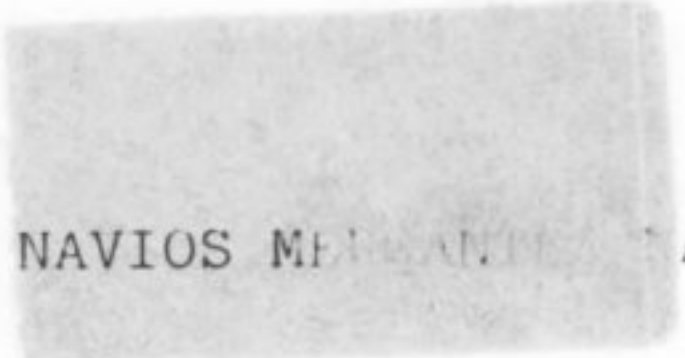


14



ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
BRASIL

1-A-47



MOBILIZAÇÃO DE NAVIOS MERCANTIS NA GUERRA DAS MALVINAS

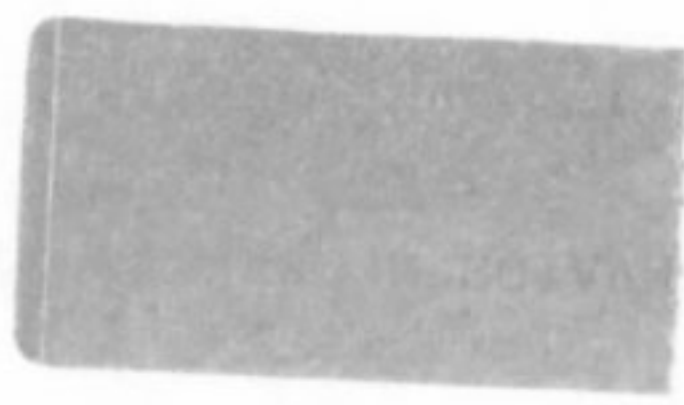


1000  
1000  
1000  
1000

WALDEMIR BARROS CALS  
Capitão-de-Longo-Curso

MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
=1985=

MM - EGN  
BIBLIOTECA  
29/08/1986  
N: 305



CAD ACERVO  
83179

EJEMPLAR  
100817

## BIBLIOGRAFIA

1. AMBROSE, A.F. Logistics - The involvment of the merchant navy. In: C.E.A. Simpósio Malvinas, EGN, v.1.
2. RODRIGUES, Ivan. Conversão de navios roll-on-roll-off pa ra operações em tempo de guerra. In: Portos e Navios XXVII (306). fev.85.
3. VIDIGAL, Armando A.F. - Conflito no Atlântico Sul, Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 1984.
4. VILLAR, Roger. Merchant ships at war. The Falklands experience. Annapolis, Md. Naval Institute Press, 1984.

## P R O P O S I Ç Ã O

TEMA: MOBILIZAÇÃO DE NAVIOS MERCANTES NA GUERRA DAS MALVINAS

1) - analisar o preparo da mobilização em direta correlação com as tarefas previstas; normas e legislação que lhe serviram de base;

2) - abordar os fatores de ordem logística ( pré-definição de modificações a executar e estaleiros, prioridades, prazos, entre outros), no conjunto do planejamento prévio;

3) - analisar a mobilização propriamente dita; transferências de subordinações; guarnecimento dos navios; emprego na guerra; retorno à situação normal, finda a guerra;

4) - analisar as implicações estratégicas da mobilização dos navios mercantes nas ações de guerra; e

5) - efetuar sugestões para o caso brasileiro.



# Í N D I C E

FOLHA

PROPOSIÇÃO.....	II
LISTA DE FIGURAS.....	IV
1.0 - INTRODUÇÃO.....	V
2.0 - PREPARO DA MOBILIZAÇÃO.....	1
2.1 - Modificações.....	3
2.2 - Estaleiros.....	4
3.0 - MOBILIZAÇÃO .....	5
4.0 - DESMOBILIZAÇÃO.....	6
5.0 - IMPLICAÇÕES ESTRATÉGICAS.....	7
6.0 - SUGESTÕES PARA O CASO BRASILEIRO.....	8
7.0 - MOBILIZAÇÃO DE NAVIOS ARGENTINOS.....	9
8.0 - CONCLUSÃO.....	10
BIBLIOGRAFIA.....	A-1

LISTA DE FIGURAS

FIGURA Nº	TÍTULO	FOLHA
1	DOCUMENTO EXPEDIDO PELO CONSELHO BRITÂNICO PARA REQUISICÃO DE NAVIOS MERCANTES.....	9-A
2	MODELO TÍPICO PARA REQUISICÃO DE NAVIOS MERCANTES DO REINO UNIDO.....	9-B
3	NAVIO DE PASSAGEIROS "CAMBERRA" EMPREGADO NO TRANSPORTE DE TROPAS.....	9-C
4	NAVIO CONTAINER "ATLANTIC CONVEYOR" COM ADAPTAÇÃO DE CONTAINERS NOS BORDOS E INSTALAÇÃO DE PLATAFORMA PARA POUSO DE HELICÓPTEROS E DE AVIÕES "HARRIERS".....	9-D
5	ANTENA DO SISTEMA DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS POR SATÉLITE, TIPO "MARISAT", INSTALADA NO TIJUPÁ DE ALGUNS NAVIOS MERCANTES BRITÂNICOS.....	9-E
6	TIPO DE CANHÃO DE 20 MM INSTALADOS NO PASSADIÇO DE ALGUNS NAVIOS MERCANTES DO REINO UNIDO.....	9-F
7	NAVIO FERRY "NORLAND" REQUISITADO PELOS BRITÂNICOS PARA A GUERRA DAS MALVINAS.....	9-G
8	TIPO DE NAVIO PETROLEIRO BRITÂNICO, DE 31 MIL TPB ADAPTADO PARA O TRANSPORTE DE ÁGUA.....	9-H
9	TIPO DE NAVIO DE REPAROS BRITÂNICO DE 6 MIL TPB.....	9-I
10	MODELO DE GRUPO DESTILATÓRIO INSTALADO NOS NAVIOS MERCANTES BRITÂNICOS...	9-J
11	PROJETO PARA A TRANSFORMAÇÃO DE UM NAVIO RO-RO PARA TRANSPORTE DE HELICÓPTEROS.....	9-L

## 1.0- INTRODUÇÃO

O recente conflito armado no Atlântico Sul, envolvendo o Reino Unido e a Argentina pela posse das Ilhas Malvinas, numa região de condições climáticas desfavoráveis, devido às baixas temperaturas, fortes ventos e mar grosso, serviu claramente, para evidenciar a necessidade de ser efetuada em nosso País uma análise mais aprofundada do nosso "Poder Marítimo", bem como, as possibilidades da Marinha Brasileira, em caso semelhante, de dispor de um firme apoio logístico de nossa Marinha Mercante.

Assim sendo, este trabalho dedicou-se a uma abordagem sucinta do emprego dos navios mercantes em operações de apoio logístico, em caso de conflito, fazendo uma maior abrangência no que diz respeito aos navios britânicos, devido a quantidade de navios mobilizados e as peculiaridades das etapas de seleção, preparo e execução da mobilização.

Evidentemente, guardadas as devidas proporções, considerando o potencial marítimo brasileiro, certos exemplos podem ser colhidos dos britânicos para suas aplicações em caso de necessidade brasileira.

Muito embora a Guerra das Malvinas tenha tido sua duração de 74 dias, a mobilização dos navios mercantes foi fator importante para os dois países, tendo em vista seus desempenhos durante os combates, principalmente, para os britânicos, que, antes de tudo, tiveram que fazer um incrível trabalho de mobilização, envolvendo uma quantidade de navios superior ao da própria Marinha Real.

Dentro desse contexto, este estudo também dedicou-se ao emprego na guerra desses navios comerciais, suas implicações estratégicas nas ações de guerra, a desmobilização, além de sugestões para o caso de necessidade brasileira.



## 2.0 - PREPARO DA MOBILIZAÇÃO

Dois dias após a invasão das Ilhas Malvinas pelos argentinos, ou seja, em 04 de abril de 1982, já o Reino Unido aprovava um plano de mobilização de navios mercantes sem precedentes na história, desde a Segunda Guerra Mundial. Cerca de 50 navios mercantes teriam que ser mobilizados para apoio eventual, complementar às operações dos navios de guerra da Marinha Real.

Dessa maneira, foram convocados diversos técnicos especializados em assuntos da Marinha Mercante, a fim de que fosse efetuado um levantamento geral da frota para que em caráter de urgência, fossem selecionados os navios e feitas as modificações para suas novas funções, em região de conflito.

Assim sendo, foram surgindo as primeiras dificuldades para a seleção e preparo dos navios. Os navios mercantes são construídos para cumprirem uma determinada tarefa, apresentando, assim, várias deficiências para seus usos em operações navais. Mister, então se fazia, a seleção de navios que mais próximo satisfizessem a esses tipos de operações.

Outro fator a considerar, era também, a seleção de navios que com poucas alterações pudessem imediatamente transportar tropas para as Malvinas.

As experiências anteriores de emprego de navios mercantes em conflito, haviam, com raríssimas exceções, sido efetuadas em locais de combate próximos aos países envolvidos e em mares de melhores condições. A experiência das Malvinas exigiu dos britânicos uma considerável planificação para a seleção e preparo dos navios a serem empregados.

Após a seleção, cada navio foi visitado por peritos navais para análise das modificações a serem efetuadas, a fim de que pudessem cumprir suas novas tarefas. Um Oficial do Departamento de Transporte Marítimo era também nomeado para ca-

da navio, com a finalidade de instruir o comandante sobre as tarefas com as agências governamentais e com os militares.

Muitos problemas tiveram que ser resolvidos completamente à parte das normas em vigor e, quase sempre, foram financeiramente contornados.

Os petroleiros foram retirados do tráfego de acordo com a variação normal do mercado de fretes. Os navios carga -seca tiveram fixados uma carta partida especial, na qual constava uma espécie de emergência limitada.

*PREPARADO* { Os comandantes e tripulantes dos navios foram instruídos sobre as operações e manutenção de aviões-caça e helicópteros de combate.

Surgiram muitos desacordos entre os armadores e o governo no que diz respeito aos valores dos seguros dos navios, em caso de avarias e perda total por ação do inimigo, devido à existência de uma Lei de 1939, chamada de Lei de Compensação, a qual determinava a indenização do navio em caso de perda total, com o navio executando suas atividades mercantes e não a serviço da esquadra, especialmente, em conflito. Os problemas de perdas que surgissem então, seriam resolvidos em cada caso, pela Secretaria Estadual do Comércio.

Os armadores que tivessem seus navios mobilizados, teriam suas dívidas e compromissos comerciais ajustados pelo governo.

*PREPARADO* { Outros problemas, como os relativos ao Regulamento Marítimo e pagamento dos tripulantes, foram gradativamente sendo solucionados pelo Departamento de Comércio Marítimo, em conjunto com o Ministério da Defesa. Também foram efetuadas alterações no Regulamento Marítimo com a finalidade de permitir que os navios pudessem transportar um número excedente de pessoas e, para tal, houve a exigência de que os navios de passageiros tivessem o número de balsas infláveis dobrado e os

de carga geral triplicado.

2.1 - Modificações - As modificações nos navios mercantes britânicos eram imprescindíveis para as tarefas que os mesmos iriam executar nas Malvinas. Dificuldades diversas surgiram sobre esse aspecto, considerando-se os problemas relativos à grande distância entre a Inglaterra e a região do conflito, cerca de 8.000 milhas náuticas, além das adversidades climáticas e intensidade do mar. Dentre essas dificuldades, apareciam de imediato, as relacionadas com o abastecimento dos diversos tipos de combustíveis utilizados por esses navios e pelos navios da esquadra; com os raios de ação de cada unidade e com o abastecimento de gêneros e água da. Sendo assim, foram efetuadas alterações para maior capacidade de combustível, água e improvisação de compartimentos para estoque de gêneros não perecíveis. Entretanto, para a transferência de tropas e equipamentos na região das Malvinas, surgiu a impossibilidade dessa operação ser efetuada através de lanchas, devido aos fortes ventos e condições de mar grosso, motivo pelo qual, alguns navios foram dotados de plataformas para pouso de helicópteros, para que tais aeronaves executassem essas operações. Dessa maneira, 17 navios foram dotados dessas plataformas.

Outro fator levado em consideração, era a necessidade do transporte de tropas e, para cumprir tal missão, houve um engajamento de diversos navios, inclusive de passageiros, entre eles o "Camberra", de 44.807 TPB, o qual teve uma de suas plataformas para pouso de helicópteros concluída já durante a viagem para o local dos combates.

Inúmeras alterações foram sendo feitas nos navios, tais como: adaptação dos tanques de lastro para transporte de combustíveis; mudanças dos transmissores e receptores de comunicações; alterações nas frequências dos equipamentos - rádio;

2) dotações de aparelhos do sistema "Marisat" (satellites) para comunicações marítimas, instalação de aparelhos satellites de navegação; instalação de grupos destiladores e, ainda, em alguns navios, foram instalados canhões de 20 milímetros para defesa aérea.

3) 2) 2.2 - Estaleiros - No que diz respeito aos estaleiros mobilizados para prestarem serviços de modificações nos navios, o que mais impressionou foi o entusiasmo e a responsabilidade de seus técnicos e operários, que, ainda obtiveram a solidariedade e o senso de patriotismo de vários setores da sociedade civil, como por exemplo, os estivadores, os industriários, os ferroviários, as autoridades portuárias e os rodoviários, além dos aeroviários e aeronautas, que se empregaram ao máximo para que os serviços fossem concluídos o mais urgente possível.

2) A experiência dos estaleiros britânicos concorreu para que, em muito pouco tempo, somente em um estaleiro, mais propriamente, o de Portsmouth, já haviam sido efetuadas cerca de 21 modificações nos navios, entre os quais, 10 petroleiros.

Uma das maiores modificações improvisadas pelos estaleiros britânicos foi a transformação do porta-contentores "Atlantic-Conveyor", em navio transporte de aeronaves, no qual foram afixados contentores em ambos os bordos para proteção das aeronaves da ação do mar e reforçado o chapeamento do convés para as operações de pouso de aviões-caça, tipo "Harrier".

3) Outras importantes modificações também foram feitas, como a transformação do navio de passageiros "Uganda", em navio hospital. Essa operação teve a duração de apenas 65 horas. Adaptações de instalações especiais em petroleiros para as fainas de reabastecimento no mar; instalação de tan-

3 que de oxigênio líquido para uso dos pilotos dos caças "Harriers" e também foram feitas diversas adaptações com containers, inclusive para uso desses cofres de carga como acomodação de pessoal, além de que os navios também tiveram suas instalações sanitárias ampliadas, incluindo lavatórios.

3 Os navios "ferries" que normalmente são utilizados para pequenas travessias, tiveram a necessidade de diversas modificações para que pudessem transportar tropas. Tais navios foram adaptados com containers no convés de veículos, com estoques adicionais de gêneros alimentícios, inclusive frigorificados, para consumo das tropas e, ainda sofreram alterações substanciais no que diz respeito as suas capacidades de combustível e água potável, com aumento dessas capacidades pela utilização dos tanques de lastro.

### 3.0 - MOBILIZAÇÃO

Para as operações de guerra, os navios mercantes britânicos foram guarnecidos por voluntários. Durante as operações que se viam envolvidos, seus comandantes recebiam instruções e ficavam diretamente subordinados ao comandante da esquadra.

3 De um modo geral, os navios mercantes mobilizados para a Guerra das Malvinas, transportaram ao todo, cerca de 9.000 homens, 100.000 toneladas de carga e 25 aeronaves.

Os navios petroleiros prestaram relevantes serviços de reabastecimento de combustível e água, tanto para as unidades militares, como para outros navios mercantes mobilizados.

3 Os navios de reparos também desempenharam importantes serviços de reparos em diversas unidades avariadas, ou pela ação do inimigo, ou pela ação do mar.

3 Os navios de carga seca foram bastante utilizados para o transporte, além de pessoal, também para o de munições, suprimento das tropas e equipamentos navais.

3 Os navios ro-ro foram utilizados para o transporte de pes

soal, veículos de combate e canhões.

③ → Os porta-contentores foram adaptados para o transporte de aeronaves, bem como, serviram de base para pouso dos caças "Harriers" e ainda, para o transporte de suprimentos.

SALVO { Os de passageiros, como o "Camberra" e o "Queen Elizabeth II" foram empregados no transporte de pessoal e o "Uganda" que foi transformado em hospital, em muito auxiliou na logística saúde. O "Saint Edmund" que serviu para o transporte de tropas, após a rendição dos argentinos foi usado para descanso e lazer das tropas.

③ → Os "ferries" foram muito utilizados para transporte de tropas e para pouso de helicópteros, além de transporte de equipamentos às brigadas de infantaria.

③ → Navio mensageiro, os britânicos utilizaram somente um navio dessa classe para o transporte de correspondências, provisões e pessoal entre a Ilha de Ascensão e as Malvinas.

③ → Os rebocadores foram empregados nas operações de socorro marítimo, de reboques e como varredores.

③ → Finalmente, os pesqueiros que foram utilizados como varredores.

#### 4.0 - DESMOBILIZAÇÃO

De um modo geral, finda a guerra, os navios mercantes foram gradativamente desincorporados da esquadra e retornando às suas funções normais.

As modificações para a guerra foram também gradativamente sendo desfeitas pelos estaleiros, com as despesas dessas operações garantidas pelo governo. Inicialmente, as modificações tidas como prioritárias para serem desfeitas pelos estaleiros eram aquelas que mais impediam o retorno do navio as suas funções comerciais, como por exemplo, a retirada dos canhões e das plataformas para pouso de aeronaves. Os reparos de maiores vultos foram efetuados nos próprios estaleiros ingleses.

ses para que fosse evitada uma evasão de divisas e os reparos menores foram feitos fora do país, com autorização do governo britânico. As tripulações que em sua maioria eram compostas de reservistas da Marinha Real e que no decorrer da guerra recebiam seus vencimentos do governo, conforme os navios iam sendo reintegrados ao tráfego comercial passavam a receber seus salários dos próprios armadores. Assim sendo, os britânicos não tiveram maiores problemas na fase de desmobilização, a não ser obviamente, os de ordem econômica.

#### 5.0 - IMPLICAÇÕES ESTRATÉGICAS

*CONCLUSÃO*

Os serviços de apoio prestados pelos navios mercantes na Guerra das Malvinas, mais precisamente, no caso britânico, foram de fortes implicações estratégicas, pois sem esse apoio, o resultado do número de baixas entre as tropas inglesas, certamente, teria sido muito maior e a duração da guerra teria sido muito maior também. Sem dúvida nenhuma o fator logístico foi essencial para campanha vitoriosa dos britânicos, considerando se que os países vizinhos do local de combates eram todos simpáticos às causas argentinas e, para o reabastecimento de sua esquadra na África do Sul, os britânicos provocariam um impasse diplomático com o Terceiro Mundo. Desse modo, a única alternativa para o reabastecimento de suas unidades militares distava cerca de 4.100 milhas da região conflituosa, ou seja, em Freetown, na Serra Leoa, África Ocidental. Para que se tenha uma idéia, somente os petroleiros realizando reabastecimento de combustíveis, garantiram as 450 mil toneladas de óleo consumidas pela esquadra inglesa. Além disso, temos que considerar as diversas plataformas para pouso de helicópteros instaladas em diversos navios e que foram muito úteis para as operações dos helicópteros, já que esse tipo de aeronave tornou-se elemento indispensável para uma força naval.

② Outro fator importante e de forte implicações estratégicas

cas foi o perfeito entrosamento entre as unidades mercantes e os navios de guerra e com as demais forças, principalmente, no sentido de cooperação, fazendo com que todos pertencessem a um só grupo nacional, seguindo uma única orientação.

Finalmente, a importância com que os navios mercantes contribuíram para a formação dos estoques de reserva estratégica de armas e munições, tendo em vista que no transcorrer da guerra o consumo de determinados tipos de armamentos e munições superou às expectativas.

#### 6.0 - SUGESTÕES PARA O CASO BRASILEIRO

O exemplo do uso de navios mercantes na Guerra das Malvinas é uma clara demonstração da necessidade desses navios como força de apoio logístico. sendo assim, se considerarmos o potencial de nossa frota mercante, cerca de 10 milhões de TPB, em comparação com nossas forças militares navais, chegaremos à conclusão da existência de um campo muito vasto para estudo de aplicação desse poder como auxílio nas operações navais móveis. Dessa maneira, visando a utilização dos navios mercantes brasileiros em caso de conflito, sugerimos a adoção das seguintes medidas:

a) - por ocasião das vistorias anuais dos navios, efetuar um levantamento geral da situação e condição operacional de cada navio vistoriado, visando sua mobilização em caso de conflito, além de determinar as prováveis modificações;

b) - efetuar periodicamente exercícios simulados de mobilização para treinamento das tripulações;

c) - inserir nos cursos de aperfeiçoamentos, bem como, de formação básica, matérias disciplinares que orientem os Oficiais da Marinha Mercante para esse tipo de operação, além de sua importância durante a guerra;

d) - fazer um dimensionamento adequado do poder na



val brasileiro (apoio móvel), considerando a capacidade de mobilização dos navios mercantes;

e) - criar uma equipe constituída de oficiais com vivência em material de armamento, comunicações navais e apoio naval, no sentido de estabelecer requisitos militares que possam ser incluídos nas especificações de construção de determinados tipos de navios mercantes;

f) - desenvolver um plano de preparo de mobilização que seja permanente, constantemente atualizado e metódico.

g) - fazer uma revisão na legislação brasileira, definindo novas normas e condições para o caso de requisição de navios mercantes para o emprego em conflito;

h) - atualizar a situação do pessoal da Marinha Mercante no que diz respeito às condições de reservistas da MB;

i) - considerando a tendência mundial de evolução do transporte marítimo através de navios porta-contentores, desenvolver planos com perspectivas centralizadas na mobilização futura desses tipos de navios; e finalmente

j) - incentivar o intercâmbio com a Marinha Mercante para atualização e conhecimento operacional dos navios.

#### 7.001 - MOBILIZAÇÃO DE NAVIOS ARGENTINOS

A Argentina mobilizou para a Guerra das Malvinas ao que se sabe, muitos poucos navios. Através de um esforço nacional para o preparo, foram empregados dois navios petroleiros para o serviço de reabastecimento e um navio pesqueiro que realizou operações de espionagem da esquadra britânica, sendo para isso dotado de equipamentos eletrônicos especiais e também de embarque de pessoal militar. Para a logística saúde foram empregados alguns pequenos navios que sofreram poucas alterações e serviram como hospitais. Contudo, o processo de mobilização da Argentina esbarrou em sérias dificuldades, devido à falta de um adequado planejamento e estrutura de estaleiros.

DOCUMENTO EXPEDIDO PELO CONSELHO BRITÂNICO  
PARA REQUISIÇÃO DE NAVIOS MERCANTES.

MERCHANT SHIPS AT WAR



*At the Court at Windsor Castle*

THE 4TH DAY OF APRIL 1982

PRESENT.

THE QUEEN'S MOST EXCELLENT MAJESTY  
IN COUNCIL

Whereas it is expedient in view of the situation now existing in relation to the Falkland Islands that Her Majesty should be enabled to exercise in the most effectual manner the powers at law vested in Her for the defence of the realm including Her Majesty's dependent territories:

Now, therefore, Her Majesty is pleased, by and with the advice of Her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, as follows:—

1. This Order may be cited as the Requisitioning of Ships Order 1982.
2. A Secretary of State or the Minister of Transport (hereinafter referred to as "the Minister") or the Lords Commissioners of the Admiralty may requisition for Her Majesty's service any British ship and anything on board such ship wherever the ship may be.
3. A Secretary of State or the Minister of Transport or the Lords Commissioners of the Admiralty may, to such extent and subject to such conditions and restrictions as he or they think proper, delegate all or any of his or their functions under Article 2 of this Order to any specified persons or class of persons.
4. The owner of any ship or thing requisitioned under this Order shall receive such payment for the use thereof during its employment in Her Majesty's service and such compensation for loss or damage to the ship or thing occasioned by such employment as may be provided by any enactment relating to payment or compensation in respect of the exercise of powers conferred by this Order and, in the absence of such an enactment, such payment or compensation as may be agreed between a Secretary of State or the Minister of Transport or the Lords Commissioners of the Admiralty (as the case may be) and the owner or, failing such agreement, as may be determined by arbitration.
5. In this Order:—
  - "Secretary of State" means any of Her Majesty's Secretaries of State;
  - "Requisition" in relation to any ship or thing means take possession of the ship or thing or require the ship or thing to be placed at the disposal of the requisitioning authority;
  - "British ship" means a ship registered in the United Kingdom or any of the following countries—
    - (a) the Isle of Man;
    - (b) any of the Channel Islands;
    - (c) any colony;
    - (d) any country outside Her Majesty's dominions in which Her Majesty has jurisdiction in right of the Government of the United Kingdom.

Full text of the Order in  
Council of 4 April 1982  
that was the legal basis  
for requisitioning  
merchant ships.  
HMSO/MoD

N. E. Leigh,  
Clerk of the Privy Council.

FIGURA 2  
MODELO TÍPICO PARA REQUISICÃO DE NAVIOS  
MERCANTES DO REINO UNIDO.



P&O FERRIES  
FLEET MANAGEMENT  
06 APR 1982  
RECEIVED

DEPARTMENT OF TRADE  
PARLIAMENT SQUARE HOUSE  
34-36 PARLIAMENT STREET  
LONDON SW1A 2ND

Telephone: 01-233-8415

5 April 1982

Our Reference: S T 17/9/017

Captain G McGowan  
Peninsular and Orient Steam Navigation Company  
P & O Building  
Leadenhall Street  
London  
EC3V 4QL

NOTICE OF REQUISITION

The Secretary of State for Trade in exercising the powers conferred upon him by the Requisitioning of Ships Order 1982 hereby requisitions the m.v. "ELK" and requires you to place the said vessel at his disposal forthwith.

The vessel should proceed immediately to Southampton.

The Master of the said vessel is being instructed to report to Mr R Brooks, Hogg Robinson (GPA) Ltd., Marchwood as to destination and employment of the said vessel. Please refer any general enquires to the above address.

A further letter will be sent to you regarding the charter party arrangements which it is proposed to apply to the m.v. "ELK".

Designation of Requisitioning Authority

(S S HOLNESS)  
A Senior Principal  
Department of Trade

FIGURA 3

NAVIO DE PASSAGEIROS "CAMBERRA"  
EMPREGADO NO TRANSPORTE DE TRO-  
PAS.

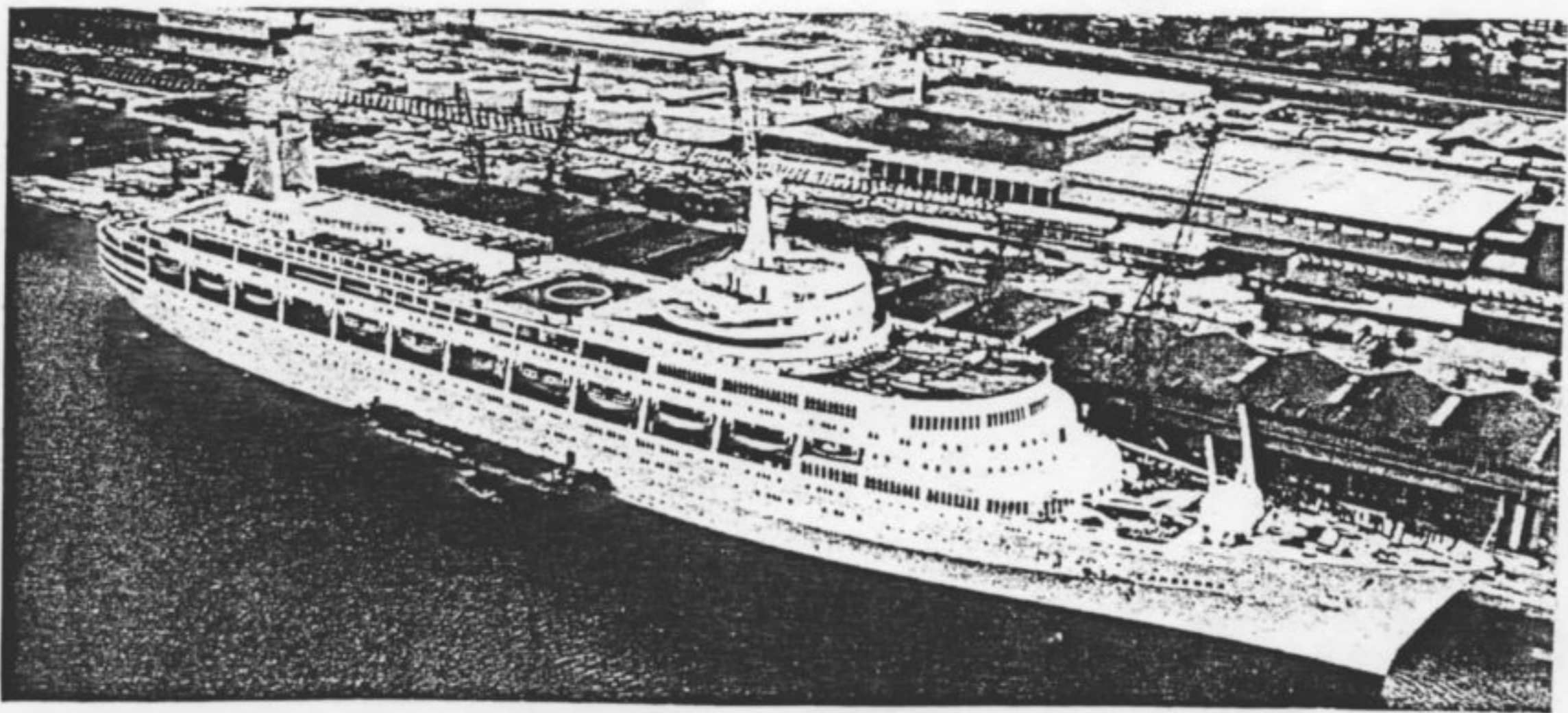


FIGURA 4

NAVIO CONTAINER "ATLANTIC CONVEYOR" COM  
ADAPTAÇÃO DE CONTAINERS NOS BORDOS E  
INSTALAÇÃO DE PLATAFORMA PARA POUSO DE  
HELICÓPTEROS; E AVIÕES "HARRIERS"



FIGURA 5

ANTENA DO SISTEMA DE COMUNICAÇÕES  
MARÍTIMAS POR SATÉLITE, TIPO "MARI-  
SAT", INSTALADA NO TIJUPÁ DE ALGUNS  
NAVIOS MERCANTES BRITÂNICOS.

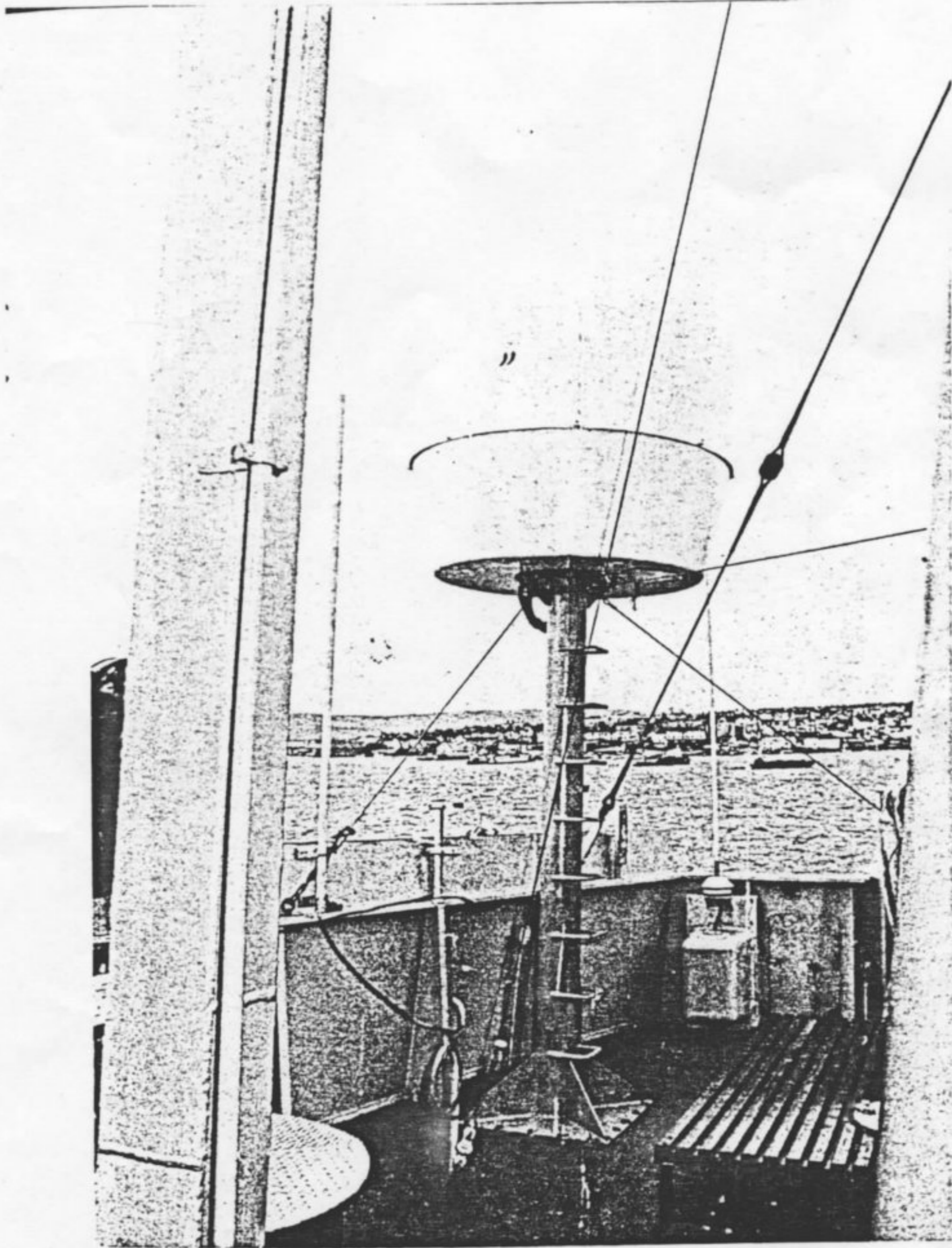


FIGURA 6

TIPO DE CANHÃO DE 20 MM INSTALADOS  
NO PASSADIÇO DE ALGUNS NAVIOS MERCAN-  
TES DO REINO UNIDO.

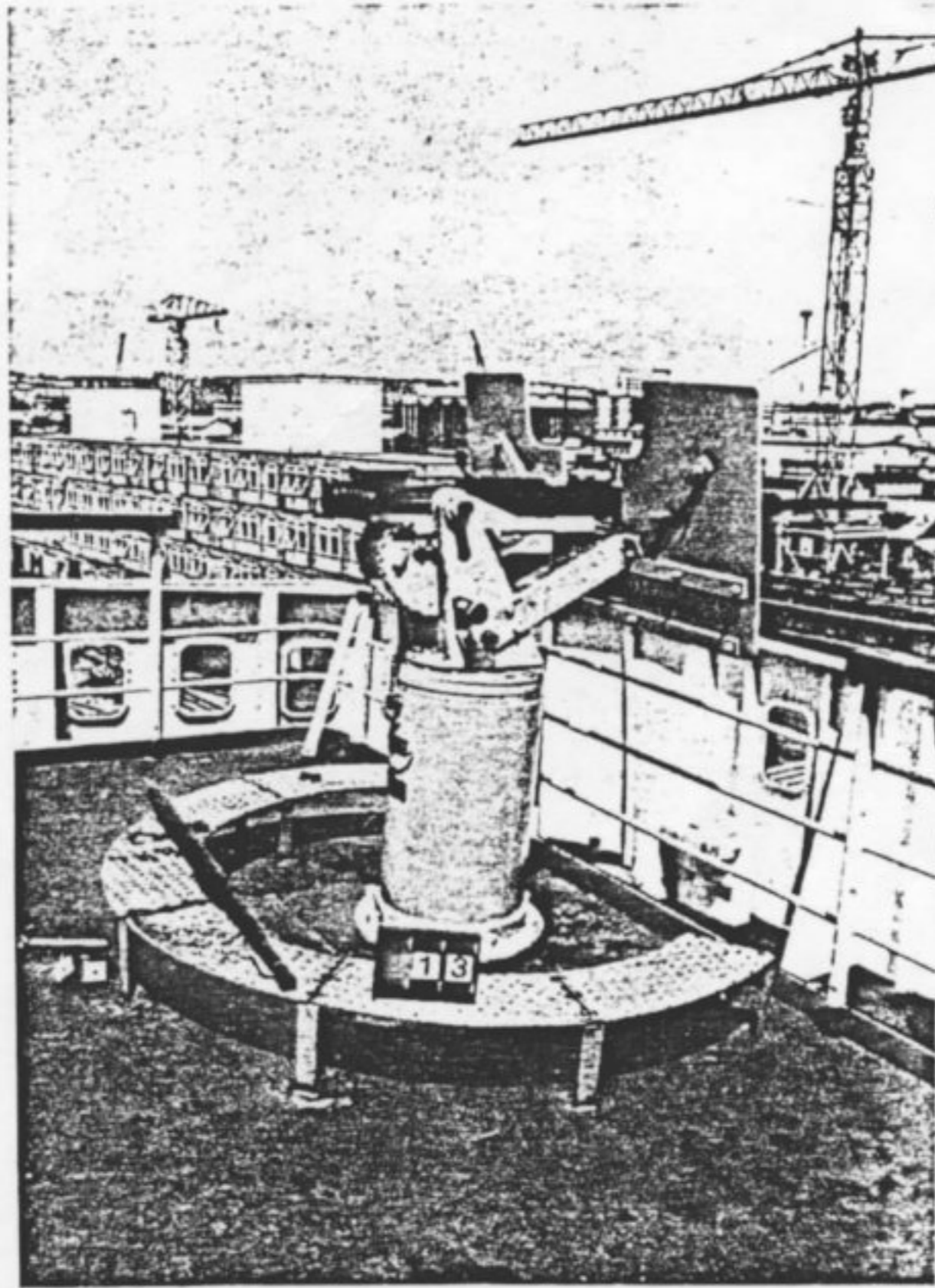


FIGURA 7

NAVIO FERRY "NORLAND" REQUISITADO  
PELOS BRITÂNICOS PARA A GUERRA DAS  
MALVINAS.

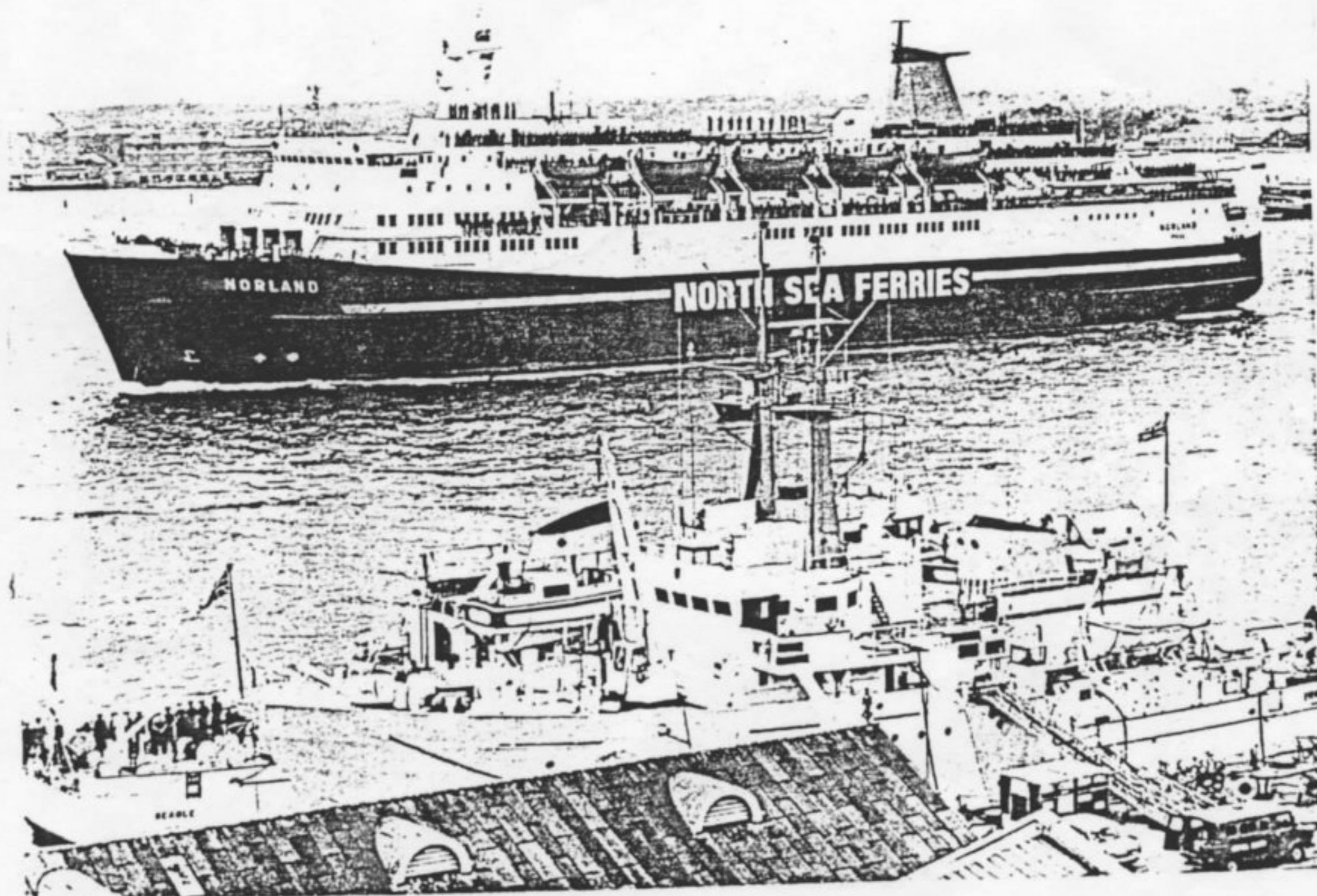
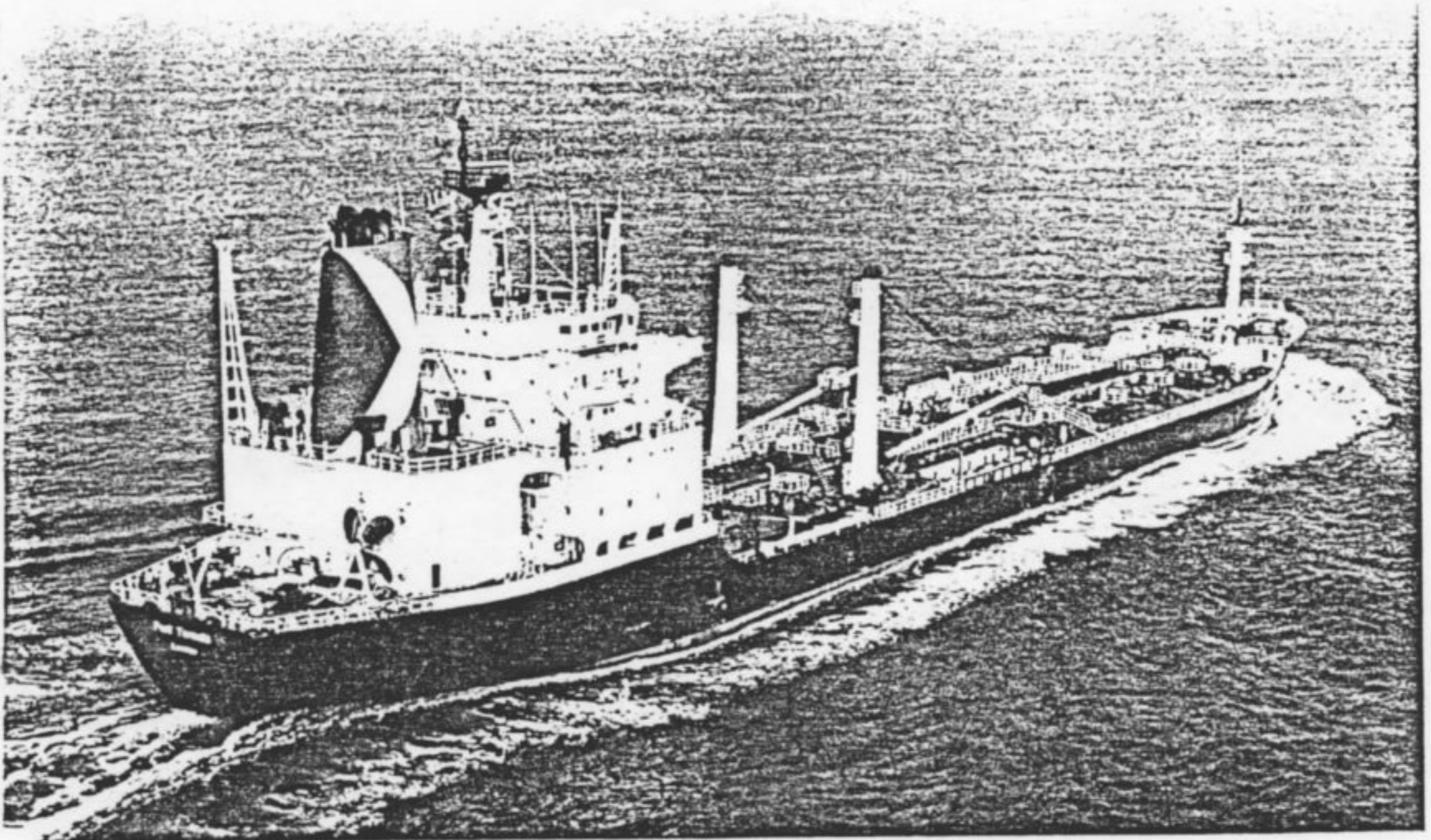




FIGURA 8

TIPO DE NAVIO PETRÓLEIRO  
BRITÂNICO, DE 31 MIL TPB  
ADAPTADO PARA O TRANSPOR  
TE DE ÁGUA



NAVIO-TANQUE "FORT TORONTO"

FIGURA 9

TIPO DE NAVIO DE REPAROS  
BRITÂNICO DE 6 MIL TPB.



NAVIO DE REPAROS "STENA SEASPREAD"

FIGURA 10

MODELO DE GRUPO DESTILATÓRIO  
INSTALADO NOS NAVIOS MERCAN-  
TES BRITÂNICOS.

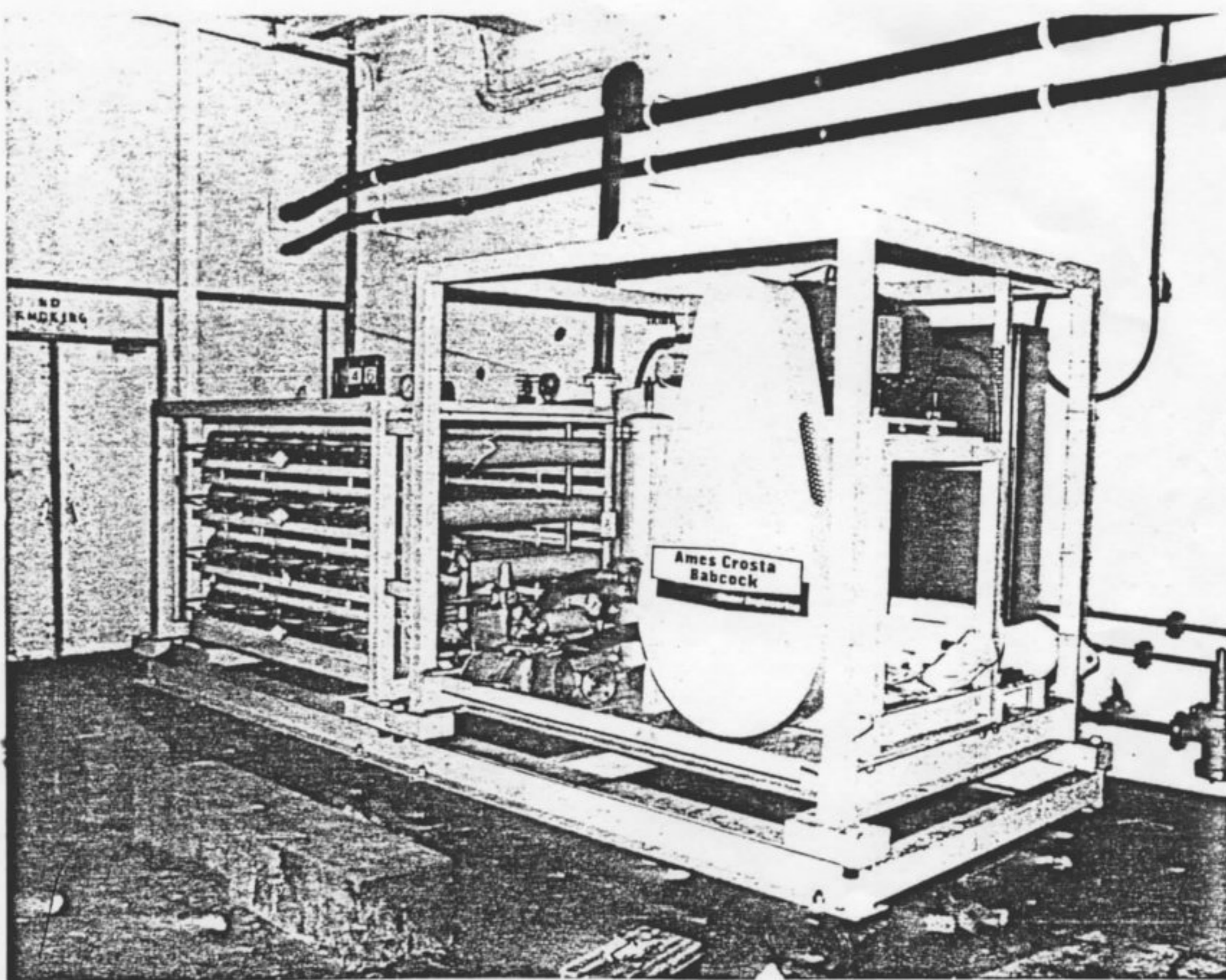
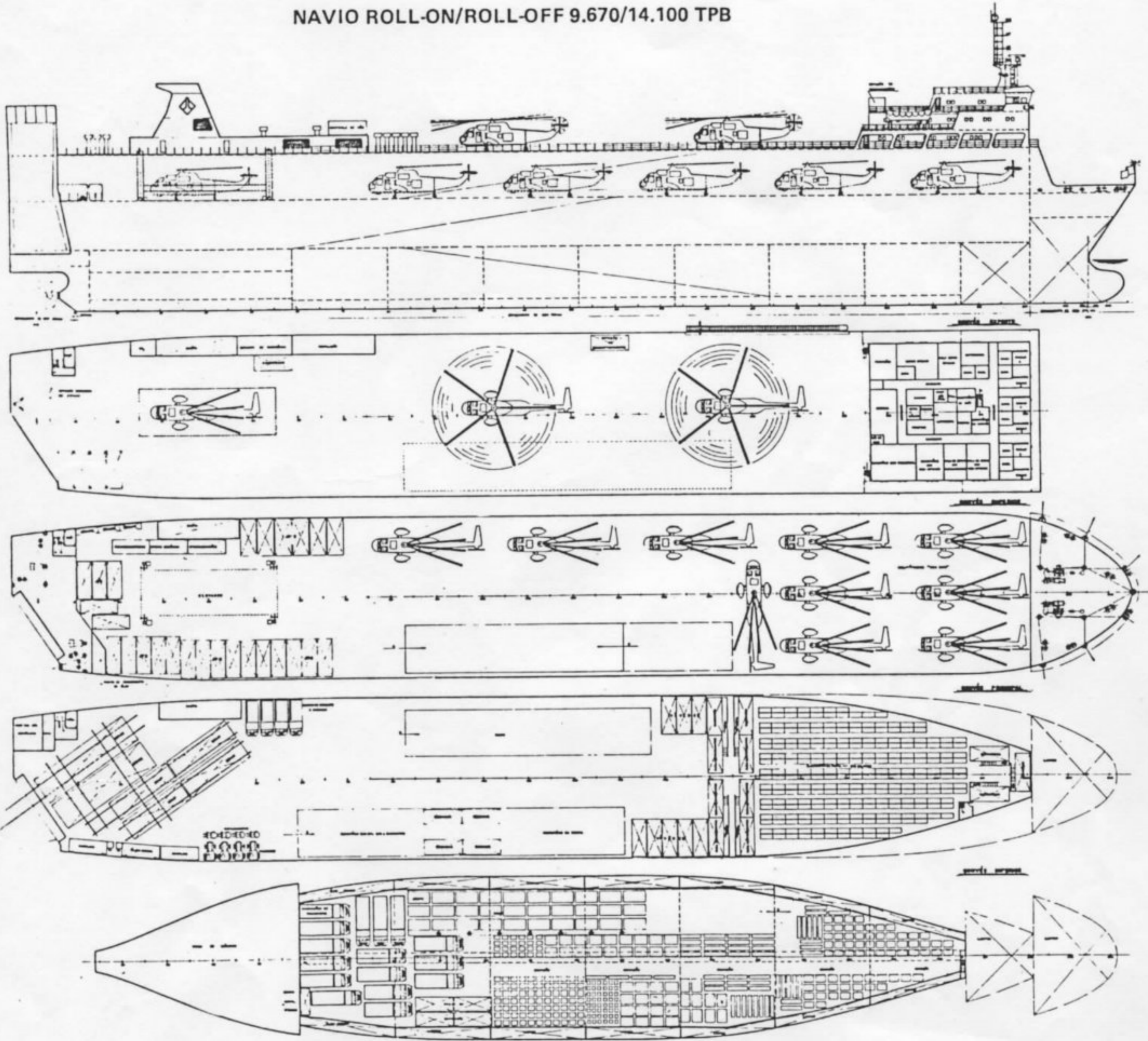


FIGURA 11

PROJETO PARA TRANSFORMAÇÃO DE UM NAVIO  
RO-RO PARA TRANSPORTE DE HELICÓPTEROS.

NAVIO ROLL-ON/ROLL-OFF 9.670/14.100 TPB



## 8.0 - CONCLUSÃO

A vitória dos britânicos nas Ilhas Malvinas, inegavelmente, serviu para ratificar a necessidade do emprego, em escala cada vez maior de navios mercantes como força de apoio logístico às forças militares em região de conflito armado.

O exemplo dos britânicos, que se viram envolvidos numa guerra distante, cerca de 8 mil milhas do Reino Unido demonstrou claramente a utilidade desses navios comerciais nas operações de combate. A presteza com a qual a Marinha Mercante do Reino Unido desempenhou as suas tarefas, apesar das condições de mar e climáticas adversas; a rapidez com que os estaleiros britânicos efetuaram as diversas modificações dos navios, modificações essas, que apresentavam alguns serviços totalmente diferentes das atividades rotineiras dos mesmos; a motivação e o senso de patriotismo dos marítimos e de outros empregados de diversas atividades civis, bem como, o espírito de cooperação e subordinação dos comandantes e tripulantes dos navios aos comandos navais; a rapidez na seleção e preparo dos navios para o emprego na guerra e os instrumentos legais usados pelos britânicos para o processo de rápida mobilização, são fatores que merecem estudo e análise para suas possíveis aplicações em caso de necessidade brasileira.

Conforme pudemos observar, os instrumentos legais usados pelos britânicos para a mobilização dos navios, basicamente, constavam de uma regulamentação de emergência, a qual permitia o afretamento de navios privados para operações militares e num plano de contingência, o qual possibilitava a rápida conversão dos navios, conforme as tarefas que os mesmos iriam executar.

"..... a logística é uma das maravilhas do mundo moderno; Nós destruimos uma força aérea, capturamos um exército e causamos a queda de um Ditador e, enquanto isso, comíamos carnes e frutas frescas, as quais haviam viajado cerca de 8 mil milhas." (4:34)

L.E. Middleton<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Comandante do HMS "HERMES", na Guerra das Malvinas

1-A-47

Este livro deve ser devolvido em  
última data assinalada

20 MAI 86	08 ABR 1996
23 SET 87	27 ABR 1996
01 DEZ 87	10 MAI 1996
10 MAR 88	07 MAI 1997
25 MAR 88	30 ABR 1997
14 MAR 89	24 ABR 1999
28 ABR 89	28 ABR 1988
14 ABR 90	22 JUN 1999
28 FEV 91	15 JUL 1999
09 MAR 91	04 JUL 2007
17 DEZ 91	
08 FEV 93	
23 MAR 93	
26 MAR 93	
03 JUL 1994	

EGN 145

Departamento de Imprensa Nacional



00010280000305

Mobilizacao de navios mercantes na  
1-A-47

MINISTÉRIO DA MARINHA  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
Biblioteca

Cals, Waldemir Barros

Mobilização de navios mercante  
s na guerra das Malvinas

1-A-47

(305/86)

Cals, Waldemir Barros

Mobilização de navios mercante  
s na guerra das Malvinas

1-A-47

(305/86)

14 MAR 87

CC Waldemir Barros

9 ABR 87

CC GERALDINO

23 SET 87

CC MACHADO - Yuba

2 DEZ 87

CC KLEITON

30 MAR 88

CC YNG PIMENTEL

25 MAR 88

CC Coupo

14 MAR 89

CC ends

3 ABR 89

CC BORBA

24 MAR 90

CC AVRES

28 FEV 91

CC PAULO AINES

09 MAR 91

CC CAS lid

17 DEZ 91

CC - ZTQUEK

RETIROU EM

NOME DO LEITOR

08 FEV 93

CC ANTUNES - A

03 MAR 93

RENOVADO 3/ABR 93

03 MAR 93

03 MAR 93 CF (IN) ALMEIDA (P/ATR)

26 MAR 93

CC ANTUNES

03 JUL 1994

TENCLEBER RIBEIRO

08 ABR 1995

CC SANTOS

27 ABR 1998

CC ABRENTES A 2

10 MAI 1995

CC A 10

07 MAI

CC JORGE ALEXANDRE

30/03/99

CC CAMBRA

24 ABR 1999

CC Antonio Cesar Di

22 JUN 1999

\_\_\_\_\_

15 OUT 1999

CC (P/ATR) ALMEIDA

\* 4 JUL 1999

CC Lopes





ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
BRASIL