

# A IMPORTÂNCIA DA FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE PARA O DESDOBRAMENTO DA OPERAÇÃO ACOLHIDA

Tenente-Coronel Cristiano Andrade Rocha  
Major Charles Davidson Bitencourt

O Tenente-Coronel de Intendência Rocha serve no 9º Grupamento Logístico. Foi declarado aspirante a oficial, em 1998, pela Academia Militar das Agulhas Negras. É especialista em operações militares pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (2007) e em Ciências Militares pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (2016). Serviu no Comando da Base de Apoio Logístico do Exército. Integrou o estado-maior que realizou o planejamento do desdobramento da Força-Tarefa Logística Humanitária para o Estado de Roraima (rocha2004@gmail.com).



O Major de Intendência Bitencourt é o Comandante do Curso de Intendência da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais. Foi declarado aspirante a oficial, em 2001, pela Academia Militar das Agulhas Negras. É especialista em operações militares pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (2010) e em Ciências Militares pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (2017). Serviu no Comando da Base de Apoio Logístico do Exército e integrou o estado-maior que realizou o planejamento do desdobramento da Força-Tarefa Logística Humanitária para o Estado de Roraima (charlesbitencourt.cb@gmail.com).



A logística compreende os meios e arranjos que fazem planos de estratégia e tática funcionar. A estratégia decide onde agir; a logística leva as tropas até aquele ponto.

(Antoine Henri Jomini)

A função logística transporte foi de fundamental importância para o desdobramento do primeiro contingente das Forças Armadas que integrou a Força-Tarefa Logística Humanitária para o Estado de Roraima (FT Log Hum RR) durante a Operação Acolhida, em Roraima, que muito contribuiu com o desenvolvimento da doutrina militar terrestre (DMT), especialmente na logística transporte.

Nas últimas décadas, o governo da República Bolivariana da Venezuela calçou, com certo

sucesso, sua política econômica na exploração do petróleo, na dependência de importações e em subsídios no mercado cambial, tudo isso em detrimento do desenvolvimento industrial e da produção agrícola. Entretanto, no ano de 2014, em virtude da queda dos preços do petróleo no mercado internacional, iniciou-se uma grave crise econômica naquele país. A falta do dinheiro proveniente da exportação do petróleo ocasionou desabastecimento, hiperinflação, conflitos políticos e violenta repressão do Estado.

Como consequência dessa grave crise venezuelana, a partir do final do ano de 2016, o Brasil e outros países da América do Sul passaram a receber grande fluxo migratório da Venezuela. Segundo dados do Alto Comissariado da Organização das Nações Unidas para Refugiados (ACNUR), até janeiro de 2019, cerca de 3,4 milhões de venezuelanos saíram para vários países. Um grande número de refugiados que ingressaram e ainda ingressam no Brasil afetou, principalmente, nos campos psicossocial e econômico algumas cidades da região amazônica, sendo Boa Vista e Pacaraima as mais afetadas.

Em fevereiro de 2018, o presidente da República Federativa do Brasil reconheceu a situação de vulnerabilidade decorrente de fluxo migratório provocado por grave crise humanitária na República Bolivariana da Venezuela. Sendo assim, o governo federal constituiu o Comitê Federal de Assistência Emergencial e decidiu desencadear uma operação para o acolhimento de imigrantes no estado de Roraima, denominada Operação Acolhida.

Nesse sentido, o Ministério da Defesa recebeu a missão de operacionalizar os trabalhos da Operação Acolhida. Para tal, criou a FT Log Hum RR, constituída por um coordenador operacional

(Coo Op) e um estado-maior conjunto (EM Cj). O Comandante do Exército Brasileiro (Cmt EB), indicou o oficial general de intendência, então Cmt da Base de Apoio Logístico do Exército (Ba Ap Log Ex), como Coo Op da FT Log Hum RR, sendo ratificado pelo Comitê Federal de Assistência Emergencial.

A decisão do Cmt EB em nomear o Cmt da Ba Ap Log Ex foi baseada na experiência da Ba Ap Log Ex em desdobrar grandes estruturas semipermanentes nas atividades de apoio logístico às tropas em operações nos grandes eventos, tais como a Copa das Confederações FIFA 2013, Jornada Mundial da Juventude em 2013, Copa do Mundo de Futebol FIFA 2014 e Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016.

Além disso, no ano de 2017, a Ba Ap Log Ex havia conduzido as atividades de mobilização, transporte, desdobramento e funcionamento das estruturas logísticas do Exercício AMAZONLOG 2017 [1] na cidade de Tabatinga-AM, na região Amazônica; bem como as atividades de reversão dos materiais repatriados do contingente brasileiro no Haiti para a cidade do Rio de Janeiro, compreendendo as tarefas de recebimento, transporte e armazenagem.

A partir da designação pelo Cmt EB, e ainda sem a definição do EM Cj da FT Log Hum RR, o estado-maior da Base de Apoio Logístico do Exército (EM Ba Ap Log Ex) iniciou os trabalhos de planejamento para as operações do 1º Contingente da FT Log Hum RR. Em uma análise inicial, verificou-se que a capacidade de executar as atividades e tarefas para o transporte do material do Rio de Janeiro para a Área de Operações (A Op) poderia ser um importante ponto de inflexão para o desdobramento das estruturas iniciais da Operação Acolhida, tendo em vista a urgência do início das operações no estado de Roraima, conforme estabelecido pelo Comitê Federal.

O presente artigo está estruturado em três seções:

➤ a primeira aborda o planejamento do transporte de material para o desdobramento da FT Log Hum RR;

➤ a segunda parte trata da execução das atividades e tarefas da função logística transporte; e

➤ a terceira parte apresenta a organização, a infraestrutura e a importância dos meios de transporte utilizados pelo EB.

## O PLANEJAMENTO PARA O TRANSPORTE DE MATERIAL PARA DESDOBRAMENTO DA FT Log Hum RR

Por se tratar de uma operação inédita em solo brasileiro, sem qualquer outro precedente na história das Forças Armadas (FA), não havia documentos nem doutrina das FA brasileiras sobre o processo de acolhimento de estrangeiros, em território nacional, decorrente de grande fluxo migratório. Assim, para a concepção do planejamento, foram utilizados o Manual de Operações de Evacuação de Não Combatentes do Ministério da Defesa (Portaria Normativa nº 861 – MD, de 04 de abril de 2013), Edição 2013, publicações da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre refugiados e as lições aprendidas no Exercício AMAZONLOG 2017, no qual ocorreu simulação de atividade logística humanitária coordenada pelo Comando Logístico do Exército Brasileiro na faixa de fronteira amazônica.

No estudo para o planejamento operacional da FT Log Hum RR, o EM da Ba Ap Log Ex visualizou a necessidade do funcionamento de instalações em Pacaraima e Boa Vista, para atender, respectivamente, imigrantes na faixa de fronteira e imigrantes que já se encontravam na capital do Estado. Segundo dados do Departamento da Polícia Federal e do Comitê Federal de Assistência Emergencial, até março de 2018, aproximadamente 38,5 mil venezuelanos adentraram o território brasileiro, solicitando refúgio, pedido de residência ou agendamento para atendimento. Com isso, estimava-se que as estruturas a serem desdobradas deveriam estar em condições de receber e atender aproximadamente 300 venezuelanos, em média, que adentravam diariamente em Pacaraima, bem como uma população de alguns milhares de imigrantes, que, naquele momento, já se encontravam nas ruas de Boa Vista.

O planejamento apresentado pelo Coo Op e ratificado pelo Comitê Federal, em feverei-

ro de 2018, previa grandes instalações para recepção, triagem, imunização, atendimento médico, alojamento dos imigrantes, bem como apoio às agências e forças desdobradas. Além disso, os reconhecimentos e os levantamentos apontavam que não havia estruturas compatíveis para os trabalhos a serem realizados nas localidades de Boa Vista e de Pacaraima, tendo em vista a grande quantidade de imigrantes.

Com o intuito de cumprir os prazos estabelecidos pelo Comitê Federal e o planejamento idealizado, os meios e recursos materiais para a montagem das instalações da Operação Acolhida foram mobilizados e adjudicados de várias Organizações Militares (OM), principalmente do Rio de Janeiro, sendo complementados por materiais adquiridos ou contratados, o que ensejou um grande volume de meios a serem transportados para a A Op. Foi definido ainda que o 1º Contingente da FT Log Hum RR teria como estrutura formadora principal a Ba Ap Log Ex e suas organizações militares diretamente subordinadas (OMDS), o que facilitaria a execução do planejamento em virtude da premência de tempo.

Com o planejamento operacional da Operação Acolhida revisado e ratificado pelo Comitê Federal, a Ba Ap Log Ex ativou o Centro de Coordenação de Operações Logísticas (CCOL) para planejar e coordenar as atividades e tarefas da função logística transportes necessárias para a concentração, controle, preparação e transporte do material para a A Op na região amazônica.

Para a execução do planejamento logístico e levando-se em conta os meios alocados para a Operação Acolhida, foram estabelecidos os seguintes pontos lógicos: Rio de Janeiro-RJ, Brasília-DF, Manaus-AM, Boa Vista-RR e Pacaraima-RR. As referidas cidades reuniam a maioria dos meios logísticos, de infraestrutura militar, de comando e controle e os recursos humanos empregados no 1º Contingente da FT Log Hum RR, tais como a Ba Ap Log Ex, Base Aérea do Galeão (ALA 11), Comando Logístico (COLOG) do EB, Centro de Coordenação de Logística e Mobilização do Ministério da Defesa (CCLM/MD), Base Aérea de Manaus (ALA 8), Base Aérea de Boa Vista (ALA 7),

1ª Brigada de Infantaria de Selva (1ª Bda Inf Sl) e 3º Pelotão Especial de Fronteira (3º PEF).

Para a realização de uma concentração estratégica demandava-se uma grande necessidade de dados, bem como o levantamento de informações atualizadas para um planejamento adequado e para a sincronização de ações. Além disso, é importante uma estrutura de transportes organizada e com capacidade de executar eficientemente as atividades e tarefas pro-

postas.

Devido às grandes dimensões do território brasileiro, o transporte terrestre revela-se em uma grande operação logística. No caso das atividades de transporte da Operação Acolhida, a distância entre a cidade do Rio de Janeiro e a cidade de Boa Vista é de aproximadamente 5,5 mil quilômetros, com a particularidade de parte do percurso ser realizado na região amazônica pelo modal fluvial. Para fins de comparação, essa distância é maior do que o percurso entre Lisboa (Portugal) e Moscou (Rússia), que é de aproximadamente 4,5 mil quilômetros cruzando o continente europeu.

**As atividades e tarefas da função logística transporte desempenhadas pela Ba Ap Log Ex e pelos meios adjudicados foram de primordial importância para o sucesso de toda a Operação Acolhida, contribuindo para o sucesso da operação de ajuda humanitária sem precedentes na história de nosso País.**

Conforme a DMT vigente, o CCOL da Ba Ap Log Ex buscou estabelecer, no estudo do planejamento para o transporte de meios para o desdobramento do 1º Contingente da FT Log Hum RR, as capacidades operativas requeridas para a execução das atividades e tarefas da função logística transporte. Com isso, durante a realização do estudo de estado-maior, foi verificada a necessidade de realizar, em trabalho conjunto com outras forças, o transporte de meios e material por uma longa distância, em curto espaço de tempo, com a finalidade de permitir o emprego da Força com rapidez e flexibilidade. Logo, seriam necessárias, dentre outras, as seguintes capacidades operativas:

- mobilidade estratégica;
- apoio logístico para as forças desdobradas;
- prontidão; e
- interoperabilidade conjunta.

Dessa feita, o CCLM/MD [2] coordenou a disponibilização de aeronaves C-767 (Boeing) e C-130 (Hércules) da Força Aérea Brasileira (FAB), a partir da ALA 11 no Rio de Janeiro, para o transporte aéreo. Além disso, o Centro de Coordenação de Operações Logísticas do COLOG (CCOp Log/COLOG) adjudicou meios da 2ª Companhia de Transporte (2ª Cia Trnp) e do Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia (CECMA), para complementar a capacidade de transporte da Ba Ap Log Ex. Assim, o Estabelecimento Central de Transportes (ECT), o CECMA e a 2ª Cia Trnp, organizações militares executoras de transporte (OMET) típicas do Serviço de Intendência [3] do EB, passaram a formar a estrutura de transporte disponibilizada pelo EB e as Aeronaves C-767 e C-130, os meios aéreos disponibilizados pela FAB.

Inicialmente, como linha de ação principal do planejamento de transporte, foi definido que grande parte dos meios seria transportado por modal aéreo, com o apoio da FAB. Entretanto, após coordenação do CCLM/MD, foi estabelecido que os voos com o C-767 teriam disponibilidade

de até 100m<sup>3</sup>, com periodicidade a cada 15 dias inicialmente, e que os voos com o C-130 dependeriam da disponibilidade de aeronave. Ainda, verificou-se que o porão de carga do C-767 possui dimensões que dificultavam o transporte de grandes volumes (aproximadamente 1,70m de altura).

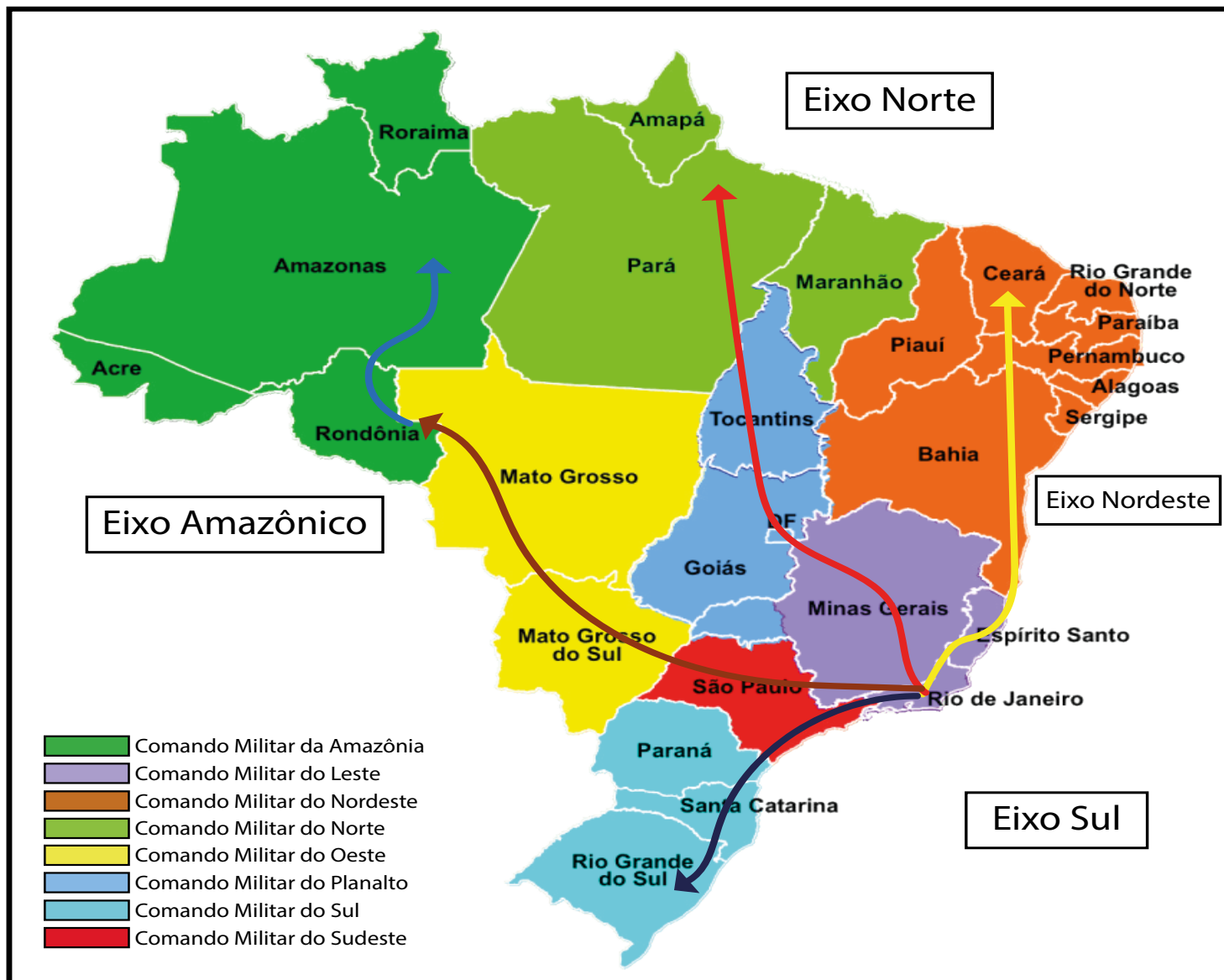
Por esse motivo, foi determinado que os meios sensíveis, de alto valor agregado e de importante necessidade seriam transportados por modal aéreo e que os volumes de grandes dimensões e peso seriam transportados pelo modal terrestre. Ainda foi estipulado que, caso surgisse a necessidade de transporte de algum material em caráter de urgência, esse seria transportado por meio aéreo. Outro aspecto levantado, foi a necessidade da existência de meios de transporte terrestre na A Op, em condições de utilização pelo EM do 1º Contingente da FT Log Hum RR, com a finalidade de executar o transporte entre as instalações da Operação Acolhida.

A grande distância a ser percorrida demandaria dados e informações, com o intuito de realizar a roteirização mais adequada, segura e eficiente ao transporte proposto. O ECT e o CCOL da Ba Ap Log Ex possuem o levantamento estratégico de área (LEA) atualizado para o transporte terrestre para qualquer região do país, com dados que permitem um planejamento adequado e exequível, fruto do constante adestramento realizado no cumprimento dos quatro eixos de transporte do Plano Geral de Transporte (PGT) do COLOG.

Os eixos de transporte do PGT/COLOG, apesar de serem considerados uma missão para atender uma demanda administrativa do EB, são planejados e executados como operações de transporte pelo CCOL da Ba Ap Log Ex e pelo Centro de Operações de Transporte (C Op Trnp) do ECT.

O banco de dados de planejamento é mantido em constante atualização em cada eixo executado, pois dentro da função logística transporte são realizadas:

- tarefas de inteligência e contrainteligência;
- preparação e embarque de cargas;
- escolta e segurança;
- intermodalidade; roteirização; e
- monitoramento, dentre outras.



Eixos de Transporte PGT/COLOG.

No planejamento de transporte, vislumbrava-se o CCOL/Ba Ap Log Ex realizando a coordenação das atividades e tarefas necessárias ao transporte de materiais para a A Op, o estabelecimento de um terminal de cargas no aquartelamento da Ba Ap Log Ex, a utilização de meios de algumas OMET do EB (ECT, CECMA e 2ª Cia Trnp) e de meios da FAB. Além disso, parte dos meios de transporte terrestre deveria permanecer na A Op, com a finalidade de realizar o transporte intermodal na chegada do material na A Op e aquele necessário entre as instalações da FT Log Hum RR.

#### A EXECUÇÃO DAS ATIVIDADES E TAREFAS DA FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE

Para a execução das atividades e tarefas da função logística transporte, o CCOL/Ba Ap

Log Ex realizou o mapeamento do processo de transporte para a A Op, o que permitiu estabelecer um fluxograma, prevendo desde o recebimento da informação da necessidade de material a ser transportado até a entrega em seu destino.

Outro aspecto relevante, a definição de um terminal de cargas [4] no aquartelamento da Ba Ap Log Ex foi de extrema importância para que o CCOL pudesse ter o controle de todo o material destinado à A Op, realizando o registro de tudo o que foi movimentado, mantendo o EM Cj da FT Log Hum RR com informações atualizadas. Como terminal de cargas, foi utilizado o pátio de manobras cobertas, infraestrutura existente para a movimentação de cargas e contêineres no interior da Ba Ap Log Ex.

Na operação do terminal de cargas foi empregada uma equipe da Companhia de Comando da Ba Ap Log Ex (Cia C / Ba Ap Log Ex), que ficou responsável por todas as fases, desde a recepção do material até o embarque no modal escolhido, compreendendo, no caso do transporte pelo modal aéreo, as ações de escolta e segurança da carga até a Base Aérea do Galeão (ALA 11). Ainda nesse sentido, a localização da Ba Ap Log Ex, às margens da Avenida Brasil, próximo das vias mais importantes que passam pela cidade do Rio de Janeiro e da Base Aérea do Galeão (ALA 11), facilitou a recepção e o deslocamento das cargas, tanto pelo modal terrestre quanto aéreo.

Com o início dos trabalhos para o transporte, as informações recebidas da FT Log Hum RR determinavam se o material seria:

- recebido na Ba Ap Log Ex por aquisição ou doação;
- mobilizado das OMDS da Ba Ap Log Ex; e/ou
- recebido em outra localidade, para posterior transporte até o Rio de Janeiro.

Dessa feita, o material dava entrada no terminal de cargas, onde era realizada a armazenagem, o loteamento, a preparação e a escrituração de tudo o que seria transportado. Após o *briefing* [5] com o EM FT Log Hum RR, CCOp Log/COLOG e CCLM/MD, por meio de videoconferência, o material era carregado, de acordo com o modal estabelecido, e seguia para a A Op. Em alguns casos, essas etapas poderiam ser abreviadas em função da urgência para chegada na A Op e/ou a disponibilidade de transporte.

Todas as atividades da função logística transporte foram gerenciadas pelo CCOL da Ba Ap Log Ex, que assumiu papel preponderante para a manutenção da consciência situacional do EM FT Log Hum RR e realizou atividades logísticas no nível estratégico (fora da A Op), de acordo com a doutrina vigente (Manual de Campanha EB70-MC-10.238 – Logística Militar Terrestre).

Cabe salientar que, durante o 1º Contingente da FT Log Hum RR, as atividades da função logística transporte contribuíram para sustentar a tropa desdobrada, com os meios de apoio logístico transportados de outras regiões para a A Op.

### TRANSPORTE TERRESTRE E FLUVIAL

Com a premência de tempo para a conclusão da concentração estratégica na A Op, houve a necessidade de organizar comboios terrestres em curto espaço de tempo, o que impactou diretamente no planejamento das ações. Para o transporte terrestre, o ECT foi a OMET que serviu de estrutura base para a organização dos módulos de transporte terrestre.

A expertise [6] do ECT em executar transporte para a região amazônica facilitou a execução das tarefas do transporte terrestre, uma vez que todas as atividades e tarefas a serem realizadas eram de pleno domínio da OMET e permitiram a correta visualização entre o planejado e o exequível, acelerando esse processo. Outro aspecto de grande importância é sua modularidade [7], devido à aptidão do ECT em agregar módulos de outras OM de transporte, o que contribui sobremaneira para ampliar a capacidade de transporte.

TRANSPORTE TERRESTRE		
<b>1º Comboio</b>	Início deslocamento	11 ABR 18
	Chegada em Porto Velho	22 ABR 18
	Chegada na A Op	02 MAI 18
	Organização	ECT – 2ª Cia Trnp
	Efetivo	38 militares
	Nr de Viaturas	20
	Volume transportado	770m³
<b>2º Comboio</b>	Início deslocamento	01 JUN 18
	Chegada em Porto Velho	14 JUN 18
	Chegada na A Op	08 JUL 18
	Organização	ECT
	Efetivo	13 militares
	Nr de Viaturas	05
	Volume transportado	367m³

Demonstrativo do Transporte Terrestre Operação Acolhida.

O CCOL/Ba Ap Log Ex realizou o planejamento e a coordenação desses comboios, sendo o gerenciamento e a execução da missão de transporte, no nível tático, responsabilidade do C Op Trnp/ECT.

Para o transporte terrestre do Rio de Janeiro até a A Op, o ECT necessitou realizar a travessia do Rio Madeira, que liga as cidades de Porto Velho-RO e Manaus-AM. Esse trajeto possui aproximadamente 1,2 mil quilômetros e, em boas condições, leva cerca de cinco a seis dias (no sentido Porto Velho – Manaus).



Transporte Fluvial.

Para o transporte fluvial, houve a necessidade do auxílio das embarcações do CECMA no primeiro comboio e da locação de transporte fluvial no segundo comboio. Nesse percurso, o ECT utilizou a técnica logística de *piggyback* [8], com a finalidade de manter meios rodoviários (cavalos mecânicos) na guarnição do Rio de Janeiro, para o transporte dos demais materiais e aproveitamento dos meios rodoviários, que já se encontravam na A Op, para realizar o transporte dos semirreboques e contêineres de Manaus para Boa Vista e Pacaraima.

Ao término dos dois comboios, que utilizaram os modais terrestre e fluvial, foram transportados materiais que totalizaram um volume de 1,2 mil metros cúbicos e 60 toneladas, aproximadamente.

## TRANSPORTE AÉREO

Como idealizado no planejamento, os materiais de alto valor agregado e de urgência para o desdobramento das instalações da Operação Acolhida foram transportados pelo modal aéreo. Nesse rol, estavam as doações

para os imigrantes (roupas e alimentos) e o kit de itens de primeira necessidade (material de higiene e limpeza), que era constituído por materiais importantes para a ação humanitária junto aos desassistidos.



Transporte Aéreo.

A atividade de transporte aéreo, sem sombra de dúvida, evidenciou a capacidade de interoperabilidade da FAB e do EB. As OMDS da Ba Ap Log Ex, fruto do trabalho de ressuprimento logístico aos contingentes brasileiros no Haiti, no período de 2004 até 2017, possuem expertise na preparação de cargas e volumes para embarque em aeronaves e no trabalho de operação de terminal de cargas.

O volume de aproximadamente 1,2 mil metros cúbicos e 130 toneladas material, transportado em 17 voos, demandou grande controle e monitoramento nos vários pontos de passagem até a chegada ao destino final na A Op. Tal fato, só foi possível com a estrutura do terminal de cargas na Ba Ap Log Ex e os meios de transporte terrestre na A Op, que estavam sob coordenação do CCOL/Ba Ap Log Ex e realizaram a intermodalidade de transporte (aéreo-rodoviário).

## A IMPORTÂNCIA DA ATUAL ORGANIZAÇÃO E INFRAESTRUTURA DOS MEIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS PELO EXÉRCITO BRASILEIRO

Até o ano de 2008, as atividades de transporte, no âmbito do EB, eram coordenadas pela Diretoria de Transporte e Mobilização (DT Mob). A referida diretoria era responsável pelas ações de capacitação de pessoal e pelo estudo da doutrina de transporte, sendo subordinada ao Departamento Logístico (D Log). Com a extinção

da DT Mob, a Divisão de Transporte do Centro de Coordenação de Operações Logísticas do COLOG (CC Op/COLOG) passou a exercer a coordenação das atividades dos eixos de transporte do PGT, bem como a gerenciar os recursos do Programa de Adequação de Instalações de Transporte (PAIT) e para aquisição de viaturas especializadas.

Atualmente, o EB possui algumas OMET do Serviço de Intendência vocacionadas para a execução de transporte (ECT, 18º B Trnp, CECMA e 2ª Cia Trnp). Essas OMET possuem organização específica e diferenciada, além de capacitação, conforme as demandas de transporte estipuladas pelo EB.

Cabe destacar que o ECT e as outras OMET se encontram em processo de transformação e evolução, adequando-se às novas necessidades do EB. Entretanto, podemos afirmar que são OM operativas, pois possuem DOAMEPI [9] para a execução das suas missões. O ECT, o 18º B Trnp e a 2ª Cia Trnp possuem materiais modernos, tais como caminhões especializados do tipo porta-contêiner, cavalos mecânicos de grande capacidade, viaturas especializadas do tipo *sidelifter* [10] e semirreboques. Enquanto que o CECMA possui meios modernos e compatíveis com as necessidades de transporte fluvial na região amazônica.

Outro aspecto observado nas OMET, principalmente no ECT e na 2ª Cia Trnp, é a plena utilização de modernas técnicas logísticas, tais como a estufagem [11] de contêineres, containerização de volumes para transporte, *crossdocking* [12] e *piggybag*. Tais técnicas foram utilizadas nas operações de transporte durante o desdobramento do 1º Contingente da Operação Acolhida.



Transporte Terrestre.

Assim, com a utilização de materiais comuns, as OMET possuem a capacidade de agregar módulos de outras OM de transporte, o que permite ampliar a capacidade de operação e / ou racionalizar meios e tempo na execução das operações de transporte, como por exemplo a utilização de bitrem [13].



Viatura Porta Contêiner do Tipo *Sidelifter*.

A execução das operações dos eixos de transporte do PGT contribui para o adestramento do EM e das frações das OMET, bem como permite a constante atualização dos dados de planejamento e dos aspectos geográficos, psicossociais e de infraestrutura, dentre outros, de todas as regiões brasileiras. Esse conjunto de informações e análises fazem parte do LEA.

Atualmente, o ECT, em âmbito nacional, e as demais OMET, em âmbito regional, executam as atividades e tarefas da função logística transporte, sendo essenciais para a execução da logística do EB em situação de paz e em operações. Em que pese estarem em processo de transformação, é inegável a grande evolução dos meios de transporte das OMET do EB, bem como a eficiência das técnicas utilizadas.

## CONCLUSÃO

A Operação Acolhida representou um grande desafio para as Forças Armadas brasileiras, principalmente pelo ineditismo desse tipo de operação no território nacional e pelas grandes dificuldades e peculiaridades da região amazônica. A operação possibilitou que, em particular, o EB verificasse as capacidades da Ba Ap Log Ex e de outras OM Log, além de ter proporcionado a atualização da DMT.



Evidenciou-se a importância de possuir estruturas logísticas de transporte especializadas com as capacidades operativas requeridas pelo Exército, em condições de prestar apoio logístico na medida certa e aptidão para operar em situações de interoperabilidade logística.

A dinâmica das ações realizadas, em curto espaço de tempo, que proporcionaram o desdobramento da FT Log Hum RR na região amazônica, com meios e suporte transportados, quase em sua totalidade, da região sudeste do Brasil, demonstraram grande evolução operativa do EB. Entretanto, cabe salientar que a realização dos eixos de transporte do PGT pelas OMET, como operações de transporte, facilitou o cumprimento da missão e manteve o 1º Contingente apoiado, uma vez que o LEA e os dados médios de planejamento (DAMEPLAN) das atividades do PGT COLOG contribuíram sobremaneira, garantindo que as atividades e tarefas de transporte a serem realizadas, fossem de pleno domínio do EM Ba Ap Log Ex e das OMET.

A Operação Acolhida foi uma excelente oportunidade para demonstrar que o conceito de logística na medida certa, atualmente presente na DMT, está perfeitamente ajustado às atuais demandas do EB em tempo de paz e para as operações. Essa assertiva ficou comprovada com a utilização dos princípios de flexibilidade e modularidade para compor os módulos de transporte na execução de diversas atividades e tarefas, incluindo-se os processos de intermodalidade de transporte. As OMET, comprovadamente, são OM especializadas na função logística transporte, trazendo consigo o espírito das atividades de transporte que caracterizam uma das missões do Serviço de Intendência do EB.

Em que pese, atualmente, o EB não possuir um órgão de apoio setorial responsável exclusivamente pela regulamentação de normas, diretrizes, coordenação e estudo doutrinário da função logística transporte, as OMET, sob coordenação da Divisão de Transporte do CCoP Log/COLOG, têm capacidade de realizar as atividades e tarefas de transporte. Entretanto,

para manter em evolução o estudo da doutrina de transporte no EB, com a capacitação dos militares das OMET e a constante adequação dos meios e materiais de transporte, sugere-se que a Divisão de Transporte do CCoP Log/COLOG seja reorganizada, de maneira que tenha infraestrutura e pessoal para realizar toda gestão e coordenação da função logística transporte no âmbito da F Ter.

De maneira geral, foram evidenciadas pelas OM envolvidas nas atividades da função logística transporte as capacidades operativas de prontidão, mobilidade estratégica, interoperabilidade conjunta e apoio logístico para forças desdobradas. Sendo assim, podemos ter certeza que a Força Terrestre está dotada dessas capacidades operativas, conforme proposto pelo Estado-Maior do Exército no Catálogo de Capacidades do Exército.

Verificou-se, ainda, que, no contexto do desdobramento do 1º Contingente da FT Log Hum RR da Operação Acolhida, o trabalho realizado pelo EM Ba Ap Log Ex na confecção do planejamento operacional apresentou um resultado inovador e eficiente. Além disso, no planejamento logístico para o desdobramento do 1º Contingente, o EM Ba Ap Log Ex gerenciou todas as atividades propostas da função logística transporte com os ensinamentos colhidos nas diversas missões e operações desempenhadas por aquele G Cmdo Log. Não resta dúvida que o EM Ba Ap Log Ex e suas OMDS demonstraram possuir a capacidade operativa de gestão e coordenação logística, principalmente em operações de grande envergadura.

Por fim, cabe ressaltar que, pelas características da Operação Acolhida e da A Op, as atividades e tarefas da função logística transporte desempenhadas pelas Ba Ap Log Ex e pelos meios adjudicados foram de primordial importância para o sucesso não só do 1º Contingente da FT Log Hum RR, mas de toda a Operação Acolhida até o presente momento, contribuindo para o sucesso de operação de ajuda humanitária sem precedentes na história de nosso País.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto nº 9.285, de 15 de fevereiro de 2018. Reconhece a situação de vulnerabilidade decorrente de fluxo migratório provocado por crise humanitária na República Bolivariana da Venezuela. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 2018.

Decreto nº 9.286, de 15 de fevereiro de 2018. Define a composição, as competências e as normas de funcionamento do Comitê Federal de Assistência Emergencial para acolhimento a pessoas em situação de vulnerabilidade decorrente de fluxo migratório provocado por crise humanitária. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 2018. Casa Civil. Histórico da Operação Acolhida. Casa Civil, 2018. Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/operacao-acolhida/historico>>. Acesso em 20 Ago 19.

CELI, Carolina. Número de refugiados e migrantes da Venezuela ultrapassa 4 milhões. Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (ACNUR), 2019. Disponível em: <<https://www.acnur.org/portugues/2019/06/07/numero-de-refugiados-e-migrantes-da-venezuela-ultrapassa-4-milhoes-segundo-o-acnur-e-a-oim/>>. Acesso em 10 dez 19.

Comitê Federal de Assistência Emergencial. Resolução nº 1, de 21 de fevereiro de 2018-, de 21 de fevereiro de 2018. Designação do coordenador operacional para os trabalhos de ajuda humanitária em decorrência de fluxo migratório da República Bolivariana da Venezuela. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 2018

Exército Brasileiro, Comandante do Exército. Portaria nº 1.968, de 03 de dezembro de 2019. Aprova o Plano EB10-P-01.007 Planejamento Estratégico do Exército 2020-2023, 1ª Edição. Brasília, DF, 2019.

Exército Brasileiro, Comando de Operações Terrestre. Portaria nº 131, de 08 de novembro de 2018. Aprova o Manual de Campanha EB70-MC-10.238 Logística Militar Terrestre, 1ª Edição. Brasília, DF, 2018.

Exército Brasileiro, Comando de Operações Terrestre. Portaria nº 67, de 04 de junho de 2019. Aprova o Manual de Campanha EB70-MC-10.216 A Logística nas Operações, 1ª Edição. Brasília, DF, 2019.

Exército Brasileiro, Estado-Maior do Exército. Portaria nº 309, de 23 de dezembro de 2014. Aprova o Catálogo EB20-C-07.001 Catálogo de Capacidades do Exército, 1ª Edição. Brasília, DF, 2014.

Ministério da Defesa. Portaria Normativa nº 861, de 04 de abril de 2013. Aprova o Manual de Operações de Evacuação de Não Combatentes, 1ª Edição. Brasília, DF, 2013.

PATURY, Alexandre. Migração Venezuelana em Roraima. Casa Civil, 2018. Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/operacao-acolhida/documentos/venezuela-migracao-em-roraima-pf.pdf/view>>. Acesso em 23 Ago 19.

## NOTAS

[1] O AMAZONLOG 2017 foi um exercício interagências de logística humanitária, inédito na América do Sul, que ocorreu de 6 e 13 de novembro de 2017, na região amazônica, em Tabatinga-AM, na triplíce fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru. Além das Forças Armadas dos três países e do apoio logístico dos Estados Unidos, o exercício, conduzido pelo Comando Logístico do Exército Brasileiro (EB), contou com observadores de diversas nações amigas.

[2] O CCLM é uma estrutura que integra o Centro de Comando e Controle do Ministério da Defesa (CC<sup>2</sup>MD), com o propósito de realizar a coordenação logística no âmbito das Forças Armadas, estabelecendo prioridades logísticas e otimizando o transporte para atender o apoio logístico a comandos operacionais ativados, forças singulares, auxiliares ou entidades civis (governamentais, não governamentais ou empresariais), destacadas para prestar apoio às situações de calamidade ou desastres naturais, no interior do país ou no exterior.

[3] O Serviço de Intendência do EB executa atividades e tarefas com a finalidade de atender às necessidades logísticas associadas ao planejamento e à condução das operações militares. Além disso, suas OM realizam um serviço cotidiano e ininterrupto, transportando, suprindo e alimentando, na paz ou na guerra.

[4] O terminal de cargas é um local preparado para o embarque e desembarque de material, onde ocorre a recepção, armazenagem, preparação e expedição.

[5] *Briefing* é um conjunto de informações ou uma coleta de dados passados em uma reunião para o desenvolvimento de um trabalho ou documento.

[6] Expertise é uma palavra de origem francesa que significa experiência, especialização, perícia. Consiste no conjunto de habilidades e conhecimentos de uma pessoa, de um sistema ou tecnologia. Está relacionada com as habilidades e competência para executar algo.

[7] Modularidade é a característica ou condição, conforme publicação Bases para a Transformação da Doutrina Militar Terrestre de 2013, de, a partir de uma estrutura básica mínima, receber módulos que ampliem seu poder de combate ou lhe agreguem capacidades.

[8] *Piggyback* é a técnica logística de transporte de carretas, contêineres ou semirreboques sobre balsas ou vagões ferroviários.

[9] DOAMEPI é um conjunto de sete fatores determinantes, interrelacionados e indissociáveis (doutrina, organização, adestramento, material, educação, pessoal e infraestrutura), que definem a uma força possuir determinada capacidade.

[10] *Sidelifter* é um veículo ou semirreboque especializado usado para içar, transportar e desembarcar contêineres.

[11] Estufagem é a técnica para carregamento de contêiner de maneira segura e com aproveitamento de sua capacidade de carga.

[12] *Crossdocking* define-se como um sistema de distribuição, no qual a mercadoria recebida em um armazém ou centro de distribuição não é estocada como seria prática comum, mas é preparada para o carregamento e distribuição, com a finalidade de ser entregue ao cliente.

[13] O bitrem é uma combinação de dois semirreboques acoplados entre si por meio de uma quinta-roda situada na traseira do primeiro semirreboque, traçados por um cavalo mecânico.

