

O TRANSPORTE LOGÍSTICO NA FORÇA INTERINA DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS NO LÍBANO

Capitão João Paulo Gurgel Bezerra

O Capitão de Intendência Gurgel é Chefe da Seção de Logística de Transportes do Setor Leste da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL, na sigla em inglês). Foi declarado aspirante a oficial em 2005 pela Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN). É

especialista em Operações Militares pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO). Possui os cursos Básico Pára-quedista, de Mestre de Salto e de Dobragem, Manutenção de Paraquedas e Suprimento pelo Ar (DOMPSA). Realizou os estágios de Salto Livre, de Transporte Aéreo, de Apoio Logístico às Operações de Manutenção da Paz das Nações Unidas e de Tópicos Avançados na Logística das Nações Unidas. Comandou o Pelotão de Transporte do 20º B Log Pqdt, a Companhia de Suprimento e Manutenção do B DOMPSA e a 3ª Companhia de Suprimento do 3º Batalhão de Suprimento (jpgurgel1@yahoo.com.br).



para a sua operação constituem-se fatores decisivos para a obtenção de vantagens estratégicas e de poder de combate (BRASIL, 2016).

Em se tratando de transportes, Mumford (1998) afirma que, usualmente, se utiliza o termo transporte para designar o deslocamento para o trabalho, a escola, as atividades de lazer, as compras; o deslocamento de encomendas e cargas diversas; e outra gama de fenômenos semelhantes e de evidente importância na vida cotidiana. A preocupação em desenvolver meios para possibilitar esses deslocamentos existe desde a Antiguidade, quando os homens já tinham preocupação com as rotas comerciais, com a marcha dos exércitos e com o provimento de água e outros recursos naturais.

Tais questões suscitam o seguinte questionamento: como é realizada a logística de transporte militar no setor Leste da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL, na sigla em inglês)? Portanto, esse estudo tem o intuito de analisar quantitativamente os transportes logísticos de uma brigada multinacional desdobrada no setor Leste do Líbano, sobretudo no que concerne ao seu aprendizado e ao desenvolvimento da atividade logística de transporte militar. Acredita-se que tal análise tem relevância para a doutrina militar terrestre.

Na exploração desta pesquisa, acrescenta-se considerável importância à logística de transporte militar. O oficial de transporte terá um melhor aproveitamento dos recursos humanos já existentes na entidade, o que possibilitará uma melhoria na qualidade do serviço de transportes e no controle dos movimentos de sua unidade militar.

De acordo com o Instituto Colombiano de Automação e Codificação Comercial, a logística é o processo de planejamento, controle e administração da cadeia de suprimentos e distribuição, do fornecedor ao cliente, com foco na rede de valores e na colaboração entre os atores da rede de logística interna e externa (GARCIA, 2008).

Para Ballou (1993), a missão da logística é disponibilizar o produto ou serviço certo, no lugar e instante corretos, na condição desejada ao menor custo possível. Outra definição do mesmo autor é que a logística é o ramo da ciência militar relacionada com obter, manter e transportar material, pessoal e instalações (BALLOU, 2004).

O Comando de Operações Terrestres (COTER) define a logística militar terrestre como um conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão de recursos e de serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas. Essa atividade tem se mostrado um componente importante nas missões das Forças Armadas e tem crescido bastante nos últimos anos. O emprego correto dessa atividade e as estratégias utilizadas

A FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE NAS OPERAÇÕES

A função logística transporte refere-se ao conjunto de atividades que são executadas, visando ao deslocamento de recursos humanos, materiais e animais por diversos meios, no momento oportuno e para locais predeterminados, a fim de atender às necessidades da Força Terrestre. Portanto, é responsável por toda a movimentação de material e pessoal na área da missão (BRASIL, 2016).

De acordo com Caruzzo (2016), a fim de determinar a localização de uma base militar, a decisão não deve levar em consideração apenas os aspectos estratégicos e táticos do sistema de transporte militar. A decisão deve também apresentar uma justificação social, técnica e política bem estruturada, a fim de considerar os seus impactos locais e globais na sociedade.

O mesmo autor acrescenta que o processo de tomada de decisão em sistemas logísticos é importante para as organizações. Nesses casos, a análise pode ser um procedimento complexo que envolve muitos vieses e interpretações. Aplicada ao setor de transporte ou de defesa militar, a escolha em aspectos logísticos tem impacto e, em muitas situações, pode comprometer a estratégia de defesa de um país, como a seleção de um local para uma nova base militar.

Um estudo de Ramos (2015) afirma que os pré-requisitos para o desdobramento de uma tropa em uma área de operações geralmente incluem a disponibilidade imediata de pessoal altamente capacitado, bem equipado e transporte confiável com cadeias de suprimento seguras. O equipamento tem que ser encontrado, alugado ou comprado. De posse do equipamento, este deve ser

inspecionado para, então, ser carregado e transportado às áreas da missão.

Outro estudo realizado por Ukpo (1980) afirma que, com o aumento da participação das nações em desenvolvimento nas operações de manutenção da paz das Nações Unidas, a opção de ter nações contribuintes de tropas que forneçam seu próprio transporte representa um problema sério. Isso porque a maioria das nações em desenvolvimento não têm os meios para movimento de grande escala das tropas em distâncias longas, além de não terem a experiência.

O mesmo autor pontua que há uma extensa literatura que aborda aspectos jurídicos, políticos e financeiros da manutenção da paz, mas pouco tem sido escrito sobre os

aspectos logísticos da manutenção da paz com a análise específica do transporte. O problema da logística é bem conhecido e apreciado, mas não foram concluídos estudos que investiguem os vários aspectos do sistema logístico.

Em seu estudo, Ortega (2018) afirma que, do ponto de vista do transporte, a logística de transporte militar deve ter capacidades que permitam estabelecer um sistema completo de distribuição que garanta a implanta-

ção das unidades, a manutenção durante as operações e o subsequente retraimento, sem esquecer as estruturas de comando necessárias para a coordenação e controle de todos esses processos.

Já Leslie (2016) assinala que o transporte é parte integrante da implantação e replantação de tropas e policiais para as missões de paz. É também um fator crítico a ser considerado para o apoio prestado a contingentes ou unidades, a fim de garantir um fornecimento constante de recursos para manter a eficácia da missão.

A experiência obtida na UNIFIL pode ser direcionada, no Exército Brasileiro, para o ensino doutrinário do transporte logístico militar e para a preparação e o emprego de efetivos nas missões vindouras. Poderá, também, promover o melhoramento da disciplina “logística de transportes”, no âmbito da Força, contribuindo com temas escolares e pesquisas científicas sobre o assunto.

O manual Operações de Paz, do Exército Brasileiro, afirma que é a função logística transporte que apoia o contingente no desembarço alfandegário, junto ao governo anfitrião; autoriza o recebimento de todos os tipos de cargas (ressuprimentos ou aquisições); e, ainda, realiza a mediação para o uso de aeroportos e portos do país anfitrião ou sob gerência da própria ONU (BRASIL, 2017).

Por fim, o mesmo manual relata que todo o transporte e emprego de transportes da ONU é coordenado pela Célula de Controle de Movimento (*Movement Control – MOVCON*, na sigla em inglês), que tem as seguintes missões: observação aérea, transporte administrativo, transporte tático, suprimento, ligação, apoio ao rodízio dos contingentes, salvamento, evacuação aeromédica e outras (BRASIL, 2017).

HISTÓRICO DA FORÇA INTERINA DAS NAÇÕES UNIDAS NO LÍBANO

Após uma invasão das forças israelenses ao Líbano, o Conselho de Segurança da ONU, em março de 1978, estabeleceu a Força Provisória das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL), obrigando-a a confirmar a retirada das forças israelenses desse país, restaurar a paz internacional e segurança, ajudando o governo libanês a restaurar sua autoridade efetiva na área.

Em junho de 1982, Israel invadiu o Líbano pela segunda vez e, posteriormente, estabeleceu uma zona de segurança dentro do país, que permaneceu até a sua retirada em 2000. Em 1985, Israel retirou parcialmente suas forças do Líbano, mas manteve o controle de uma área no sul desse país controlada pelas Forças de Defesa de Israel (IDF) e das forças libanesas (LAF), o chamado Exército do Sul do Líbano (SLA).

Em 17 de abril de 2000, o governo de Israel notificou o Secretário-Geral das Nações Unidas de que retiraria suas forças de lá até julho de 2000. A partir de 16 de maio, muito mais cedo do que o previsto, as Forças de Defesa de Israel começaram a desocupar suas posições em meio a troca de fogo. Em 25 de maio, o governo de Israel notificou o Secretário-Geral de que Israel havia reimplantado suas forças.

Durante a preparação da retirada das Forças de Defesa de Israel (IDF) do Líbano, a

ONU identificou a “linha de retirada” ou *Blue Line*, em grande parte em conformidade com os limites reconhecidos internacionalmente do Líbano. A ONU estabeleceu essa linha em junho de 2000 com o único propósito de confirmar a retirada total da IDF do território libanês. A *Blue Line* não representa de forma alguma uma fronteira internacional e não prejudica o futuro regime fronteiriço entre o Líbano e Israel. Após a retirada das forças israelenses, o foco principal da UNIFIL era restaurar a paz e a segurança internacionais.

Em 16 de junho de 2000, o Secretário-Geral informou ao Conselho de Segurança da ONU que Israel tinha retirado suas forças do Líbano em conformidade com a linha identificada pelas Nações Unidas. Após a retirada de Israel (IDF), o Conselho de Segurança aprovou a resolução 1310 (27 de julho de 2000), a qual “aprovou o entendimento, mencionado no relatório do Secretário-Geral de 20 de julho de 2000, que a UNIFIL iria implantar e funcionar plenamente em toda a sua área de operações e que o governo do Líbano iria fortalecer a sua presença na referida área, por meio da implantação de tropas adicionais e forças de segurança interna”.

Uma força de segurança libanesa de aproximadamente mil homens, composta por militares e pessoal de segurança interna, foi implantada na área de operações da UNIFIL (AOR); no entanto, não operou em áreas próximas à linha de retirada. Até julho de 2006, apesar das violações numerosas da linha de retirada, bem como das violações do mar e do ar, a situação na área permaneceu relativamente calma.

O foco das operações da UNIFIL permaneceu na *Blue Line* e nas áreas adjacentes, onde a UNIFIL procurou manter o cessar-fogo por meio de patrulhas, observação de posições fixas e contato com as partes. A missão continuou a prestar assistência humanitária à população local com seus meios disponíveis.

Em 12 de julho de 2006, a guerra eclodiu entre Israel e Líbano após o *Hezbollah* ter atacado uma patrulha de Israel, sequestrado dois soldados israelenses e matado outros três.

Em 11 de agosto de 2006, o Conselho de Segurança da ONU adotou a resolução 1701

(2006), na qual encerrou a guerra e decidiu ampliar o efetivo da *UNIFIL* (até um máximo de 15 mil soldados) e expandir seu mandato. O governo do Líbano, por sua vez, decidiu implantar 15 mil soldados no sul do Líbano, estendendo-se além da área de operação da *UNIFIL* (AOR).

(*INDBATT*, na sigla em inglês), o Batalhão Nepalês (*NEPBATT*, na sigla em inglês), a Unidade de Polícia Militar do Setor Leste (*SEMPU*) e com a Companhia Indonésia de Força de Reação (*INDOCOY-B*, na sigla em inglês). O efetivo médio total é de aproximadamente 3,5 mil militares, distribuídos conforme a Figura 1:

A ÁREA DE OPERAÇÕES DA UNIFIL

A sede da *UNIFIL* está localizada em Naqoura. A área de operações se estende desde a *Blue Line* no sul até o Rio *Litani* no norte e é dividida em dois setores: leste e oeste. Cinco batalhões foram implantados no setor oeste, com um quartel-general do setor em *Shamaa*, enquanto quatro batalhões foram implantados no setor leste, com um quartel-general do setor em *Marjayoun*.

A *Force Commander Reserve* está centralmente localizada em *Burj Qallawiyah* para apoiar ambos os setores, conforme for necessário. A *UNIFIL* também tem presença no aeroporto e Porto de Beirute, para facilitar rotações e embarques militares, além de administrar a *UNIFIL House* – Beirute, que apoia principalmente os requisitos administrativos e logísticos da missão.

O setor leste da *UNIFIL* é composto pelas seguintes unidades militares: Quartel-General (QG), Unidade do Quartel-General (UCG), Grupo Tático Ligeiro de Pessoal (GTLP), Esquadrão de Cavalaria (*TF-A*), Unidade de Apoio à Base (UABA), Unidade de Transmissões (UTRANS), Unidade de Guarda Civil (UGUCI), Unidade de Cooperação Cívico-Militar (*UCIMIC*) e Unidade Logística (ULOG). Essa composição de unidades é denominada *SPANBATT*. Conta, ainda, com o Batalhão Indonésio (*INDOBATT*, na sigla em inglês), o Batalhão Indiano



Figura 1 – Área de Operações da *UNIFIL*

Os últimos 12 anos de estabilidade no sul do Líbano são fruto do trabalho diuturno realizado pela *UNIFIL*. A Figura 2 resume, graficamente, as atividades realizadas pela *UNIFIL*, na região.

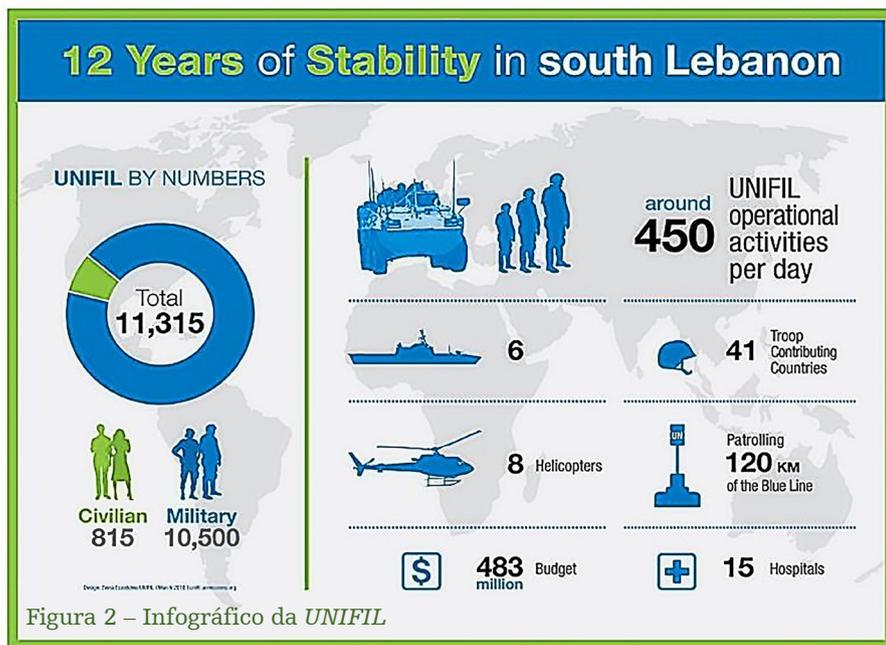


Figura 2 – Infográfico da *UNIFIL*

ESTRUTURA ORGÂNICA DA SEÇÃO DE LOGÍSTICA DO SETOR LESTE DA UNIFIL

A Seção de Logística (G-4) do setor leste da UNIFIL é composta por dez militares e está dividida em subseção de Logística Nacional, subseção de Logística das Nações Unidas e subseção de Movimentos e Transportes. O chefe da Seção G-4 é um oficial superior do Exército Espanhol, que supervisiona, coordena e controla todas as atividades logísticas. O chefe da subseção de Logística Nacional é um oficial intermediário do Exército Espanhol, que realiza a gestão logística do contingente espanhol. Por sua vez, o chefe da subseção de Logística das Nações Unidas é um oficial intermediário da Força Aérea Indonésia e é responsável pela gestão logística das Nações Unidas no setor leste. Por fim, o chefe da subseção de Movimentos e Transportes é um oficial intermediário do Exército Brasileiro, que é responsável pelo controle, coordenação e autorização dos movimentos e transportes aéreos e terrestres do setor leste.

A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES NO SETOR LESTE

A norma internacional *Standard Operating Procedure – Land Movements – HOM POL 15-14* enseja que os movimentos sejam autorizados de acordo com a situação e o estado de alerta da missão ou por uma ordem de tarefa da UNIFIL ou pelo comandante do setor leste (*SECEAST COMMANDER*). As unidades consideram as informações sobre as restrições de movimentos que são informadas pela Seção de Inteligência (G2), Seção de Operações (G3) ou pelo Centro de Operações (TOC).

Todos os movimentos logísticos e de pessoal requerem a autorização do Chefe de Estado-Maior do Setor Leste (*SECEAST COS*), que a delega ao Chefe da Seção de Transporte Logístico do Setor Leste (*G4-TPT/SECEAST*). Os movimentos operacionais não serão abordados porque não são de responsabilidade da Seção de Logística. Esses movimentos são gerenciados pelo Centro de Operações (*TOC*) e autorizados pela Seção de Operações (*G-3*). Possuem uma ferramenta de tecnologia da informação de controle *on-line* próprio - *Patrol Mapping and Reporting Tool (PMRT)*.

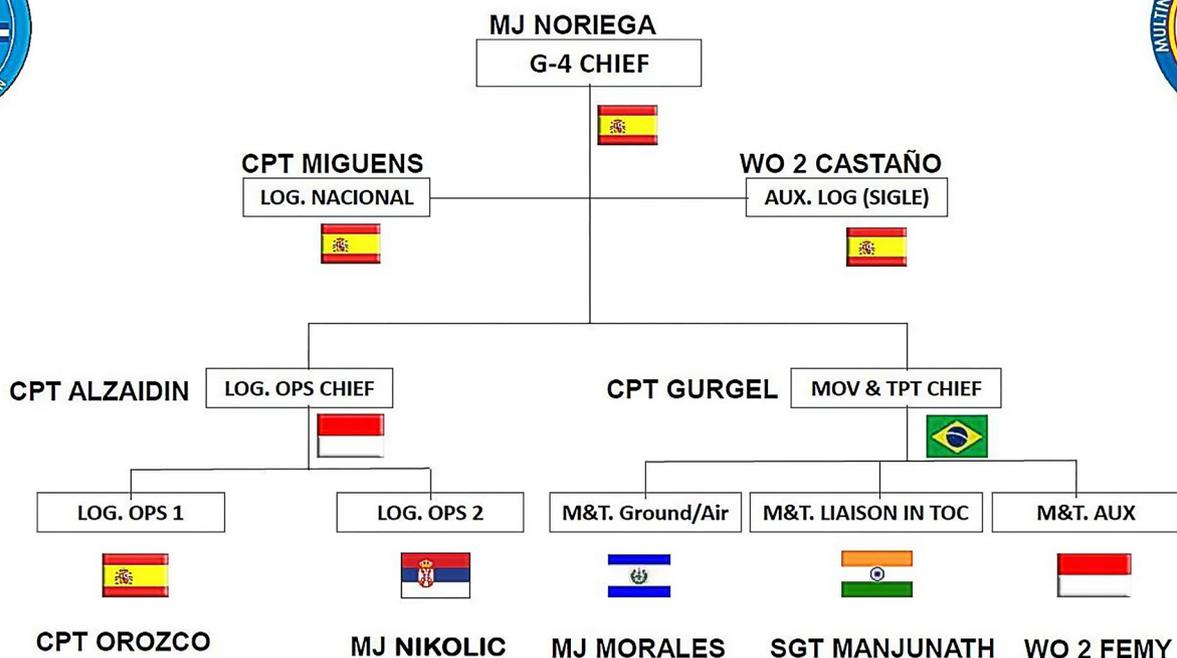


Figura 3 – Organograma da Seção de Logística (G-4)

Os movimentos são classificados em serviço e não serviço. Os movimentos de serviço são todos aqueles importantes para cumprir a resolução do Conselho de Segurança da ONU, direta ou indiretamente, e de interesse das Nações Unidas. Já o movimento não serviço é geralmente definido como o empreendido para o bem-estar ou de interesse nacional (contingente), incluindo um movimento à embaixada nacional, ao banco ou de ligação com oficiais de nações amigas.

Os movimentos que utilizam veículos não pertencentes às Nações Unidas (*no-UN*), como os veículos alugados, táxis e carros civis, também devem ser solicitados ao G4-TPT/SECEAST. Omitir ou ignorar o local do tráfego ou os documentos emitidos pela UNIFIL, assim como as condições do veículo e a forma de condução das pessoas, não é considerado uma circunstância extenuante na investigação de possíveis acidentes ou incidentes. Os movimentos devem evitar atravessar o centro das cidades, vilas e aldeias.

O pedido de movimentos deve ser realizado em formulário apropriado, de acordo com a norma *HOM POL 15-14*, indicando os dados corretos, especialmente o nome do líder do comboio, dois meios de comunicações (telefone celular, telefone satelital, tetrapol ou rádio veicular), datas, placas dos veículos, rotas e pontos intermediários. Deve também conter a lista de passageiros (*pax list*), discriminando em que veículo cada militar vai embarcar para o movimento. Para tal, o solicitante do movimento deve conhecer a distância e o tempo que irá realizar.

Com a finalidade de atender os requisitos de trafegabilidade e de segurança na área de responsabilidade (*AOR*, na sigla em inglês), as unidades devem seguir rigorosamente as rotas autorizadas e reconhecidas pela UNIFIL. As *main supply routes*, em inglês, estão localizadas dentro ou fora da *AOR*, conforme figuras 4 e 5:

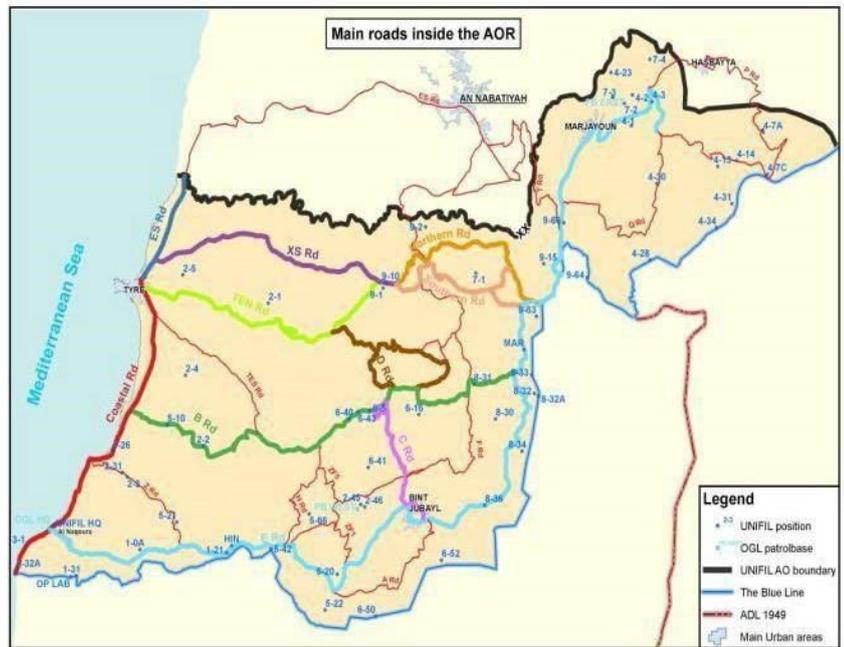


Figura 4 - Principais rotas logísticas dentro do Setor Leste da UNIFIL



Figura 5 - Principais rotas logísticas fora da área de responsabilidade da UNIFIL

Cada comandante de unidade é responsável pelo controle de todos os movimentos em sua área de responsabilidade, por meio de seu Centro de Operações (TOC). Deve realizar inspeções logísticas periodicamente, com a finalidade de verificar a situação dos meios logísticos disponíveis.

A seguir, a Figura 6 mostra uma inspeção logística realizada no Quartel-General da UNIFIL em Naqoura.



Figura 6 – Inspeção Logística no Quartel-General de Naqoura

OS TIPOS DE MOVIMENTOS TERRESTRES NA UNIFIL

Os movimentos têm diversas denominações em razão de suas especificidades. Em relação à quantidade de veículos que realizam o transporte logístico ou de pessoal, eles podem ser *convoy* ou *single*. O *convoy* é um movimento de mais de sete veículos, excluindo os veículos de escolta e segurança (*jammers e escort*). Já o *single* é um movimento igual ou inferior a sete veículos, excluindo os veículos de escolta e segurança.

Os movimentos (*single e convoy*) podem ser classificados em três tipos: fora da área de operações (*outside*), através dos setores leste e oeste da área de operações (*through*) e dentro do setor leste (*inside*).

Os movimentos externos (*outside*) são aqueles para qualquer destino fora da área de responsabilidade da UNIFIL para fins administrativos ou logísticos. O pedido de movimento externo deve ser submetido à seção de transportes pelo menos três dias antes do movimento até 13h00 (D-3), utilizando o *eletronic Movement of Personnel (eMOP)* pela aplicação disponível *Field Support Suite (FSS)*, com os documentos comprobatórios

adequados (Anexo B, Ordem de tarefa – *task order*, lista de passageiros – *pax list*, entre outros).

Existem dois documentos necessários para autorizar movimentos para fora da área de responsabilidade da UNIFIL e para autorizar o transporte de pessoal não pertencente à UNIFIL: o *force commander approval* e o *waiver*.

O *force commander approval* é o documento que autoriza o pessoal da UNIFIL a realizar deslocamentos para fora da área de responsabilidade, exceto para o aeroporto de Beirute, o porto de Beirute e o hospital de saída. O assistente militar é responsável por fazer esse documento e solicitar a autorização ao *Force Commander* por e-mail. O *waiver* é o documento utilizado para autorizar o pessoal não UNIFIL (militar e civil) a transitar na área de operações da UNIFIL. A unidade do oficial de transporte militar solicita a autorização do diretor de transporte (*chief transport officer*) para transportar o pessoal não ONU/UNIFIL em veículo da UNIFIL.

O *convoy outside* deve ser realizado no tempo noturno, preferencialmente no período das 20h às 6h. Também precisa ser escoltada pela Unidade de Polícia Militar do Setor Leste (*SEMPU*) e pelas Forças Armadas Libanesas (*LAF*).

Os movimentos através dos setores leste e oeste da área de operações (*through*) são aqueles para qualquer destino dentro da área de responsabilidade da UNIFIL e que atravessam o setor leste (*SECEAST*) para o setor oeste (*SECWEST*) para fins administrativos ou logísticos. O pedido de movimento deve ser submetido a G4-TPT pelo menos um dia antes do movimento até 13h (D-1).

Os movimentos dentro do setor leste (*inside*) consistem em transportes para qualquer destino dentro desse setor, para fins administrativos ou logísticos. O pedido de movimento deve ser submetido ao G4-TPT pelo menos 01 (um) dia antes do movimento até 13h (D-1).

Quando as unidades precisam alterar algum movimento já enviado para o G4-TPT ou

incluir um movimento na lista de aprovação, elas devem fazer uma alteração (*AMD*) ou solicitar um movimento adicional (*ADD*).

Somente em casos excepcionais, esses procedimentos serão autorizados, exceto para o cancelamento. A falta de planejamento não justifica a utilização de aditamentos e alterações. Em um caso normal, a unidade deixará o movimento para outro dia.

A unidade do líder ou chefe do movimento é responsável por enviar o pedido e outros documentos de movimento consolidado, incluindo as informações sobre outras unidades (placas dos veículos, informações pessoais, etc.) quando o movimento envolve mais de uma unidade.

Cada movimento será controlado pelo respectivo centro de operações da unidade, por meio do documento denominado *WAYBILL*.

O líder do movimento é responsável por preparar o documento *WAYBILL* e levá-lo para assinatura do G4-TPT antes do início do movimento. Para tal, o G4-TPT faz a verificação do documento, especialmente unidade, hora de partida, tempo estimado para chegada, quantidade de passageiros, finalidade, líder do movimento, destino, lista de passageiros e placa de veículo. Deve haver 2 (duas) cópias, sendo uma cópia para o líder do movimento e outra cópia para o controle do G4-TPT. Após terminar o movimento, o líder do movimento retorna ao G4-TPT para finalizar o movimento.

OS DESLOCAMENTOS AÉREOS NA UNIFIL

O pedido do voo regular deve ser entregue ao G4-TPT dois dias antes do voo. A prioridade será para os militares em serviço, especialmente para reuniões em Naqoura. O não serviço pode ser autorizado em uma base disponível do espaço. Os horários e o manifesto de passageiros são de responsabilidade do Centro de Movimentos Aéreo do Quartel-General da *UNIFIL* em Naqoura.

O *check-in* será realizado para o G4-TPT e todos os procedimentos para o voo serão conduzidos pelo *helipad manager* - um militar subordinado à Seção de Operações Aéreas (*G3-AirOps*). O G4-TPT só opera o *check-in* para os voos regulares. Para os outros voos todos os procedimentos serão conduzidos pelo G3-AirOps. Caso o G3 precise de suporte para a realização de um voo específico, o G4-TPT poderá apoiar.



Figura 7 - Execução de voo regular na *UNIFIL*

OS MOVIMENTOS EXECUTADOS ENTRE OS ANOS DE 2017 E 2018

No ano de 2017, a Brigada do Setor Leste realizou um total de 22,5 mil movimentos, sendo 49% pelas Unidades do Contingente Espanhol (*SPANBATT*) e apenas 4% pela Unidade de Polícia Militar do Setor Leste (*SEMPU*). Foram realizados 19.467 movimentos internos (*inside*), 2.452 entre os setores leste e oeste (*through*) e 635 movimentos para fora da área de operações (*outside*), totalizando cerca de 1,4 milhão de quilômetros percorridos. Nessa ocasião, o setor leste estava agrupado em seis unidades militares (*INDOBATT*, *INDBATT*, *NEPBATT*, *INDOCOY-B*, *SEMPU* e *SPAIN/SP HQ*) as quais realizavam, rotineiramente, quatro tipos de movimentos (*convoy*, *single*, *through* e *inside*), conforme a Figura 8.

TOTAL DE MOVIMENTOS SECEAST 2017

■ CONVOY ■ SINGLE ■ THROUGH ■ INSIDE

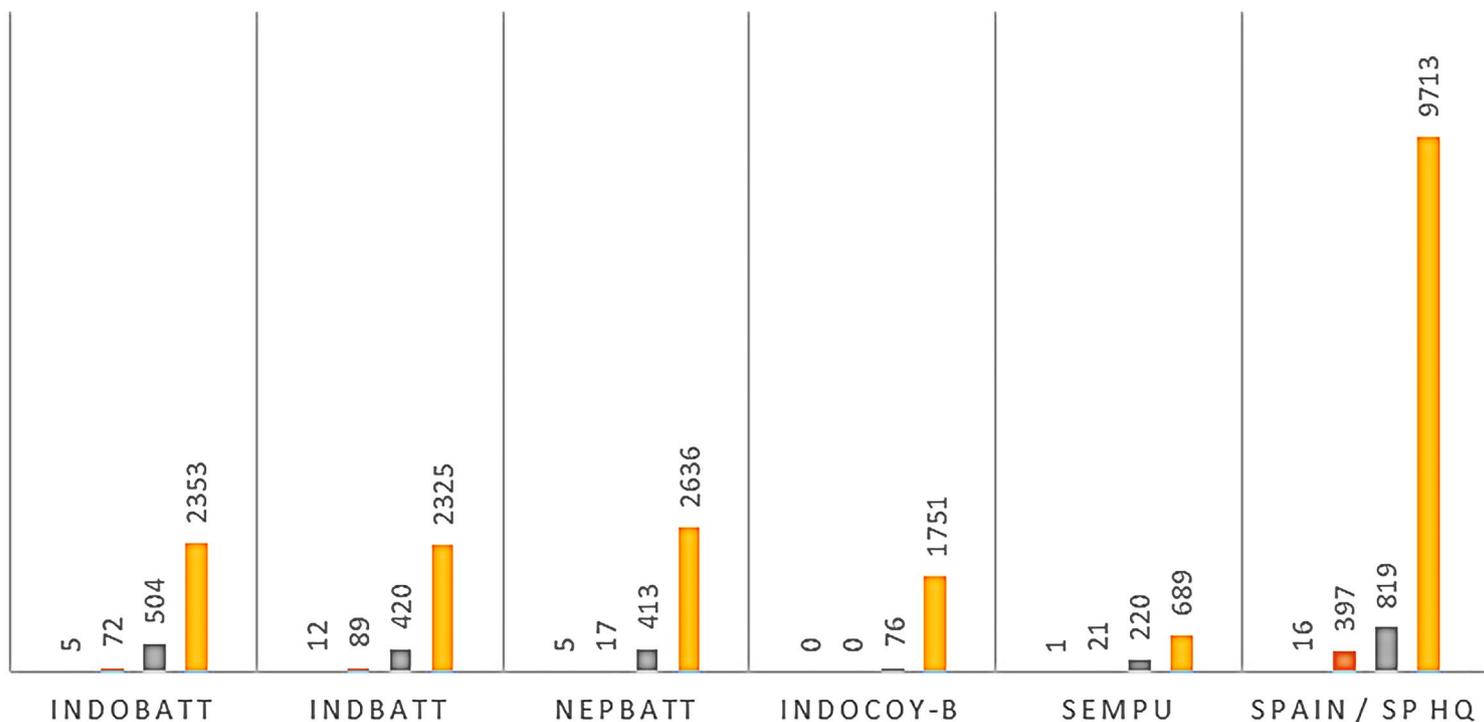


Figura 8 - Total de movimentos realizados no setor leste da UNIFIL, no ano de 2017

Em 2018, foi possível verificar uma diminuição de 0,53% na quantidade total dos movimentos realizados pela Brigada do Setor Leste. Essa redução foi caracterizada pela diminuição de deslocamentos internos (dentro do setor leste). Porém, houve um aumento de 3,26% no total da distância percorrida, caracterizado pelo aumento de 340 movimentos entre os setores leste e oeste e de 115 movimentos para fora da área de operações. A descoberta, por parte de Israel, de túneis libaneses na localidade de *Kafer Kela* e a construção do muro de proteção israelita (*T-Wall*) na região de *Mishgav Am* foram determinantes para o aumento das atividades militares na região. Tais eventos aumentaram a escalada de tensão no setor Leste e, por conseguinte, aumentaram as atividades como patrulhas, inspeções, visitas e outras tarefas que demandaram o apoio logístico de transportes.

A pesquisa concluiu que houve um aumento de 3,26% (48.700 km) na distância total percorrida e de 18% nos movimentos *single outside e through*, tendo em vista a escalada de tensão no setor leste da UNIFIL. Esse aumento ocasionou reflexos logísticos

nas atividades de manutenção dos veículos e no consumo de combustíveis pela Brigada do Setor Leste.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A experiência obtida poderá ser direcionada, no Exército Brasileiro, tanto para o ensino doutrinário do transporte logístico militar quanto para a preparação e o emprego de efetivos militares. Poderá, também, promover o melhoramento da disciplina Logística de transportes, no âmbito da Força, contribuindo para temas escolares e pesquisas científicas sobre o assunto.

Os sistemas utilizados no decorrer da missão tais como: o controle de pessoal em cada veículo (*waybill*), a adoção de dois meios de comunicação e a implantação de um sistema informatizado de controle *on-line* dos movimentos das viaturas podem ser utilizados pelas brigadas do Exército Brasileiro no emprego de efetivos militares.

Os sistemas apresentaram resultados positivos, porém, como oportunidade de melhoria, seria conveniente que todos os veículos da Brigada do Setor Leste possuíssem rádios veiculares e telefones

satelitais próprios, atendendo à exigência de comunicação por dois meios. Outro fator importante seria a disponibilização a cada oficial de estado-maior, diuturnamente, de um veículo com condutor para atender às necessidades de movimentos logísticos.

Em se tratando da ferramenta de tecnologia da informação de controle *on-line* (*Patrol Mapping and Reporting Tool - PMRT*, na sigla em inglês), poderiam ser feitos os ajustes de programação necessários para a inclusão das informações específicas dos movimentos logísticos.

Pelo exposto, conclui-se que a atividade de logística de transportes no setor leste da *UNIFIL* possui grande relevância para o sucesso da missão, exigindo dos logísticos a competência profissional baseada no conhecimento da atividade, na habilidade de operar os meios logísticos e na atitude para solucionar os problemas. A missão se caracterizou pela flexibilidade, adaptabilidade, modularidade, elasticidade e sustentabilidade, sendo vital para a manutenção da paz no sul do Líbano.

REFERÊNCIAS

- BALLOU, Ronald H. **Logística. Administración de la cadena de suministro**. 5ª Ed. Pearson Educación. México: 2004.
- BALLOU, R. H. (1993) **Logística Empresarial. Transportes, administração de materiais e distribuição física**. Tradução de Hugo T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas.
- BRASIL. Ministério da Defesa. **MD42-M-02**. Doutrina de Logística Militar. 3ª Edição. 2016.
- BRASIL. Comando de Operações Terrestres. **EB70-MC-10.219** – Operações de Paz, 3ª Edição. Brasília: EGGCF, 2017.
- BRASIL. Comando de Operações Terrestres. **EB70-MC-10.238** – Logística Militar Terrestre, 1ª Edição. Brasília: EGGCF, 2018.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Manual de Operações de Paz. **MD34-M-02**. 3. ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2013.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Glossário das Forças Armadas. **MD35-G-01**. 5. ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2015.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Manual de abreviaturas, siglas, símbolos e convenções cartográficas das Forças Armadas. **MD33-M-02**. 3. ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2008.
- CARUZZO, Amaury et al. **Strategic decisions in transport: a case study for a naval base selection in Brazil**. Transportes, v. 24, n. 1, p. 5-18, 2016.
- DEPLOYMENT OF UNITED NATIONS PEACEKEEPING FORCES: THE NATURE OF TRANSPORTATION AND REVIEW OF CURRENT METHODOLOGIES**, by Major Anthony S. I. Ukpo, Nigerian Army, 115 pages. A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree Master of Military Art and science. Kansas: 1980.
- GARCIA, L. A. Gestión logística integral. **Bogotá: Ecoe Ediciones**, 2008.
- LESLIE, Donald. **Advanced Topics in United Nations Logistic: The Provision of Troops and Contingent-Owned Equipment (COE) and the Method for Reimbursement**. 4th. Ed. Williamsburg, VA: Peace Operations Training Institute, 2016.
- MATIAS-PEREIRA, José. **Manual de metodologia da pesquisa científica**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012.
- MUMFORD, Lewis. (1998) **A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes.
- NAÇÕES UNIDAS. Department of Peacekeeping Operations. **Surface Transport Management in the Field**. 2014. Disponível em: <<http://dag.un.org/handle/11176/89555>>. Acesso em: 29 mar. 19.
- NAÇÕES UNIDAS. Department of Peacekeeping Operations. **United Nations Peacekeeping Missions Military Logistics Unit**. 2015. Disponível em: <<http://dag.un.org/handle/11176/90518>>. Acesso em: 29 mar. 19.
- NAÇÕES UNIDAS. Department of Peacekeeping Operations. **United Nations Interim Force in Lebanon**. Disponível em: <https://unifil.unmissions.org/>. Acessado em 27 de janeiro de 2019.
- NAÇÕES UNIDAS. Department of Peacekeeping Operations. United Nations Interim Force in Lebanon. **Standard Operating Procedure – Land Movements – HOM POL 15-14**. 2016.
- ORTEGA, José Luis Losilla. El transporte en la Brigada Logística. **Revista del Ejército de Tierra Español**, nº 927, año LXXIX, p. 104-110, jun. 2018. ISSN 1696-7178.
- RAMOS, Luis Antonio Ferreira Marques. United Nations Operations in the modern conflicts. **Doutrina Militar Terrestre em Revista**, [S.l.], v. 3, n. 8, p. 78-86, jul. 2015. ISSN 2317-6350. Disponível em: <<http://ebrevistas.eb.mil.br/index.php/DMT/article/view/717>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

