentos não se referiam a perdas em combate, mas a problemas como pé de trincheira, congelamento de dedos, infecções na pele e desnutrição. Dos feridos em combate, 70% foram causados por projéteis de baixa velocidade (estilhaços de granada e bombas). Dentre os atendidos, 75% eram conscritos.

CONCLUSÕES

No que se refere à logística, ela foi marcada pela carência absoluta de apoio adequado que permitisse ao Exército um melhor desenvolvimento das suas capacidades. Assim, o Exército teve que lutar não apenas contra o inimigo, mas também contra as condições do meio ambiente, com uma logística absolutamente deficiente, com sérias limitações de apoio de fogo, absolutas limitações no transporte de efetivos devido à escassez de helicópteros e com insuficiente apoio aéreo direto e apoio naval.

Na Argentina, depois do conflito das Malvinas, o último governo militar *de facto* (major-general Reynaldo Bignone) nomeou o tenente-general Benjamín Rattenbach¹ para produzir um relatório de avaliação sobre as causas da derrota argentina nas Malvinas. Foi chamado de “Relatório Rattenbach”, que, em relação à logística, chegou às seguintes conclusões, considerando que a derrota militar argentina não se deve somente a deficiências logísticas, mas também a erros estratégicos e táticos.



As cinco causas apresentadas são as conclusões estruturais do Relatório Rattenbach relativas especificamente às falhas logísticas, estratégicas e táticas. O relatório ressalva que a derrota argentina não se deve a um fator isolado, mas à combinação e ao agravamento mútuo dessas deficiências ao longo do conflito. O tenente-general Benjamín Rattenbach (1898–1984) presidiu a Comissão de Análise e Avaliação das Responsabilidades Políticas e Estratégico-Militares no Conflito do Atlântico Sul, instituída pelo último governo militar argentino (major-general Reynaldo Bignone) após a rendição de 14 de junho de 1982. O documento permaneceu classificado por três décadas e foi desclassificado pelo governo da presidente Cristina Fernández de Kirchner em 2012 (Fonte: Relatório Rattenbach, 1982).

Falta de Armas Combinadas: Cada força fez a guerra “à sua maneira”: a Armada simplesmente desapareceu das ilhas, embora o plano de desembarque tenha sido sua iniciativa. O Exército fez uma defesa rígida e estática, sem nenhuma flexibilidade operacional. E a Força Aérea fez sua própria guerra, atacando os navios britânicos no Falkland Sound (Estreito de San Carlos), principalmente fragatas e corvetas colocadas como “isca” para os aviões argentinos, em vez de atacar navios petroleiros, cargueiros e transportes de tropas, com exceção dos ataques aos navios *Atlantic Conveyor*, *Sir Galahad* e

¹ O general Benjamín Rattenbach (1898-1984) foi um oficial do Exército Argentino. Embora não tenha participado do conflito, presidiu a Comissão encarregada de investigar as causas da derrota militar argentina nas Malvinas, trabalho que resultou no histórico Relatório Rattenbach. O documento distingue-se pela franqueza e honestidade das análises, mostrando-se realista e severamente crítico quanto ao comando militar argentino, evidenciando a negligência na estratégia, táticas e logística, entre outros aspectos. O relatório constitui uma peça fundamental para compreender as falhas do comando argentino e suas respectivas causas.

Sir Tristram. Faltou coordenação entre Exército e Força Aérea, deixando de aproveitar oportunidades como quando os britânicos tinham que avançar a pé devido à perda dos Boeing Chinook e dos Lynx, pelo afundamento do *Atlantic Conveyor*, devido à postura estática do Exército. Isso se repetiu em Fitz Roy, permitindo aos britânicos segurarem a cabeça de praia apesar das perdas dos transportes.

Falhas na Inteligência Militar: As forças argentinas desconheciam os dispositivos logísticos do inimigo, o que deixava a iniciativa para os britânicos.

Desdobramento Prematuro das Forças: As forças terrestres não tinham condições de sobrevivência adequadas; as tropas ficaram por muito tempo em condições desabrigadas. Este tempo foi pouco aproveitado para a preparação do dispositivo defensivo e serviu apenas para depreciar a capacidade combativa das tropas. As forças desdobradas na ilha West Falkland (Gran Malvina) ficaram isoladas durante todo o conflito porque os combates ocorreram na East Falkland (Isla Soledad), e não tiveram qualquer participação significativa no seu desenrolar.

Outro erro foi deixar as melhores unidades terrestres no continente: os Batalhões de Infantaria da Marinha (BIM), unidades profissionais de elite. De um total de cinco batalhões, apenas o BIM 5² estava nas ilhas, os outros quatro estavam estacionados na fronteira com o Chile³.

Falta de Integração Entre os Planejadores Táticos e os Logísticos: A falta de integração surgiu basicamente dos desentendimentos entre os táticos e a sua falta de planejamento logístico. Providências básicas, como pré-posicionamento de suprimentos, melhoria nas condições das pistas de pouso, construção de abrigos para as tropas e fornecimento de uniformes mais adaptados às condições climáticas da região, poderiam ter contribuído para melhores resultados.

Falta de um Plano Articulado: Em resumo, não existiu um planejamento articulado. O plano se limitou a ocupar as Ilhas e “esperar” por acontecimentos e “negociações” que nunca ocorreram. Nunca houve plano de contingência para o caso de o Reino Unido reagir militarmente com apoio dos EUA. Entre as três alternativas⁴, esta última opção não existia.

2 *O BIM 5 participou da batalha de Tumbledown contra uma seção da Brigada de Guardas Galeses, uma unidade de elite inglesa. O BIM 5 foi a melhor unidade terrestre argentina no conflito, e sua organizada defesa da posição elevada de Tumbledown permitiu a retirada das outras forças argentinas até Port Stanley (Puerto Argentino).*

3 *Um batalhão estava na Terra do Fogo, dois estavam ao oeste de Comodoro Rivadavia e os outros dois em Neuquén, na fronteira com o Chile. O motivo foi o Exército chileno realizava manobras ao longo da Patagônia Chilena no momento do conflito, favorecendo os interesses britânicos ao criar uma distração importante. Para Pinochet não era conveniente o fortalecimento político e militar da Argentina na região devido às questões limítrofes pendentes. Ele apostou na geopolítica favorável ao Reino Unido e acertou.*

4 *As três alternativas eram: 1) a Argentina ocupa as ilhas e o Reino Unido não reage; 2) a Argentina ocupa as ilhas e o Reino Unido reage, mas os EUA são neutros; e 3) a Argentina ocupa as ilhas, o Reino Unido reage e os EUA apoiam a Argentina. Não imaginaram que Washington apoiaria o Reino Unido.*

O objetivo da Junta Militar foi sempre ocupar as ilhas para pressionar por negociações, por isso nunca criaram um plano de contingência e de logística para o caso de conflito, que era o que o Reino Unido efetivamente fez. Esta hipótese levou a erros estratégicos, táticos e logísticos que, por sua vez, resultaram em uma inevitável derrota argentina.

Finalmente, em minha análise, a Argentina não estava preparada para um conflito dessa envergadura em sentido algum, seja político, militar, econômico, estratégico, tático ou logístico.

BIBLIOGRAFIA

Relatório da Comissão Rattenbach, 1982. Liberado para conhecimento público em 2012.

https://velhogeneral.com.br/wp-content/uploads/2019/04/informe_rattenbach.pdf.

TORRES, Fernando Cláudio. *Guerra de Malvinas*. La Historia Desconocida, Canal YouTube.

<https://www.youtube.com/@lahistoriadesconocida1789/search?query=malvinas>.

TRAIN, Harry D. II. *An Analysis of the Falkland/Malvinas Islands Campaign*. Naval War College Review: Vol. 41: Nº 1, Art. nº 5.

<https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol41/iss1/5>.

**Daniel Narciso Beamurguía nasceu na cidade de Buenos Aires em 1965. Formou-se em Direito na Universidade de Buenos Aires em 1988 e dedicou-se ao exercício da advocacia. Desde 1995, vive em Santa Catarina, no Brasil, e exerceu várias atividades no setor de turismo e de empresas de condomínios. Atualmente é membro e colaborador da Comunidade da Escola do Canal Arte da Guerra e do Blog Velho General.*
