

# COMANDO E CONTROLE EM OPERAÇÕES ANFÍBIAS: AS LIÇÕES DA HISTÓRIA

Ian Speller<sup>2</sup>

## RESUMO

---

Este artigo examina a história do comando e controle em operações anfíbias. Aqui se explora uma série de estudos de caso, para identificar e ilustrar alguns desafios persistentes e analisar até que ponto as abordagens alternativas de comando podem ter mitigado ou exacerbado tais desafios. Os estudos de caso concentram-se em exemplos provenientes da experiência anglo-americana do século XX, embora o objetivo seja o de delinear conclusões de maior relevância. O artigo identifica que três abordagens gerais de comando e controle foram desenvolvidas ao longo dos séculos, nomeadamente: comando coigual sem a nomeação de um comandante na chefia, comando unificado com um comandante-geral e comando por braço único. O impacto desses diferentes sistemas é explorado os casos das operações em Narvik (1940), Guadalcanal (1942), Normandia (1944) e nas Ilhas Falkland / Malvinas (1982). O artigo examina a noção de “interesse primordial” (*paramount interest*) e explora como ele se relaciona com o conceito atual de comandantes apoiados e de apoio (*supported and supporting commander*). Conclui-se discutindo a doutrina atual da OTAN, sinalizando que é importante que haja um comandante conjunto no teatro de operações, detentor de autoridade e entendimento para capacitar as operações e controlar e coordenar as atividades que envolvam elementos de força diferentes.

**Palavras-chave:** Comando e Controle. Veículo anfíbio. Fuzileiros navais. Operações conjuntas.

---

<sup>2</sup> Doutor. Maynooth University, Irlanda. E-mail: ian.speller@nuim.ie / Orcid: <http://orcid.org/0000-0002-3381-9202>

As operações anfíbias estão entre as mais difíceis de todas as atividades militares, exigindo a coordenação de forças na terra, no mar e ar, conforme um ambiente notoriamente complexo. O sucesso em tais operações requer cooperação efetiva entre várias partes, impondo desafios particulares para o comando e controle (C2). O comandante deve equilibrar os requisitos concorrentes que permeiam uma força complexa. Eles devem garantir que forças diversas, com várias culturas, práticas e procedimentos diferentes, além de problemas distintos, trabalhem de maneira estreita e eficaz em apoio ao objetivo comum. O desafio é significativo, mesmo em operações de pequena escala, tendendo a aumentar em proporção ao tamanho e complexidade da tarefa. Esse ponto é exposto na atual doutrina da OTAN para operações anfíbias, que afirma que:

O comando e controle efetivos das operações anfíbias são complicados pela natureza do ambiente operacional, pela integração de forças díspares com tarefas diferentes de apoio e pela coordenação necessária para otimizar o uso de forças de apoio. Forças anfíbias e operações anfíbias, independentemente de sua composição ou aplicação, são complexas e inerentemente colaborativas.<sup>2</sup>

Este artigo examinará a questão do comando e controle em operações anfíbias. Aqui se explora uma série de estudos de caso, para identificar e ilustrar alguns desafios persistentes e analisar até que ponto as abordagens alternativas de comando podem ter mitigado ou exacerbado tais desafios. Os estudos de caso concentram-se em exemplos provenientes da experiência anglo-americana do século XX, embora o objetivo seja o de delinear conclusões de maior relevância.

## COMANDO E CONTROLE

O Departamento de Defesa dos EUA define o Comando e Controle (C2) como o “exercício de autoridade e direção por um comandante devidamente designado para as forças alistadas e arregimentadas no cumprimento da missão”.<sup>3</sup> Da mesma forma, a Marinha Real Australiana

---

<sup>2</sup> North Atlantic Treaty Organisation, ATP-08 Vol. 1, Doctrine for Amphibious Operations. Versão editada (D) (1). Março de 2017 [Não classificado] (Escritório de Normalização da OTAN, 2017) p. 2-1.

<sup>3</sup> US Department of Defence, DOD Dictionary of Military and Associated Terms, (novembro

descreveu o C2 como “o sistema que habilita os comandantes designados a exercer autoridade e orientação legais sobre as forças alistadas para a realização de missões e tarefas”.<sup>4</sup> O comando aqui representa a autoridade legal e organizacional para direcionar a ação; o controle é o exercício dessa autoridade. Na essência, e apesar das pequenas diferenças de definição, o comando gira em torno de decidir o que precisa ser feito; o controle procura transformar essas decisões em ações apropriadas.<sup>5</sup>

É bastante óbvio dizer que operações militares bem-sucedidas exigem um C2 eficaz. A história está cheia de exemplos de situações em que forças militares aparentemente poderosas foram desfeitas por uma má tomada de decisão (comando) ou por uma falha em garantir que as decisões fossem tomadas de maneira apropriada e oportuna (controle). Infelizmente, o C2 é inerentemente problemático. Como Clausewitz observou tão perceptivelmente, “tudo na guerra é muito simples, mas a coisa mais simples é muito difícil”, apresentando vários desafios inesperados para os comandantes e suas equipes, que devem coordenar e sincronizar as ações de muitos atores diferentes em um ambiente caracterizado por atrito.<sup>6</sup> Por esse motivo, a doutrina militar holandesa identifica o C2 como o cimento que une os vários blocos de construção das operações militares. Ela argumenta que o C2 é uma das funções militares mais importantes, uma vez que serve para integrar as demais funções (como inteligência, manobra, poder de fogo, proteção de força etc.), permitindo que as forças militares sejam empregadas de maneira eficaz e eficiente.<sup>7</sup> Isso é verdade para todas as operações, mas os desafios aumentam exponencialmente nas operações anfíbias, como resultado da complexidade do ambiente operacional e da diversidade das forças empregadas. A história militar fornece uma lista deprimente de operações anfíbias que fracassaram porque seus comandantes não conseguiram superar esses desafios.

---

de 2018) p. 43. <https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/dictionary.pdf> [15 de fevereiro de 2019]

<sup>4</sup> Royal Australian Navy, *Australian Maritime Operations*, 2<sup>ed.</sup> (Sea Power Center Austrália, 2017) p. 23.

<sup>5</sup> Por exemplo, consulte Indian Navy, *Navy Strategic Publication 1.1. Indian Maritime Doctrine 2009*, (Quartel General Integrado, Ministério da Defesa (Marinha); 2015) p. 73.

<sup>6</sup> Carl von Clausewitz, *On War*, (Princeton: Princeton University Press, 1984) Livro Um, Capítulo 7, p. 138.

<sup>7</sup> Ministério da Defesa da Holanda, *Joint Doctrine Publication No.5. Command and Control*, (2012) Capítulo 1. arquivo: [/// C: /Users/Family/Downloads/Joint+Doctrine+Publication+5+Command+and+Control+EN.pdf](///C:/Users/Family/Downloads/Joint+Doctrine+Publication+5+Command+and+Control+EN.pdf) [12 de fevereiro de 2019].

## COMANDO E CONTROLE NAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS

Nos tempos antigos, muitas vezes havia pouca distinção entre generais e almirantes. Na batalha decisiva de Actium, em 31 a.c., por exemplo, Mark Anthony e Marcus Agrippa foram comandantes rivais. Ambos foram generais de sucesso, antes de serem almirantes, e entendiam os dois meios.<sup>8</sup> Mil e seiscentos anos depois, a distinção entre as profissões naval e militar ainda estava longe de ser completa na Europa. Assim, Charles Howard de Effingham foi um comandante de cavalaria terrestre antes de lutar e derrotar a Armada Espanhola, em 1588.<sup>9</sup> Robert Blake, um dos almirantes mais bem-sucedidos da Grã-Bretanha, foi coronel do Exército Novo de Oliver Cromwell antes de ser nomeado “General do Mar”, em 1649.<sup>10</sup> Em tais circunstâncias, onde o comandante do mar era um soldado (ou pelo menos tinha sido), poder-se-ia esperar que o comando e o controle fossem facilitados. Um ‘general do mar’ fora estabelecido para compreender exércitos e marinhas, embora claramente isso não resolvesse todos os problemas de comando.

No século XVIII, a crescente profissionalização das forças militares ocidentais tornou cada vez mais raro que indivíduos pulassem do comando sênior de um braço para outro comando. Levava anos no mar para se obter o conhecimento e a experiência necessários para se tornar um almirante. Exércitos e marinhas tornaram-se organizações muito distintas, com suas próprias tradições e, muitas vezes, com uma maneira muito diferente de observar o mundo. Isso pode não importar muito quando operavam em separado, mas pode ser profundamente problemático quando as operações eram combinadas, como ocorre quando se conduzem operações anfíbias ou expedicionárias em larga escala.

Generais e almirantes tendiam a compreender a guerra em seus próprios meios, de modo que era difícil para ambos entenderem os assuntos alheios, criando barreiras poderosas para a realização de uma cooperação estreita. Como Mahan escreveu, referindo-se à fracassada

---

<sup>8</sup> Ver John D. Grainger, *Hellenistic and Roman Naval Warfare, 336BC-31BC*, (Londres: Pen and Sword, 2011).

<sup>9</sup> Lawrence C. Allin, ‘Howard, Charles. Lord Howard of Effingham, Earl of Nottingham (1536-1624)’ in Spencer C. Tucker (ed.), *500 Great Military Leaders*, (Santa-Barbara, CA: ABC-Clio, 2015), p. 351.

<sup>10</sup> John Cresswell, *Generals and Admirals. The Story of Amphibious Command*, (Londres: Longmans, Green & Co., 1952) p.19. Alfred Vagts, *Landing Operations. Strategy, Psychology, Tactics, Politics, From Antiquity to 1945*, (Harrisburg, PA: Serviço Militar de Publicação, 1952) p. 223.

expedição britânica em Cartagena (Colômbia), em 1741, “[o] almirante e o general se enfrentaram como não era incomum nos dias em que nenhum dos dois tinha uma compreensão inteligente dos assuntos do outro”.<sup>11</sup> Isso poderia ser agravado pelo tradicional sistema britânico de comando co-equivalente, onde não havia comandante geral. Na prática, isso significava que a marinha não conseguia fazer que o exército realizasse algo à revelia dele e, da mesma forma, o exército não podia forçar a marinha a agir à sua maneira. A ação conjunta exigia que os comandantes chegassem a um acordo e cooperar, de uma forma ou de outra.

Comandos com forças equivalentes poderiam causar confusão sobre exatamente quem era o responsável pelo quê e quando, como ficou evidente durante o abortado ataque britânico a Rochefort (França), em 1757. No episódio, o general no comando foi castigado pelo fracasso no desembarque, ao menos pelo seu parceiro naval, que argumentou que era tarefa do exército decidir sobre tais assuntos. Na realidade, porém, as evidências trazidas à subsequente corte marcial, submetida ao general, sugerem que a passividade dele foi fruto, em grande medida, do resultado de conselhos ofertados pela marinha. As relações de comando foram mais claras nas campanhas britânicas subsequentes. O exército e a marinha foram responsáveis por escolher o local de desembarque, a marinha foi responsável pelo deslocamento e desembarque, com o exército assumindo a responsabilidade pelas operações assim que as tropas foram estabelecidas em terra.<sup>12</sup>

As disputas entre comandantes podem ser o resultado de diferenças pessoais ou linhas de responsabilidade ambíguas. Eles eram frequentemente causados ou agravados pela incapacidade dos comandantes navais e militares em reconhecer os problemas enfrentados por seus parceiros de armas. O autor capitão Maryatt aparenta ter pensado em Cartagena quando escreveu que “[o] exército pensou que a marinha poderia ter derrubado as muralhas de pedra com três metros de espessura; e a marinha se perguntou por que o exército não havia subido as mesmas muralhas, que eram de 30 pés perpendiculares”.<sup>13</sup> Em um ambiente em que os comandantes do exército e da marinha precisavam trabalhar juntos e dependiam um do outro para o sucesso de uma operação conjunta,

---

<sup>11</sup> Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, (Boston, Ma: Little Brown & Co., 1890) p. 26).

<sup>12</sup> David Syrett, ‘British Amphibious Operations During the Seven Years and American Wars’ in *Mariner’s Mirror*, Vol. 58, No. 3 (agosto de 1972) p. 269-280.

<sup>13</sup> Mahan, *Influence of Sea Power*, p. 261.

entretanto onde também existiam preocupações de um braço próprio que, para outrem, são de difícil compreensão, tensões eram esperadas. Os almirantes costumavam relutar em arriscar seus navios e seu pessoal para apoiar atividades militares em terra e os generais não poderiam ter sucesso sem essa cooperação. Os desafios no mar podem exigir um ritmo de operações em terra inatingíveis ao exército. Pode ser difícil convencer um almirante a arriscar seus navios para salvar a vida de soldados, ou para um general gastar a vida de seus homens, a fim de mitigar os riscos sofridos pela força marítima.

Exemplos clássicos de cooperação bem-sucedida entre a marinha e o exército, como em Quebec (Canadá) em 1759 ou em Aboukir Bay (Egito) em 1801, foram facilitados pela ausência de uma ameaça no mar. Isso tornou o controle do mar menos um problema, permitindo que a marinha fornecesse apoio eficaz a seus colegas em terra. Também foi importante que, nesses dois casos, os generais Wolfe (Quebec) e Abercromby (Aboukir Bay) tivessem experiência precedente em operações anfíbias e tivessem tempo para estabelecer relações efetivas de trabalho com seus parceiros navais. Eles entenderam o a questão tão logo.<sup>14</sup>

## COMANDO E CONTROLE NO SÉCULO XX

Infelizmente, não há espaço aqui para explorar a evolução da doutrina e equipamentos anfíbios desde a era das navegações até o presente, exceto para notar que esse desenvolvimento foi, em muitos aspectos, bastante excepcional. Isso é particularmente verdadeiro quando se considera que essas operações se tornaram ainda mais complexas com a adição de poder aéreo e forças aéreas à equação de comando. A Grã-Bretanha foi de uma posição, em 1914, de muito pouco tempo e atenção dedicados ao assunto, além de pouca compreensão sobre os pré-requisitos da aviação, para o desenvolvimento, trinta anos depois, de uma capacidade radicalmente nova, com potencial de vitória na guerra. A evolução das capacidades e do entendimento americanos foi tão drástica quanto. Juntos, os dois estavam fadados a realizar as operações anfíbias mais impressionantes de toda a história durante a Segunda Guerra Mundial.

---

<sup>14</sup> Robert Wilson, *History of the British Expedition to Egypt* (Londres: C. Roworth, 1802). Cresswell, *Generals and Admirals*, p. 59-84 e 97-103. Vagts, *Landing Operations*, p.288-302 e 372-387.

No entanto, com um desenvolvimento tão rápido, era inevitável que erros fossem cometidos, inclusive no campo do C2.<sup>15</sup>

Falando de maneira ampla, ao longo do século passado, houve três abordagens gerais sobre o comando e controle das operações anfíbias. Em primeiro lugar, havia o que os britânicos chamavam de “comando conjunto”, que envolvia os co-comandantes de cada braço militar, cooperando sem a nomeação de um comandante-geral. Em segundo lugar, havia um “comando unificado”, onde a dominância de um comandante geral recaía sobre os comandantes subordinados de terra, mar e ar. Finalmente, o comando com braço único era uma opção frequentemente empregada, principalmente em operações que empregavam apenas marinheiros e fuzileiros navais.<sup>16</sup> Neste último caso, as linhas de comando tendiam a ser simplificadas, com um oficial da Marinha frequentemente exercendo comando. No entanto, mesmo isso não poderia obscurecer a realidade inconveniente de que elementos de força diferentes poderiam ter prioridades diferentes, e que tais elementos poderiam ser combinados para frustrar a intenção do comandante.

A prática foi frequentemente conhecida pela noção daquilo que pode ser chamado de “interesse primordial” (*paramount interest*), uma frase derivada da doutrina norte-americana do entreguerras, o que significa que o comandante, cuja função e requisitos foram considerados de maior importância, teria autoridade e responsabilidade naquele instante. Essencialmente, o “interesse primordial” era semelhante ao conceito moderno de comandante apoiado e apoiador (*supported and supporting commander*), conforme articulado na atual doutrina dos EUA e da OTAN. Assim, reconhece-se que o comandante apoiado tem autoridade para controlar a direção geral do esforço de apoio, com a condição de que, exceto em uma emergência, nenhuma decisão significativa que afete o comandante de apoio será tomada pelo comandante apoiado sem consulta prévia.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Para uma visão geral ampla, consulte Jeremy Black, *Jeremy Black, Combined Operations. A Global History of Amphibious and Airborne Warfare*, (Londres: Rowman & Lithfield, 2018).

<sup>16</sup> Para uma discussão clássica sobre o assunto, consulte Cresswell, *Generals and Admirals and Admiral W.H.P Blandy, 'Command Relations in Amphibious Warfare'*, in *United States Naval Institute Proceedings*, (junho de 1951), p. 569-581.

<sup>17</sup> NATO, *Doctrine for Amphibious Operations*, p. 2-7. Veja também NATO, *AJP 3.1. Allied Joint Doctrine for Maritime Operations*, (abril de 2004), capítulo 2. US Chief Chiefs of Staff, *JP 3-02: Amphibious Operations*, (4 de janeiro de 2019) Capítulo III.

Infelizmente, é claro, precisamente quem deveria ter “interesse primordial”, e quando isso deveria mudar, muitas vezes tem sido motivo de controvérsia. É difícil definir diretrizes precisas com antecedência; como a doutrina da OTAN define, um relacionamento de apoio / apoiado “deve ser adaptável e flexível e não rígido, linear e hierárquico”.<sup>18</sup> Mesmo nos casos em que o comando é investido de somente um único braço, ainda são necessárias decisões difíceis que concernem os interesses da força de desembarque, como se o grupo anfíbio ou grupo de cobertura são ou não “primordiais”. O dilema central não é demovido apenas porque todos vestem o mesmo uniforme.

Como foi observado, os britânicos tendiam a favorecer o sistema de comando conjunto, em grande medida devido à crença de que nenhum comandante de um braço único poderia saber o suficiente sobre os assuntos fora de sua alçada, impondo seus próprios desejos sobre comandantes parceiros. Assim, um comandante na chefia do exército teria que dar o braço a torcer à marinha, em assuntos relacionados às forças navais, e um comandante na chefia da marinha teria que dar o braço a torcer ao exército, em assuntos militares. Em tais circunstâncias, o comando teria que ser consensuado, independentemente de um comandante-geral ter sido nomeado ou não; portanto, havia poucas razões para nomear um comandante e criar um nível adicional e desnecessário de comando (e de burocracia).<sup>19</sup>

Os britânicos reconheceram que, para que isso funcione, os comandantes teriam que ser capazes de desfrutar a confiança um do outro e trabalhar em equipe. Para tal, eles precisariam de um conhecimento avançado sobre as capacidades e limitações sobre os braços das outras partes. Para colocar isso na linguagem moderna, eles precisariam entender a dinâmica da guerra conjunta. No *‘Manual of Combined Operations’* de 1938,<sup>20</sup> que lançou as bases da técnica adotada pela Grã-Bretanha na Segunda Guerra Mundial, os britânicos observaram que os comandantes de diferentes braços precisariam ser “adequados em temperamento e experiência para trabalharem juntos”. O manual argumentava que “[os] interesses dos braços, cujas ações terão o maior efeito no sucesso de uma

---

<sup>18</sup> NATO, *Doctrine for Amphibious Operations*, p. 2-9.

<sup>19</sup> Veja John Cresswell, *Generals and Admirals*, passim.

<sup>20</sup> Os britânicos usaram o termo ‘Operações combinadas’ para se referir ao que agora é chamado de Operações Conjuntas e, frequentemente, usaram aquele o termo de forma intercambiável com ‘operações anfíbia’, refletindo sua compreensão de que eram inerentemente conjuntas por natureza.



fase específica, terão precedência naquele momento”, mas não poderia até então oferecer conselhos detalhados sobre o que isso poderia significar na prática. Os comandantes deveriam resolver isso sozinho.<sup>21</sup>

A doutrina equivalente na Marinha dos EUA, articulada inicialmente no *Tentative Manual of Landing Operations* (1934) e posteriormente codificada na *Fleet Training Publication 167* (1938), não discutiu a noção de comando e controle nas operações que envolviam operações interbraçais. Em vez disso, os EUA assumiram que os fuzileiros navais forneceriam a força de desembarque e que eles estariam sob a autoridade do oficial da Marinha. A unidade de comando seria fornecida mediante o ambiente de braço único.<sup>22</sup> O desafio do C2 em operações conjuntas foi estudado pela Junta Conjunta do Exército e da Marinha que, em 1927, publicou um documento intitulado *Joint Action of the Army and the Navy*. O documento reconheceu duas opções possíveis para operações interbraçais: a noção de interesse supremo e a ideia de unidade de comando. A primeira foi identificada como a abordagem necessária a ser adotada, exceto quando ordenado de outra forma pelo Presidente, pelos chefes de braços ou quando todos os comandantes presentes concordassem com alguma alteração.<sup>23</sup> A abordagem foi testada em vários exercícios e, em 1938, a *Joint Action* foi revisada para remover a ideia de interesse primordial; as opções agora eram ‘unidade de comando’ ou ‘cooperação mútua’. O último era um conceito bastante confuso e que fornecia pouca orientação aos potenciais comandantes. A unidade de comando acabou adotada durante a guerra, em parte porque as tentativas menos formais de cooperação conjunta fracassaram diante das disputas desnecessárias entre braços.<sup>24</sup> A edição de 1945 da *Joint Action* identificou a unidade de comando como a abordagem apropriada e que, em geral, permaneceu inalterada até o final do século.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> UK National Archives: ADM 186/117. *The Manual of Combined Operations*, 1938, p. 20-25.

<sup>22</sup> Office of Naval Operations, Division of Fleet Training, FTP 167. *Landing Operations Doctrine*. United States Navy 1938, (Washington: US Government Printing Office, 1938).

<sup>23</sup> The Joint Board of the Army and the Navy, *Joint Action of the Army and the Navy* (Washington: US Government Printing Office, 1927).

<sup>24</sup> Major Ryan Finn USMC, *The Evolution of Current Command Relationships in Amphibious Operations Doctrine*, Tese de mestrado, US Marine Corps University, Quantico (2013) p. 8-15.

<sup>25</sup> Para uma visão geral, ver LCdr James J. Henry USN, *A Historical Review of the Development of Doctrine for Command Relationships in Amphibious Warfare*, Tese Apresentada para o Mestre de Arte e Ciência Militares (Fort Leavenworth: Curso de Comando e Estado Maior do Exército dos EUA, 2000).

Por ora, este artigo examinará, resumidamente, quatro estudos de caso de C2 em operações anfíbias, a fim de examinar como essas diferentes abordagens funcionaram na prática.

## NARVIK (NORUEGA), 1940

As operações aliadas em Narvik (norte da Noruega), em 1940, fornecem um bom exemplo sobre as fraquezas do comando conjunto. Os britânicos pareciam cometer todos os erros previstos. A fim de retomar a cidade, ocupada por meio de um *'coup de main'* conduzida por veículos anfíbios alemães em abril, eles nomearam um almirante da frota de 67 anos, o lorde Cork, para trabalhar junto com um homem três fileiras abaixo dele e 10 anos mais jovem, o major-general Mackesy. Nenhum dos dois tinha muita experiência em trabalhar com a área do outro ou em realizar operações anfíbias.<sup>26</sup>

As operações foram conduzidas apressadamente, com forças inadequadas e em resposta aos eventos do campo de batalha. Mackesy e sua equipe urgiram para o local em um cruzador, mas não encontraram Cork até que estivessem na cena de batalha. Cork chegou em Narvik um dia depois de Mackesy, em 15 de abril, no momento em que deveriam decidir o que iriam fazer. Eles não foram bem sucedidos. Cork sustentou uma ação imediata para expulsar os alemães, Mackesy era mais cauteloso. O lorde Cork não podia forçar o exército a agir e Mackesy não conseguia convencer Cork sobre os motivos pelos quais achava que não podia fazê-lo. Finalmente, Londres ficou tão frustrada com a falta de ação que abandonou o sistema de comando conjunto e nomeou o lorde Cork como comandante-geral na chefia. Isso não alterou muito a realidade. Cork, que não possuía uma equipe conjunta, ainda dependia da expertise do exército e da boa vontade dele para as operações terrestres. Mackesy se opôs firmemente a um ataque direto a Narvik, o que exigiria um bombardeio pesado e destrutivo da cidade, e, ao invés disso, defendeu a realização de uma série de operações sequenciais que conduzissem os aliados, bem devagar, para mais perto da cidade, que foi de fato libertada no final de maio, bem a

---

<sup>26</sup> Cresswell General and Admirals, cap. 9 Contra-Almirante LEH Maund, Assault from the Sea, (Londres: Methuen and Co., 1949) p. 24-59. Veja também David Brown (ed.), Naval Staff Histories. Naval Staff Histories. Naval Operations of the Campaign in Norway. Abril-junho de 1940, (Londres: Frank Cass, 2000) esp. capítulos VII e IX. Corelli Barnett, Engage the Enemy More Closely. The Royal Navy in the Second World War, (Londres: Hodder e Stoughton, 1991) p. 120-124.

tempo de ser abandonada novamente quando os Aliados evacuaram a Noruega.<sup>27</sup>

Os problemas de comando não foram a única causa de falha, mas certamente contribuíram para isso. As operações que exigem estreita cooperação entre serviços não eram viabilizadas por disputas, recriminação mútua e falta de entendimento conjunto. Para fazer as coisas funcionarem, com forças limitadas à disposição, os britânicos precisavam de um comandante disposto e capaz de tomar decisões, uma equipe com experiência no campo de operações anfíbias e equipamentos e conhecimentos mais especializados do que estava disponível em 1940. A ideia de que você pode jogar alguns soldados em um navio, navegar rumo a um objetivo e esperar que todos saibam o que fazer foi, e é, ridícula.

### **NORMANDIA (FRANÇA), 1944**

Na contramão do que foi exposto, os desembarques na Normandia em junho de 1944 fornecem um bom exemplo de uma estrutura de comando bem-sucedida. A Operação Overlord foi a maior e mais complexa operação anfíbia de todos os tempos. Ela envolveu mais de 7.000 navios e embarcações, 13.000 aeronaves e 155.000 soldados em 6 de junho, com um milhão de soldados desembarcados na França em um mês. Muitas nações aliadas contribuíram com navios, aeronaves e tropas - com a maior contribuição dos americanos, britânicos e canadenses (esta última sob o comando geral britânico). As operações multinacionais tinham como exigência equilibrar a representação nos postos de comando mais altos, contudo tudo acabou simplificado pelo fato de haver duas searas dominantes.<sup>28</sup>

Felizmente, a operação não veio do nada, mas foi o resultado de anos de planejamento e preparação em que os Aliados tiveram a oportunidade de aprender o que deveria ser feito em uma série de operações importantes no norte da África, Sicília e Itália. A abordagem C2 refletia uma mistura de práticas norte-americanas e britânicas, com um comandante supremo vigiando comandantes terrestres, marítimos e aéreos subordinados. A

---

<sup>27</sup> Ibid. Veja também o capitão SW Roskill, *History of the Second World War. The War at Sea. Vol 1.* (Londres: HMSO, 1954) p. 169-204.

<sup>28</sup> Para uma visão geral útil dos aspectos marítimos, consulte Barnett, *Engage the Enemy More Closely*, capítulos 24 e 26. Veja também Stuart Griffin, 'Normandy, 1944' in Tristan Lovering (ed.), *Amphibious Assault. Manoeuvre from the Sea*, (rendlesham: Seafarer Books, 2007) Capítulo XXIII.

estrutura de comando dispôs o general americano Eisenhower como o supremo comandante unificado, com o chefe da aviação britânica Marshal Tedder como seu vice-comandante. O almirante Ramsay, o general Montgomery e o chefe da aviação Marshal Leigh-Mallory comandaram a Força Expedicionária Naval, a Força Expedicionária Aérea e a operação de desembarque (21º Grupo do Exército), respectivamente.

O sistema funcionou bem. Eisenhower provou ser um excelente comandante supremo, gerenciando os aspectos políticos enquanto se mantinha disponível para tomar decisões importantes, como apoiar as declarações de Montgomery de que as forças de desembarque, do plano inicial, eram muito fracas. O resultado foi a inserção de mais duas praias no esquema, que tiveram efeitos maciços e em cascata, particularmente no plano naval. Eisenhower também assumiu a responsabilidade pela decisão principal de adiar a operação para 5 de junho e prosseguiu-a no dia seguinte, apesar do mau tempo. Isso ajuda a comprovar que é necessário ter um indivíduo na posição de tomar decisões tão difíceis.<sup>29</sup>

Claro, talvez a maior conquista de Eisenhower tenha a de ter sido capaz de gerenciar uma equipe multinacional com opiniões diferentes sobre assuntos importantes, além de algumas personalidades muito difíceis. Como se sabe, ele dispensou um oficial da equipe americana por chamar um colega de “desgraçado britânico”. Seria aceitável chamar um colega de “desgraçado”, mas focar o ponto em uma nacionalidade ameaçava a coesão do todo e não podia ser aceito.<sup>30</sup> Tais aspectos são importantes nas operações multinacionais.

O segundo nível de comandantes era todo britânico. Isso refletia a exigência política geral de equilibrar a representação entre os aliados. Como era habitual a essa altura, o exército permaneceu sob as ordens da marinha enquanto estava no mar, assumindo a responsabilidade por si mesmo, assim que estabelecido na terra. Pode-se notar que, embora Leigh-Mallory tivesse plena consciência de que seu papel era o de apoiar o principal esforço que transcorria em terra, o mesmo se aplicava aos

---

<sup>29</sup> Contra-almirante W.S. Chalmers, *Full Cycle. The Biography of Admiral Sir Bertram Ramsay*, (Londres: Hodder and Stoughton, 1959) esp. p. 182-207. Gordon, A. Harrison, *US Army in World War II. The European Theatre of Operations. Cross-Channel Attack*, (Washington, DC: Center of Military History, 1951) p. 105-117. Cap. S.W. Roskill, *History of the Second World War. The War at Sea. Vol III. Part II*, (Londres: HMSO, 1961) Capítulos XIV and XV.

<sup>30</sup> Williamson Murray, ‘Combined and Joint Warfare During World War Two: the Anglo-American story’ in National Institute for Defense Studies (Japão), *International Forum on War History 2014: History of Joint and Combined Operations*, Tóquio. Set. 17, 2014. p. 91.

marechais das forças aéreas Harris e Spaatz (no comando das forças aéreas estratégicas do Reino Unido e dos EUA), que preferiam aceitar de maneira resentida o deslocamento de papel, procurando então minimizar o comprometimento. Ramsay, por outro lado, considerava inteiramente que seu papel era apoiar o exército e fez todo o possível para facilitar isso, auxiliado, é claro, pela natureza limitada da ameaça no mar. O nível de apoio prestado pela marinha ao exército não tinha precedentes.

No geral, pode parecer que o sucesso da abordagem do ‘comandante unificado’ encerrou o debate sobre as vantagens relativas do comando conjunto ou unificado. Em muitos sentidos, o que foi criado foi um sistema que incorporou os benefícios de ambos, com cada serviço tendo sua própria entrada no processo de planejamento e comandando no estágio apropriado, sob a supervisão geral de um comandante unificado capaz de dirigir e julgar quando necessário. Os britânicos não aprenderam essa lição imediatamente, e o conceito de ‘comandante unificado’ não foi adotado definitivamente por eles durante décadas.<sup>31</sup> No entanto, a nomeação de um comandante unificado no nível operacional atualmente é a prática padrão nos países da OTAN.<sup>32</sup>

## GUADALCANAL, 1942

Claro, nomear um comandante-geral não pode esclarecer todos os problemas. A experiência dos EUA em Guadalcanal, em 1942, nesse sentido é interessante. O plano para a Operação Watchtower nomeou o comandante da Marinha dos EUA no Pacífico Sul, vice-almirante Ghormley, no comando geral; todavia ele delegou o posto ao vice-almirante Fletcher, responsável pela Força-Tarefa 61. O comandante da força de desembarque, general Vandegrift da 1ª Divisão da Marinha, estava sob o comando do vice-almirante Turner, o comandante da força anfíbia, que por sua vez estava sob o comando de Fletcher. Colocando isso na linguagem moderna da OTAN, o Comandante da Força de Desembarque (CLF) estava sob o Comandante da Força-Tarefa Anfíbia (CATF). Isso colocou Vandegrift abaixo de Turner e em pé de igualdade com os comandantes do grupo de apoio ao fogo e do grupo de remoção minas.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Stephen Prince, ‘British command and control in the Falklands campaign’, in *Defense and Security Analysis*, Vol 18., No. 4, (2002) p. 335.

<sup>32</sup> ATP-08, *Doctrine for Amphibious Operations*, Capítulo 2.

<sup>33</sup> Ver Jeter A. Isely e Philip A. Crowl, *The US Marines and Amphibious War. Its Theory and Practice in the Pacific* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1951). Capítulos 4 e

As operações em Guadalcanal são famosas pela decisão do almirante Fletcher em recuar seus porta-aviões na noite de 8 de agosto, um dia após o primeiro desembarque, devido à ameaça representada pelas forças aéreas e navais japonesas. Fletcher protegeu a sua principal posição de controle marítimo à custa da exposição do grupo anfíbio. A retirada dos porta-aviões e a subsequente derrota naval dos Aliados na Ilha Batalha de Savo mais ou menos fizeram com que Turner tivesse que retirar o grupo de transporte em 9 de agosto, deixando os fuzileiros navais em terra sem sua artilharia pesada, sem o regimento marinho de reserva e sem grande parte de sua munição, suporte médico e logística. Naturalmente, Vandegrift se opôs, mas ele não estava em posição de fazer valer sua opinião. Ela não era considerada um “interesse primordial”.<sup>34</sup>

Em contraste com os principais desembarques na Europa, a Marinha dos EUA aqui enfrentou sérias ameaças ao controle no mar e no ar. Nas circunstâncias, os almirantes Fletcher e Turner fizeram o que lhes parecia natural e, com treinamento e experiência, priorizaram a integridade de seus navios. Essa pode ter sido a decisão correta, mas deixou as tropas expostas. Isso abriu o potencial de derrota terrestre.

As operações militares geralmente envolvem graus de risco, algumas mais que outras. A questão aqui era o quanto desse risco deveria ser colocado nas forças terrestres, a fim de reduzir o risco assumido por aquelas no mar. É provável que o comandante no mar e o comandante em terra tirem conclusões diferentes para essa pergunta. Mais importante, para os propósitos de comando e controle, o dilema revela a necessidade de que a voz militar precisar ser ouvida quando estão sendo tomadas decisões que impactam o ambiente terrestre. Também levanta questões importantes sobre em que ponto o comandante das forças de desembarque passa de apoiador para força de apoio. Em Guadalcanal, Vandegrift permaneceu sob o comando de Turner durante a operação, e Turner interferiu na condução tática da campanha terrestre. Depois disso, Vandegrift argumentou com sucesso em defesa de mudanças, para garantir que o comandante terrestre e o comandante anfíbio fossem tratados como iguais durante o processo de planejamento e permitir que o comandante terrestre exerça autoridade de comando sobre as operações terrestres, uma vez que a força terrestre fosse

---

5. Allan R. Millett, *Semper Fidelis. The History of the US Marine Corps*, (Nova York, NY: Simon e Schuster, 1991) p. 362-371.

34 Theodore Gatchel, *Eagles and Alligators: An Examination of the Command Relationships That Have Existed Between Aircraft Carrier and Amphibious Forces During Amphibious Operations* (Newport, RI: US Naval War College, 1997) p. 5.

estabelecida em terra. A posição foi adotada nas operações americanas subsequentes e foi incorporado à revisão de 1943 do FTP 167.<sup>35</sup>

## CONFLITO NAS MALVINAS / MALVINAS, 1982

O Conflito das Malvinas apresenta um exemplo interessante de guerra expedicionária, apresentando operações anfíbias conduzidas em circunstâncias em que o controle do mar e do ar suscitou contestações. Sem surpresa, muitos dos desafios discutidos acima foram recorrentes.

O comando operacional das forças britânicas foi dado ao comandante chefe da frota, o almirante Sir John Fieldhouse. Fieldhouse estabeleceu um comando conjunto na sede conjunta existente em Northwood (Londres). As forças destacadas para o Atlântico Sul foram organizadas em duas forças-tarefa: TF 317 e TF 324. A última consistia em submarinos movidos a energia nuclear e era controlada pelo submarino oficial de bandeira (almirante Sir Peter Herbert), com sede em Northwood. O TF 317 foi subdividido em três grupos de tarefas: um Grupo de Batalha sob o contra-almirante 'Sandy' Woodward; o Grupo Anfíbio sob o comando do comodoro Mike Clapp; e a Força Terrestre (Brigada de Comando Nº 3, fuzileiros navais reais), sob o brigadeiro Julian Thompson. Mais tarde, quando a força terrestre foi expandida para incluir uma segunda brigada, o major-general Jeremy Moore (originalmente vice nas forças terrestres de Fieldhouse em Northwood) foi transportado para o Atlântico Sul e assumiu o comando geral das Ilhas Falkland das Forças Terrestres, na chegada em 30 de maio. Moore, como Thompson, era um fuzileiro naval real.<sup>36</sup>

Havia uma 'Força-Tarefa de Comandante' (Fieldhouse) conjunta em Northwood, mas não havia um comandante de nível operacional no palco de operações. Isso foi problemático de duas formas relevantes. Em primeiro lugar, comandando de Northwood, Fieldhouse estava distante dos comandantes dos grupos de tarefas. Ele também estava longe da real situação no Atlântico Sul. Ele podia conversar com seus subordinados usando links de satélite seguros e mantinha um contato particularmente próximo com Woodward, mas inevitavelmente estava bastante separado dos acontecimentos em cena. Isso impactou na sua compreensão sobre a condução da campanha. Em particular, Fieldhouse acreditava que o brigadeiro Thompson estava demorando muito para romper o cerco da

---

<sup>35</sup> Henry, *Historical Review*, p. 59.

<sup>36</sup> Prince, 'Command and control', p. 339.

cabeceira da praia de San Carlos; tratava-se de uma opinião que pode ter sido encorajada por suas conversas com Woodward. Fieldhouse, como Woodward, era um submarinista e não estava bem posicionado para julgar os desafios de uma campanha terrestre. Moore, que estava mais bem posicionado para expedir tais julgamentos, conhecia Thompson e tinha fé nas suas habilidades. Infelizmente, em meados de maio Moore ficou fora de contato com Northwood e Thompson por 8 dias, enquanto viajava para o sul no navio Queen Elizabeth II, que não possuía as comunicações seguras necessárias para manter o contato adequado. Na chegada, ele teve que suportar uma pressão mal concebida de Londres para substituir o brigadeiro, mas aprovou as ações de Thompsons, principalmente depois que viu pessoalmente a dificuldade do terreno. Mais consciente a respeito dos imperativos políticos do que o fora o brigadeiro, ele administrou o relacionamento com Londres com muita eficiência, enviando regularmente relatórios encorajadores. Fato é que, ao contrário de Thompson, ele era bem conhecido por Fieldhouse e pelo Gabinete de Guerra. Estes confiavam nele.<sup>37</sup>

Em segundo lugar, e talvez ainda mais problemática, foi a confusão que existia concernente às linhas de autoridade que existiam entre os três comandantes dos grupos de tarefas. Foi pouco prestativo o fato de que a linha de comando tenha mudado cinco vezes, antes que a estrutura fosse finalmente estabelecida. Aparentemente, Fieldhouse acreditava que Clapp, Thompson e Woodward eram comandantes táticos cujos papéis seriam conduzidos logicamente pelas fases da campanha; trata-se de uma posição remanescente da ideia de interesse primordial.<sup>38</sup> Woodward agiu como se fosse o primeiro entre iguais. Isso foi um reflexo natural da sua posição e do controle dos ativos-chave necessários para a execução da operação (principalmente os dois porta-aviões), algo que também parece refletir os desejos de Fieldhouse. No entanto, se esse fosse o caso, a opinião não havia sido comunicada claramente a Clapp ou a Thompson, para quem os todos eram iguais.<sup>39</sup> O acordo deu margem para confusão.

Os problemas no relacionamento entre os três comandantes dos grupos de tarefas foram evidentes desde o primeiro encontro na Ilha de

---

<sup>37</sup> Veja Imperial War Museum (Oral Histories). Catalogue No. 10482, Major General Jeremy Moore (14 de novembro de 1988).

<sup>38</sup> Lawrence Freedman, *Official History of the Falklands Campaign. Vol 2. War and Diplomacy*, (Londres: Routledge, 2007) p. 724.

<sup>39</sup> Discussão do autor com o major-general Julian Thompson (aposentado) e o comodoro Michael Clapp (aposentado) no Simpósio de Comando Amphibious, HMS Albion (Devonport), 18 de março. 2019.



Ascensão, em 17 de abril. Woodward causou uma primeira má impressão em Thompson e sua equipe, algo que prejudicou sua fé nele. Thompson demonstrou pouco interesse em ouvir suas detalhadas preocupações sobre o planejamento anfíbio. Ele não agiu como se fossem iguais.<sup>40</sup> Woodward tinha personalidade um tanto quanto difícil. Dado o desafio que ele enfrentou, ele tinha motivos para ser difícil. Clapp e Thompson acreditavam que ele realmente não entendia as operações anfíbias e, em muitos aspectos, eles estavam certos. Isso é evidente em sua própria versão dos eventos, onde admite que não entendeu verdadeiramente os desafios que as forças terrestres enfrentariam até ler o relato de Thompson sobre a campanha, publicado pela primeira vez em 1985.<sup>41</sup>

As memórias de Woodward observam repetidamente sua frustração a respeito do ritmo lento da campanha terrestre. No final de maio, ele estava, segundo ele próprio, começando a experimentar “um sintoma que afligiu quase todos os comandantes da Marinha envolvidos em uma operação anfíbia da história do mundo”, o de “um sentimento de frustração irracional, obstinado e mal controlado com suas próprias forças em terra! O que diabos eles estão fazendo?”<sup>42</sup> Ele aliviou sua frustração com uma série de notas mal-humoradas em seu diário. Infelizmente, ele também enviou uma série de mensagens de malogro a Thompson / Moore sobre a condução da campanha terrestre, outro sintoma comum entre os comandantes navais envolvidos em operações anfíbias ao longo da história. Nos anos que se seguiram, Woodward foi franco o bastante para admitir que isso fora um erro.<sup>43</sup>

Havia excelentes razões para o ritmo lento em terra, especialmente a falta de transporte tático (especialmente helicópteros), falta de artilharia, falta de blindados, a natureza do terreno, a presença de forças inimigas e o estado um tanto quanto enfraquecido da logística. Como Thompson lembrou mais tarde, “não havia absolutamente sentido em sair da praia com um pacote de sanduíches no bolso, e cinco cartuchos de munição no outro, para atacar o inimigo, que estava a 50 milhas de distância, até

---

<sup>40</sup> Julian Thompson, *No Picnic. 3 Commando Brigade in the South Atlantic: 1982*, 2ª ed. (Londres: Leo Cooper, 1992) p. 17-18. Michael Clapp e Ewan Southby-Tailyour, *Amphibious Assault Falklands. The Battle of San Carlos Water*, (Londres: Leo Cooper, 1996) p. 56-57.

<sup>41</sup> Admiral Sandy Woodward with Patrick Robinson, *One Hundred Days. Memoirs of the Falklands Battle Group Commander*, 2ª ed. (Londres: Harper Collins, 1992) p. 462.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 300.

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 426

termos nossa logística em terra”.<sup>44</sup> Esse foi um ponto que foi entendido inadequadamente no Grupo de Combate e também em Londres.

A tensão que existia entre Woodward e seus colegas comandantes eram o reflexo da personalidade de cada um deles, porém o mais importante era que ela também refletia os desafios muito diferentes que eles enfrentavam. Os britânicos estavam realizando uma operação a milhares de quilômetros de casa, com forças limitadas e equipamentos que muitas vezes estavam abaixo do ideal para a tarefa em questão. Eles estavam sofrendo baixas. Como Woodward notou mais tarde, o sucesso exigia que eles fizessem escolhas sobre recursos e riscos, eles tinham que trocar “navios por aeronaves, aeronaves por soldados, soldados por tempo e tempo por navios”. Poucas das decisões que eles tomaram foram fáceis.

Clapp e Thompson e suas equipes tiveram experiência de trabalhar juntos em tempos de paz. Eles entendiam um ao outro e estavam focados nos problemas de conduzir uma operação anfíbia. Woodward tinha responsabilidades mais amplas, que incluía a exigência de garantir a sobrevivência continuada do Grupo de Batalha em geral, e dos porta-aviões em particular. Se ele tinha pouco conhecimento e compreensão dos problemas enfrentados por seus colegas, talvez o mesmo pudesse ser dito sobre os comandantes das tropas anfíbias, em relação aos desafios que ele enfrentava. Provavelmente isso era inevitável. Diferentes elementos de força enfrentam problemas diferentes que, para eles, são de suma importância. O que era necessário era um comandante do teatro de operações capaz de coordenar as atividades dos três e resolver as contendas entre eles. Na ausência disso, o próprio Woodward teve que adotar esse papel, além do desafio tático urgente de gerenciar o Grupo de Batalha.

Woodward teve que manter um delicado equilíbrio entre a sobrevivência do Grupo de Batalha e o apoio que ele poderia fornecer aos outros elementos da Força-Tarefa. Seu estilo pessoal fez pouco para conquistar amigos no Grupo Anfíbio ou nas Forças Terrestres, porém de forma alguma está claro que isso ocorreu principalmente em função das personalidades deles, senão de prioridades concorrentes. Um comandante-geral em campo não poderia demover tais empecilhos, mas poderia estar em posição de ter uma visão de cima para baixo sem se sobrecarregar com questões táticas urgentes que, naturalmente, prejudicaram os outros comandantes. Essa foi certamente a posição adotada pela Marinha Real,

---

<sup>44</sup> Andrew Dorman, Michael D. Kandiah & Gillian Staerck (eds.), *The Falklands War*. CCBH Oral History Programme, (Londres: Centre for Contemporary British History, 2005) p. 52.

que abordou o conflito das Malvinas como um estudo de caso sobre o comando e controle na primeira edição da nova publicação da doutrina, nos anos 90; ali foi identificada a necessidade de um Comandante da Força Conjunta no teatro de operações.<sup>45</sup> Um comandante assim também poderia ter retirado dos três comandantes táticos o fardo de ter que lidar com a interferência de Londres, um fator que Thompson identificou como um fardo notável.<sup>46</sup>

É significativo que esses problemas tenham ocorrido entre comandantes que eram todos do serviço naval e da mesma nação. As operações entre braços e multinacionais inevitavelmente imporão desafios adicionais. O ponto principal é que os britânicos não estavam operando em um ambiente marítimo benigno. Eles foram desafiados em todos os níveis e, em tais circunstâncias, o atrito inevitavelmente se desenvolveria entre os diferentes elementos da força e comandantes. Uma estrutura de comando robusta administra o atrito e garante que as decisões corretas sejam tomadas. Deve-se enfatizar também que, apesar da tensão, Woodward, Clapp e Thompson / Moore se combinaram para garantir a vitória, em um ambiente extremamente experimental. Como Stephen Prince argumentou, “a capacidade de comando e controle foi impressionante”.<sup>47</sup>

A título de nota posterior, vale a pena assinalar que o desempenho do comando da 5ª Brigada, a unidade do Exército enviada para reforçar a 3ª Brigada de Comando, foi menos impressionante. De fato, trata-se de um exemplo interessante sobre as dificuldades de C2, quando as unidades não possuem um entendimento básico da dinâmica da guerra conjunta e das operações anfíbias. O comandante da brigada (o brigadeiro Tony Wilson) e seus subordinados não aderiram à hierarquia de comando de modo apropriado; não conseguiu manter Clapp e Moore devidamente informados de suas ações; tratou escassos recursos anfíbios e de helicóptero de maneira descuidada; ignorou conselhos sobre os princípios básicos das operações anfíbias; e, por meio de ações mal concebidas e unilaterais, contribuiu substancialmente para a perda de 46 vidas (com 150 feridos), ocorrida em um ataque aéreo argentino a dois navios de desembarque situados em Fitzroy, em 8 de junho. Wilson se defendeu, argumentando que as fracas comunicações nas Malvinas tornaram o controle extremamente difícil. De

---

<sup>45</sup> Woodward, *One Hundred Days*, p. 428

<sup>46</sup> The Royal Navy, BR1806. *The Fundamentals of British Maritime Doctrine*, (Londres: HMSO, 1995) Anexo B ‘The Falklands War’ e ver também o capítulo 7, ‘Command and Control’.

<sup>47</sup> Prince, ‘British Command and control’, p. 344

todo modo, foi pura sorte que as ações de sua brigada não resultaram em uma perda de vidas ainda maior.<sup>48</sup>

## CONCLUSÃO

Os exemplos examinados acima (Noruega, Normandia) dizem respeito a casos onde o controle do mar foi amplamente assegurado, e outros (Guadalcanal, Malvinas) onde o controle do espaço de batalha marítimo foi desafiado. No caso da Normandia, a marinha e as forças táticas aéreas fizeram todo o possível para apoiar o exército e a cooperação efetiva entre os serviços foi uma base fundamental para o sucesso da missão. Em Narvik, os comandantes navais e militares se desentenderam e chegaram a poucas resoluções, embora não se possa afirmar que eles pudessem ter conseguido maior êxito, dadas as forças disponíveis. Em Guadalcanal e durante o conflito nas Malvinas, a presença de significativas forças inimigas, capazes de contestar o controle do espaço de batalha marítimo, acrescentou uma dimensão diferenciada, forçando os comandantes a fazer escolhas quanto ao grau de risco que poderia ser colocado sobre as forças no mar e em terra e como esses riscos podem ser equilibrados. É inevitável que comandantes de forças diferentes tenham perspectivas muito diferentes sobre isso, provavelmente.

As operações anfíbias impõem desafios significativos para o comando e o controle, na medida que requerem uma cooperação conjunta em um ambiente altamente complexo. Eles estão entre as mais exigentes de todas as operações militares e os erros tendem a ser severamente punidos. A dinâmica de tais operações inevitavelmente tende a implicar elementos diferentes em direções diferentes, de sorte que um C2 eficaz é necessário para mitigar os efeitos disruptivos.

A experiência sugere que a nomeação de um comandante-geral conjunto representa um passo importante para facilitar a coordenação de diferentes forças. Isso se reflete na prática de muitas forças armadas nacionais e também em organizações, como a OTAN. É claro, no entanto, que a nomeação de um comandante conjunto não é uma panacéia. A medida não resolve a questão de quem deve deter o “interesse primordial”, mas pelo menos facilita a tomada de decisão sobre o assunto.

---

<sup>48</sup> See Ewan Southby-Tailyour, *Reasons in Writing. A Commando's View of the Falklands War*, (Londres: Leo Cooper, 2003) capítulos 17 & 18. Também ver Duncan Anderson, *The Falklands War 1982*, (Londres: Osprey, 2002) p. 58-60.

Até o final do século passado, a doutrina dos EUA e da OTAN enfatizava a importância de um comandante conjunto e colocava o CLF sob a autoridade do CATF durante uma operação anfíbia, até que as forças terrestres fossem estabelecidas em terra. Deve-se lembrar, no entanto, que o CATF e o CLF receberam um status igual durante o processo de planejamento.<sup>49</sup> Isso refletiu o sistema adotado pelos EUA na Segunda Guerra Mundial. Essa abordagem mudou nos anos 2000, quando primeiro os EUA e depois a OTAN alteraram a doutrina anfíbia, para assim refletir novas abordagens mais flexíveis para operações anfíbias. As forças armadas americanas adotaram, portanto, uma relação de “apoiador / apoiado” para o CATF / CLF, sob a autoridade geral de um Comandante da Força Conjunta. Sob tal perspectiva, uma ‘diretiva de estabelecimento’ fornece as especificidades das relações de apoio, de modo que o CATF e o CLF identificarão juntos os eventos e condições para qualquer mudança no relacionamento entre forças, mantido durante uma operação. Em outras palavras, o ponto conjunto pode ser considerado o interesse primordial.<sup>50</sup> A Figura (i) mostra exemplos de mudanças nessa relação, identificadas na doutrina dos EUA, que não passam de exemplos ilustrativos e não são prescrições.<sup>51</sup>

<b>Mission</b>	<b>Supported Commander</b>
Assault	CATF, then CLF
Raid with coastal threat	CATF, then CLF, then CATF
Inland raid with no coastal threat	CLF
Demonstration	CATF
Withdrawal	CLF, then CATF
Foreign humanitarian assistance	CATF or CLF

**Figure (i): Examples of shifts in support relationship, given in US doctrine.**

A OTAN agora identifica essa abordagem como uma das três opções possíveis, sendo as outras o antigo sistema em que o CATF tinha

<sup>49</sup> Ver JP 3-02. Joint Doctrine for Amphibious Operations, (Washington, DC: Headquarters of the Joint Staff, 1992). ATP 8 (B), Vol. 1. Doctrine for Amphibious Operations, (OTAN, 2004).

<sup>50</sup> JP 3-02, Amphibious Operations (2019) cap. III. Para uma discussão mais aprofundada, consulte Major Ryan Finn USMC, The Evolution of Command Relationships in Amphibious Relations Doctrine, Thesis. Faculdade de Comando e Estado-Maior da USMC, 2013.

<sup>51</sup> JP-02, Joint Doctrine for Amphibious Operations, (2019) p. III-4.

responsabilidade geral e uma terceira opção (preferida pelos holandeses) em que o CATF e o CLF são combinados através de um comandante que ordena uma equipe integrada.<sup>52</sup>

A noção de “interesse primordial”, portanto, ressurgiu sob o disfarce da relação de apoiado / apoiador. Infelizmente, como sempre, não é possível determinar exatamente quando o CATF passa de apoiado para apoiador, nem é possível fornecer um guia definitivo sobre a prioridade relativa entre o CATF / CLF e as forças de cobertura. O passado mostra que, sem som de dúvidas, é mais fácil obter cooperação e integração em situações em que o controle do mar e do ar é relativamente garantido e, como consequência, a força terrestre pode ser apoiada sem muitos temores pelos comandantes marítimos e aéreos. Nas situações em que o controle do mar pode ser desafiado em todos os domínios relevantes de combate, é razoável supor que o problema persevera.

O debate sobre esse tópico geralmente se concentra na dinâmica do CATF / CLF e, principalmente, no ponto em que o CLF se torna o comandante apoiado. Isso é importante, mas a análise acima sugere que não é o bastante. No conflito das Malvinas, o CATF e o CLF trabalharam juntos de maneira extremamente eficaz, o que forneceu uma base necessária para o sucesso. Contudo, isso não dirimiu as tensões mais amplas existentes no Grupo de Batalha. Frequentemente, as dificuldades mais notórias não se situarão entre o CATF e o CLF, mas entre eles e outros atores relevantes. Fundamentalmente falando, a divisão entre o CATF e o CLF pode se tornar menos clara no futuro, quando tentativas de promover a manobra navio-para-objetivo (*ship-to-objective manoeuvre*) e a base-mar (*sea-basing*) podem embaraçar os limites ambientais. Em um mundo em que o espaço de batalha litoral é tratado cada vez mais como um todo contínuo, sem prestar atenção excessiva ao ponto em que o mar chega à costa, a distinção CATF / CLF pode não fazer o mesmo sentido que costumava fazer.<sup>53</sup> Além disso, novas tecnologias podem permitir abordagens totalmente novas para o C2.<sup>54</sup> No entanto, mesmo que esse seja o caso, qualquer

---

<sup>52</sup> ATP (8), Amphibious Operations (2017) p. 2-7 e 2-8

<sup>53</sup> Para uma visão inicial disso, consulte Major David Elwing, ‘CATF and CLF. Will These Traditional Roles Carry Us Into the 21st Century?’, paper submetido à Faculdade de US Naval War College, em fevereiro de 1998.

<sup>54</sup> Por exemplo, consulte o UK MoD Development, Concepts and Doctrine Centre, Joint Concept Note 2/17. The Future of Command and Control (setembro 2017). [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/643245/concepts\\_uk\\_future\\_c2\\_jcn\\_2\\_17.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/643245/concepts_uk_future_c2_jcn_2_17.pdf) [22 de fevereiro 2019]

abordagem desse tipo precisará atender ao antigo problema de coordenar e sincronizar as atividades de muitos elementos de forças diferentes, assim equilibrando prioridades que quase inevitavelmente se chocam, em certas ocasiões. Em um mundo em que as marinhas ocidentais agora esperam enfrentar ameaças que impedem o acesso a áreas, é improvável que o desafio diminua. Assim, pode ser difícil determinar qual dos vários atores tem o 'interesse primordial' em um determinado momento.

# COMMAND AND CONTROL IN AMPHIBIOUS OPERATIONS: THE LESSONS OF HISTORY

## ABSTRACT

---

This paper examines the history of command and control in amphibious operations. It explores a number of case studies in order to identify and illustrate some enduring challenges and to analyse the extent to which alternative approaches to command may have mitigated or exacerbated these. The case studies focus on examples from the Anglo-American experience in the twentieth century, but the aim is to draw conclusions with wider relevance. The paper identifies that three general approaches to command and control developed over the centuries; namely, co-equal command without the appointment of a commander in chief, unified command with one overall commander, and command by one service. The impact of these different systems is explored with reference to operations at Narvik (1940), Guadalcanal (1942), Normandy (1944) and the Falklands/Malvinas (1982). The paper examines the notion of 'paramount interest' and explores how this relates to the current concept of supported and supporting commanders. It concludes by discussing current NATO doctrine and noting the importance of an in-theatre joint commander with the authority and understanding to enable them to control and coordinate the activities of different force elements.

**Palavras-chave:** Command and Control. Amphibious. Marines. Joint Operations.



**REFERÊNCIAS**

- ADMIRAL SANDY WOODWARD, PATRICK ROBINSON. *One Hundred Days: memoirs of the Falklands Battle Group Commander*, 2nd ed., London: Harper Collins, 1992, p.462.
- ALFRED VAGTS. *Landing Operations. Strategy, Psychology, Tactics, Politics, From Antiquity to 1945*, Harrisburg, Pa: Military Service Publishing, 1952, p.223.
- ALLAN R. MILLETT. *Semper Fidelis. The History of the US Marine Corps*, New York, NY: Simon and Schuster, 1991, p.362-371.
- ALFRED THAYER MAHAN. *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, Boston, Ma: Little Brown & Co., 1890, p.261.
- ANDREW DORMAN, MICHAEL D. KANDIAH, GILLIAN STAERCK (eds.). *The Falklands War. CCBH Oral History Programme*, London: Centre for Contemporary British History, 2005, p.52.
- CARL VON CLAUSEWITZ. *On War.* Princeton: Princeton University Press, 1984. Book One, Chapter 7, p.138.
- CORELLI BARNETT. *Engage the Enemy More Closely. The Royal Navy in the Second World War*, London: Hodder and Stoughton, 1991, p.120-124.
- CRESSWELL. *Generals and Admirals and Admiral W.H.P Blandy, 'Command Relations in Amphibious Warfare'*, in *United States Naval Institute Proceedings*, June 1951, p.569-581.
- DAVID BROWN (ed.). *Naval Staff Histories. Naval Operations of the Campaign in Norway. April-June 1940*, London: Frank Cass, 2000, esp. chaps VII and IX.
- DAVID SYRETT. 'British Amphibious Operations During the Seven Years and American Wars' in *Mariner's Mirror*. v. 58, n. 3, August, 1972, p.269-280.
- EWAN SOUTHBY-TAILYOUR. *Reasons in Writing. A Commando's View of the Falklands War*, London: Leo Cooper, 2003, chaps 17 - 18.
- DUNCAN ANDERSON. *The Falklands War 1982*, London: Osprey, 2002, p.58-60.
- GORDON, A. HARRISON. *US Army in World War II. The European Theatre of Operations. Cross-Channel Attack*, (Washington, DC: Center of Military History, 1951) p.105-117.

INDIAN NAVY. Navy Strategic Publication 1.1. Indian Maritime Doctrine 2009. Integrated HQ, Ministry of Defence (Navy), 2015, p.73.

JEREMY BLACK. Combined Operations. A Global History of Amphibious and Airborne Warfare, London: Rowman & Lithfield, 2018.

JETER A. ISELY AND PHILIP A. CROWL. The US Marines and Amphibious War. Its Theory and Practice in the Pacific, Princeton, NJ: Princeton University Press, 1951. chaps 4 - 5.

JOHN CRESSWELL. Generals and Admirals. The Story of Amphibious Command, London: Longmans, Green & Co., 1952, p.19.

JOHN D. GRAINGER. Hellenistic and Roman Naval Warfare, 336BC-31BC, London: Pen and Sword, 2011.

JULIAN THOMPSON. No Picnic. 3 Commando Brigade in the South Atlantic: 1982, 2nd ed.

LAWRENCE C. ALLIN. 'Howard, Charles. Lord Howard of Effingham, Earl of Nottingham (1536-1624)' in Spencer C. Tucker (ed.), 500 Great Military Leaders, (Santa-Barbara, Ca: ABC-Clio, 2015), p.351.

LAWRENCE FREEDMAN. Official History of the Falklands Campaign. v. 2. War and Diplomacy, London: Routledge, 2007, p.724.

L.E.H. Maund, Assault from the Sea, London: Methuen and Co., 1949, p.24-59.

MAHAN. Influence of Sea Power, p.261.

MAJOR RYAN FINN USMC. The Evolution of Current Command Relationships in Amphibious Operations Doctrine, MA Thesis, US Marine Corps University, Quantico 2013, p.8-15.

MICHAEL CLAPP, EWAN SOUTHBY-TAILYOUR. Amphibious Assault Falklands. The Battle of San Carlos Water, London: Leo Cooper, 1996, p.56-57.

NETHERLANDS. MINISTRY OF DEFENCE. Joint Doctrine Publication No.5. Command and Control, 2012, chap 1. Available at: file:///C:/Users/Family/Downloads/Joint+Doctrine+Publication+5+Command+and+Control+EN.pdf . Accessed: 12 Feb 2019.

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION., JP 3-02. Joint Doctrine

for Amphibious Operations, Washington, DC: Headquarters of the Joint Staff, 1992. ATP 8 (B), v. 1, 2004.

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION, JP-02, Joint Doctrine for Amphibious Operations, 2019, p. III-4.

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION. Doctrine for amphibious operations. Nato Unclassified -ATP 08, V.1, March. 2017, Version 1. Available at: <https://pt.scribd.com/document/380606501/ATP-8-D-VOL-I-VRS-1-DOCTRINE-FOR-AMPHIBIOUS-pdf>. Accessed: 12 Feb 2019.

ROYAL AUSTRALIAN NAVY. Australian Maritime Operations 2nd ed. Sea Power Centre Australia, 2017, p.23.

ROBERT WILSON. History of the British Expedition to Egypt, London: C. Roworth, 1802. Cresswell, Generals and Admirals, p. 59-84, 97-103.

STEPHEN PRINCE. 'British command and control in the Falklands campaign', in Defense and Security Analysis, v. 18., n. 4, 2002, p. 335.

STUART GRIFFIN. 'Normandy, 1944' in Tristan Lovering (ed.), Amphibious Assault. Manoeuvre from the Sea, Rendlesham: Seafarer Books, 2007, chap XXIII.

S.W. ROSKILL. History of the Second World War. The War at Sea. v. 1., London: HMSO, 1954, p.169-300.

S.W. ROSKILL. History of the Second World War. The War at Sea. Vol III. Part II, London: HMSO, 1961, chaps XIV and XV.

VAGTS. Landing Operations, p.288-302, 372-387.

THEODORE GATCHEL. Eagles and Alligators: An Examination of the Command Relationships That Have Existed Between Aircraft Carrier and Amphibious Forces During Amphibious Operations, Newport, RI: US Naval War College, 1997, p.5.

US DEPARTMENT OF DEFENCE. DOD Dictionary of Military and Associated Terms, (Nov, 2018) p. 43. Available at: <https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/dictionary.pdf>. Accessed: 15 Feb 2019.

UK NATIONAL ARCHIVES. ADM 186/117. The Manual of Combined Operations, 1938, p. 20-25.

W.S. CHALMERS. Full Cycle. The Biography of Admiral Sir Bertram Ramsay, London: Hodder and Stoughton, 1959, esp. p.182-207.

WILLIAMSON MURRAY. Combined and Joint Warfare During World War Two: the Anglo-American story' in National Institute for Defense Studies (Japan), International Forum on War History 2014: History of Joint and Combined Operations, Tokyo. 17 Sept 2014, p. 91.

Recebido em: 02/09/2019

Aceito em: 15/01/2020