

A CONCEPÇÃO DO DESLOCAMENTO ESTRATÉGICO DE FORÇAS: DESAFIOS EM UM BRASIL CONTINENTAL

Tenente-Coronel Rodrigo Pace Arantes Hambrecht

O Tenente-Coronel de Intendência Arantes é o comandante do Curso de Intendência da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN). Foi declarado aspirante a oficial em 1999 pela AMAN. É pós-graduado pela Escola de Estado-Maior do Exército (ECEME), onde apresentou o trabalho:

“Transporte Rodoviário de Blindados em Viaturas com Excesso Lateral: Proposta de Sistematização”. Foi oficial de operações do 4º Batalhão Logístico nos anos de 2009 e 2010, onde participou do planejamento e chefiou as missões de transporte dos carros de combate da família *Leopard* que chegaram ao Brasil provenientes da Alemanha. Como oficial de Estado-Maior do Comando Logístico (COLOG) participou de diversas operações conjuntas do Ministério da Defesa e da PANAMAX 2018, em San Antonio, Texas – EUA. Foi recentemente instrutor da Escola Conjunta das Forças Armadas do Peru (arantesrph@gmail.com).



As operações militares em situação de guerra e de não-guerra, guardadas suas peculiaridades, são doutrinariamente divididas em fases que permitem a compreensão e o seu planejamento de forma sistêmica (MD, 2011). Em regras gerais, elas iniciam com a concentração estratégica (C Estrt), passam pelas ações e culminam com uma normalização e posterior reversão. Embora as ações decisivas naturalmente concentrem a atenção dos planejadores, deve-se considerar que somente com uma eficaz C Estrt as condições necessárias serão estabelecidas para a execução daquilo que foi planejado, possibilitando atingir o estado final desejado (EFD).

O Serviço de Intendência do Exército Brasileiro (EB) tem como missão institucional, entre outras, participar, nos níveis de condução das operações (operacional e tático), da logística militar terrestre, planejando e executando, dentre elas, as atividades ligadas ao transporte militar em seus diversos modais (EB, 2014).

Destaca-se que a Intendência atua como elemento central da função logística transporte desde a Segunda Guerra Mundial, no contexto da criação da Seção de Transporte da Companhia de Intendência da 1ª Divisão de Infantaria Expedicionária (1ª DIE), em dezembro de 1944, a qual tinha por missão principal planejar e executar o transporte de suprimentos fornecidos pelo V Exército de Campanha norte-americano à Força Expedicionária Brasileira (FEB) em toda a frente de combate. (BIOSCA, 1950).

A C Estrt, atividade de responsabilidade do comandante operacional (Cmt Op), é uma fase do planejamento de uma campanha militar que objetiva reunir os meios e o pessoal em local adequado, devendo considerar os seguintes fatores:

- a missão recebida pelas forças a serem concentradas;
- a necessidade de dissimulação no contexto do quadro geral da manobra;
- os prazos disponíveis;
- a existência de eixos prioritários de transporte (EPT) que atendam à direção geral da manobra logística entre a zona de interior (ZI) e os locais de concentração estratégica no TO; e
- a existência de outras infraestruturas que viabilizem a movimentação de grandes volumes de pessoal e material em trânsito. (MD, 2011).

A construção do conhecimento nos remete à análise histórica de conflitos de grande envergadura e com maciço deslocamento de meios. Merece destaque, no século XX, a concentração, em solo inglês, das tropas aliadas de mais de 850 mil militares, os quais desembarcaram na Normandia, no mês de junho de 1944, algo inimaginável ao seu tempo.



Concentração Estratégica da *Desert Storm*.

Nessa operação (*Overlord*) foram empregados quase cinco mil veículos de desembarque e de assalto e mais de nove mil aeronaves (FORD, 2009). Já em um passado recente, no primeiro conflito do Golfo Pérsico, em 1991, quase um milhão de militares, sua grande maioria de americanos, foram deslocados e concentrados na Arábia Saudita (CHARLES, 1991). Momento em que os enormes desafios, acertos e erros apresentados foram decisivos para a evolução doutrinária e início do protagonismo da logística como elemento central para o sucesso das operações táticas [1].

Ressalta-se como precursor desse pensamento o general americano William Gus Pagonis, militar possuidor de enorme iniciativa e espírito de cumprimento de missão, que comandou o *22nd Support Command (22nd SUPCOM)*, o Comando de Apoio Logístico do TO na Operação *Desert Storm*. A massiva chegada de meios e pessoal, sem a devida sincronização obrigou o general a alugar e/ou adquirir aquilo que fosse possível

na Arábia Saudita para concentrar as tropas, trabalhando com uma demanda sempre superior às suas capacidades. O planejamento e execução demandaram cerca de cinco meses de preparação, desde a chegada dos primeiros militares da coalisão até o início da fase decisiva terrestre, em 23 de fevereiro de 1991. Em obras sobre o tema, existem relatos de militares americanos percorrendo as ruas em busca de habitações, caminhões e suprimentos, portando dinheiro vivo e negociando com qualquer cidadão disposto a contribuir (FRANK, 1998). A logística necessitava ser mais sinérgica às operações de combate.

A C Estrt ocorrerá após a execução do movimento estratégico, que consiste em trazer os meios e unidades já mobilizados e prontos para o emprego, que estão na zona de interior (ZI) para o teatro de operações (TO) ou para a área de operações (A Op). A esse conceito doutrinário deve se somar os seguintes

aspectos que a experimentação nos revela: no menor tempo possível, no momento ideal [2] e com o menor custo.

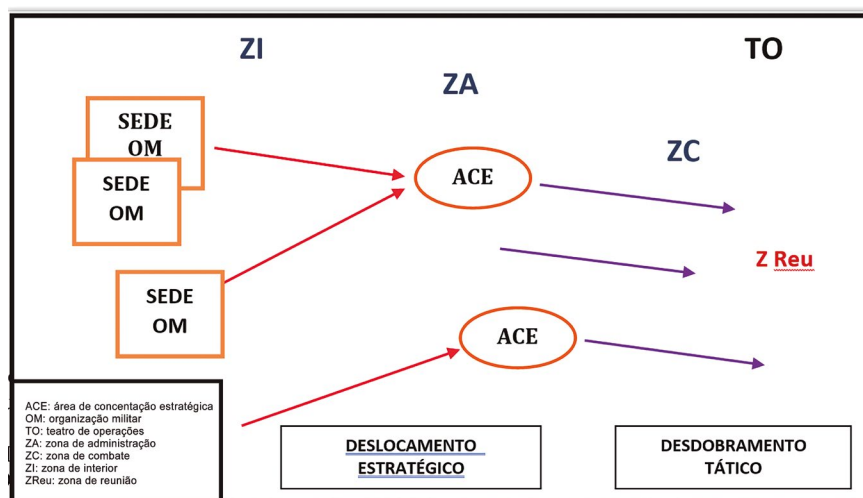
Esse conceito parece-nos mais concreto para o emprego do componente terrestre. No entanto, todas as forças componentes previstas no planejamento operacional terão que aproximar seus meios, a fim de sustentar suas operações, o que é essencial para ocupar e controlar portos, aeroportos, centros modais e outros ativos críticos. Além disso, estabelecer a comunicação terrestre, naval e aérea entre essas áreas. Portanto, adaptando-se as peculiaridades de cada um, os conceitos ora discutidos também são aplicáveis a todos os componentes de um TO/A Op.

[...] orientar e coordenar o apoio logístico ao preparo e ao emprego da Força Terrestre (F Ter), prevendo e provendo, nos campos dos grupos funcionais de suprimento, manutenção, **transporte** e salvamento, os recursos e os serviços necessários ao Exército Brasileiro (EB) e às exigências de mobilização desses grupos funcionais [...] (EB, 2017).

Dessa forma, compreende-se que os movimentos de tropas e meios, em todos os seus modais, que envolvam o deslocamento entre comandos militares de área e para fora do território nacional será de responsabilidade do COLOG. Atualmente, essa função é exercida pela Divisão de Transporte do Centro de Coordenação de Operações Logísticas (CC Op Log).

Em operações conjuntas, o EMCFA por meio do CCLM, deve coordenar e otimizar as missões de transporte com os meios das três forças singulares. Cabe acrescentar que o CCLM também poderá, por iniciativa própria ou por requisição dos comandos logísticos de cada força singular, gerenciar contratos de transporte e meios mobilizados que sejam passíveis de aproveitamento comum. (MD, 2011).

Embora para confecção de um PEDCF pareça ser suficiente sua discussão ocorrer no nível estratégico da força e articulado com o CCLM do EMCFA previamente à campanha, a experimentação demonstra uma outra realidade. O planejador da C Estrt deve acompanhar e, em algumas situações, influir nos planejamentos operacionais e táticos. Um movimento estratégico, para que possa ser executado com a máxima velocidade e correção, evitando desperdício de tempo, desgaste prematuro de meios, exige que o planeja-



Esquema de uma Concentração Estratégica.

O PLANO ESTRATÉGICO DE DESLOCAMENTO E CONCENTRAÇÃO DE FORÇAS

O primeiro aspecto a ser abordado é a responsabilidade de elaboração do plano estratégico de deslocamento e concentração de forças (PEDCF), previsto na doutrina conjunta como atribuição de cada comando logístico de força singular e coordenado pelo Centro de Coordenação de Logística e Mobilização (CCLM) do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas (EMCFC) (MD, 2011). Ao analisarmos as missões do Comando Logístico (COLOG) do EB encontramos a seguinte:

mento operacional e o planejamento tático sejam o mais precisos possíveis frente à hipótese de emprego, nos casos dos adestramentos conjuntos ou frente às ameaças reais que devam ser enfrentadas.

O presente artigo pretende apresentar um sequenciamento lógico desse planejamento, que não está descrito doutrinariamente. Além disso, suscitar o debate para o seu aperfeiçoamento e descrição em manuais de campanha. Não terá o alcance de detalhar cada etapa, em razão do volume de informações, sendo mais adequado, em um momento futuro, em um produto doutrinário específico.

Todo esforço é orientado para buscar a resposta para duas perguntas fundamentais:

- quanto tempo é necessário para deslocar e concentrar os meios?

- quanto vai custar?

A primeira pergunta pretende precisar ao Cmt Op quando terá seus meios prontos para serem empregados. A segunda induz a necessidade de agregar o valor financeiro às operações, o que já é uma premissa largamente utilizada para as situações de não-guerra no EB. Porém, no adestramento para hipóteses de emprego em situações de guerra, esses custos também devem ser levantados, pois farão parte do processo decisório de emprego ou não da expressão militar do poder.

Ressalta-se que embora o planejamento do PEDCF seja de responsabilidade do mais alto escalão logístico, sua execução é de responsabilidade principal dos comandos táticos, especialmente se eles estiverem localizados em municípios distantes de seus comandos enquadantes. Cabe aos comandos regionais

apoiar os comandantes táticos atendendo os requisitos apresentados. Um exemplo disso é a contratação de meios de transporte para o deslocamento do pessoal de sua origem ao ponto de embarque oportuno.

Outro aspecto relevante é quanto a distribuição territorial das organizações militares (OM) do EB. O Brasil é um país de dimensões continentais, ainda com forte dependência do modal rodoviário que privilegia regiões mais desenvolvidas, sendo um contraste com a distribuição geográfica do EB, que busca a ocupação de regiões de interior e de fronteira. Muitas delas são afastadas de seus comandos imediatamente superiores, uma variável importante a ser considerada para o planejamento do deslocamento estratégico.

O primeiro evento que deve ser definido para o planejador é a localização da(s) área(s) de concentração estratégica (ACE), atribuição essa do comandante do TO/A Op, a quem deverá prover a infraestrutura do local para receber e manter as organizações militares (OM) que chegarem no momento previsto em sua matriz de sincronização.

SEQUENCIAMENTO DAS AÇÕES

O primeiro evento que deve ser definido para o planejador é a localização da(s) área(s) de concentração estratégica (ACE), atribuição essa do comandante do TO/A Op, a quem deverá prover a infraestrutura do local para receber e manter as OM que chegarem no momento previsto em sua matriz de sincronização. Além disso, cabe ao Cmt TO/A Op definir o momento adequado para a chegada e permanência dos meios e tropas nas ACE, sendo esse o dado inicial para o planejamento do deslocamento estratégico. É importante ressaltar que a visualização do emprego tático das grandes unidades da F Ter é essencial para a definição da localização das ACE e quais tropas irão ocupá-las. Em certos casos, necessário estudar desde o emprego de brigadas e até mesmo escalões menores para definir adequadamente quem irá ocupar cada ACE.

Definida a prioridade de chegada das OM e os prazos para essa chegada, pode-se avaliar a próxima variável, que será a sincronização

da chegada do material e do pessoal de uma mesma OM. Um período de 48 horas antes da chegada do material é um tempo julgado adequado para a chegada do pessoal, o qual, principalmente em distâncias superiores a mil quilômetros, deve ser transportado prioritariamente pelo modal aéreo. É conveniente que apenas o pessoal essencial esteja junto com o material no movimento estratégico, evitando desgaste prematuro em longos deslocamentos terrestres em veículos de combate. Dados de conhecimento do EB e obtidos com experiências em outros exércitos têm demonstrado o deslocamento de cerca de 20% do efetivo de uma OM juntamente com o material é suficiente para acompanhá-lo [3].

A escolha do modal de transporte é outra etapa importante, devendo ser estudada caso a caso. A distribuição territorial do EB já mencionada condiciona essa análise em muitas situações ao valor de batalhões e subunidades isoladas, as quais, por estratégia de transporte, somente irão agrupar-se com seus comandos nas ACE. O grande desafio nessa fase é conciliar o tempo disponível para concentrar tropas com a disponibilidade de meios de transporte e a infraestrutura logística do país. É importante destacar que em situações de conflito armado, manter o funcionamento da economia nacional próximo de uma situação de normalidade é fundamental, o que irá minimizar o impacto das operações sobre o funcionamento do Estado e da população. Esse fator impacta nas escolhas e nas decisões quanto ao emprego dos meios de transporte, de forma que não interfira significativamente no fluxo de mercadorias e passageiros.

Para exemplificar, podemos citar a lógica do funcionamento da navegação de cabotagem, bem como a fluvial nos principais rios do país, em particular o Madeira (eixo Porto Velho - Manaus), e o Amazonas (eixo Belém - Manaus), principais vias de comunicação da região Norte ao restante do país. As empresas que operam esse tipo de transporte o fazem por aproveitamento de carga, não sendo comum o fretamento para transportes particulares, o que revela ser de um custo exponencialmente maior. Dessa forma, mesclar cargas civis e militares parece ser uma opção para redução de custos. À medida que a carga militar estiver

disponível no porto, deve ser embarcada dentro da disponibilidade presente e não aguardar a reunião de todas companhias de um batalhão, ou de toda uma brigada para realizar um transporte exclusivo.

Destaca-se que as cargas militares normalmente serão de elevado volume e peso e em muitos casos, com características distintas de meios civis regularmente transportados e manipulados por agentes portuários e ferroviários. Os exemplos mais característicos e de alta criticidade são os veículos blindados sobre lagartas, veículos lança-pontes e lançadores de mísseis.

A decisão de usar o transporte terrestre deve ser uma prioridade para distâncias curtas, levando os materiais para portos ou pontos de embarque ferroviário, desde a sua sede até o ponto modal principal para a ACE. A alternativa de seguir com os veículos deslocando-se por terra a grandes distâncias é certamente mais rápida, mas ocasiona um desgaste prematuro dos meios antes do seu emprego. Os meios blindados sobre lagartas, nessas situações dependerão do emprego de carretas de transportes especializadas, sendo esse um fator crítico, que demanda uma análise particular sobre a relação da disponibilidade de meios de transporte das forças, bem como dos contratáveis, com o tempo disponível para sua execução.

O fator seguinte a ser considerado refere-se à carga a ser transportada. Exercícios de pronto operacional (Aprn Op) são uma rotina consolidada nas OM do EB que devem ser aproveitados para responder às seguintes perguntas centrais do planejamento:

- Qual o peso e volume da carga?
- Alguma carga possui dimensões especiais?

O levantamento de custos da operação, estratégias de escolha de modal e sua execução em si dependem do fator peso/volume [4]. A premissa nesse caso é que uma OM operacional, incluindo as logísticas desdobráveis, devem transportar 100% de seus meios em seus veículos, valendo-se de reboques militarizados para aumentar a capacidade de carga. Dessa forma, o planejador poderá descobrir o volume (limitado às dimensões dos veículos) e o peso bruto do material (a viatura somada à carga embarcada).



Transporte ferroviário de veículos blindados GUARANI da 15ª Bda Inf Mec durante a Operação Atlântico V (2018).

O TRANSPORTE DE PESSOAL

Como já mencionado, o pessoal não empregado no transporte somente deverá seguir para as ACE momentos antes da chegada do material, tendo como dado médio de planejamento que algo em torno de 48 horas antes seja um prazo razoável. Cita-se como exemplo não desejável, o ocorrido na *Desert Storm*, na qual a falta de sincronização gerou dois grandes problemas. O primeiro quanto à chegada de tropas, em meados de agosto de 1990, e os seus meios meses depois. Essa defasagem ocasionou a permanência de grandes efetivos em condições improvisadas e incapacitados de realizar seu adestramento e a adequada adaptação, fator de relevância para a manutenção do moral da tropa. O segundo, a situação inversa, meios desembarcados na Arábia Saudita não tinham seus efetivos prontos para recebê-los, fato que permitiu que armamentos, munições e viaturas fossem danificadas por falta de uso (FRANK, 1998).

Não menos importante, o transporte de pessoal também dependerá do estudo da relação peso/volume. A opção pelo transporte aéreo seguirá uma lógica diferente da mencionada para o transporte de cargas quanto à decisão do aproveitamento de vagas disponíveis em voos comerciais. Embora priorize o emprego de aviões da Força Aérea,

essa não irá dispor, em tempos de paz, de uma frota capaz de transportar efetivos robustos da F Ter, em razão do elevado custo, tanto de aquisição quanto de manutenção desse tipo de aeronaves, que estariam superdimensionadas para emprego em uma situação de normalidade institucional no País.

Portanto, o uso de meios civis será uma realidade, porém com variáveis particulares. Conhecer e definir adequadamente os fardos individuais é fundamental. O que cada militar leva consigo? Quais tipos de armamentos? Munições? Rações de combate e água para quantos dias? Essas perguntas são suficientes para compreender que diferente do transporte de cargas, o qual sugerimos que deva ocorrer por aproveitamento de carga em navios e trens, o aéreo deve optar pelo voo *charter* [5]. Estudos desenvolvidos pelo Comando de Operações Terrestres (COTER) para missões de paz da Organização das Nações Unidas (ONU) permitem o dimensionamento de um voo *charter* limitando o fardo individual a três volumes (dois sacos militarizados *standard* e uma mochila de combate) com peso total de 64 kg, incluindo o armamento individual, além do peso médio do militar de 75 kg.

Como abordado anteriormente, o transporte de pessoal deve priorizar o modal aéreo, particularmente a distâncias

superiores a mil quilômetros e em prazos compatíveis com a chegada de seus meios nas ACE, com o objetivo de reduzir o desgaste da tropa antes de seu emprego e otimizar o tempo de permanência nas ACE, a qual terá, naturalmente, dificuldades em acomodar grandes efetivos de pessoal por muito tempo.

Dessa forma, os deslocamentos regionais, que levarão as tropas para os aeroportos pontos de embarque, devem ser cuidadosamente planejados. Os comandos regionais devem planejar esse fluxo, valendo-se do modal rodoviário, por meio do fretamento de ônibus, quando a cidade de partida não possuir aeroporto compatível com as necessidades das aeronaves contratadas.

Uma variável importante nesse planejamento é capacidade de inserção de voos *charter* no cronograma de decolagens e pousos de um aeroporto. É fundamental a coordenação com o controle de espaço aéreo da Aeronáutica, de forma que os voos com militares sejam priorizados com o mínimo de transtorno possível para os voos regulares que movimentam o país.

BASE DE DADOS PRIMÁRIA

A base de dados para o cálculo de cargas e efetivos deve utilizar o quadro de dotação de materiais (ODM) e o quadro de cargos (QC), ambos do quadro de organização (QO) da OM [6]. A premissa inicial é a de que o emprego de uma OM ocorra com os quadros completos. Porém, caso seja decidido o seu emprego sem estar 100% completa, pode-se aferir facilmente os percentuais inferiores no planejamento sem haver a necessidade de retrabalhos. Os exercícios de Aprn Op são fundamentais para confirmar ou retificar essa base de dados. Ressalta-se que essas informações devem conter a relação peso/volume, fundamental para o dimensionamento do transporte.

Como qualquer operação militar, o movimento estratégico demanda reconhecimentos prévios ao planejamento e após, para confirmar seu sequenciamento, além de ensaios e exercícios de adestramento. É importante compreender que além das características especiais dos meios militares que por si só demandam reconhecimentos de obras de artes nas rodovias, tais como: pontes, túneis, praças de pedágio,

perímetros urbanos, pontos de interseção de modais e outros, o volume de meios deve ser considerado, pois impacta e é impactado pela infraestrutura logística disponível.

Pode-se exemplificar, mencionando os locais de reunião para automóveis no transporte rodoviário ao longo do itinerário, que devem ser uma condição para dimensionar o tamanho das colunas de marcha e o ritmo dos deslocamentos. Outra área sensível são os pátios para embarque e desembarque de composições ferroviárias e o tempo para essa operação, normalmente elevados em razão das adaptações necessárias para realizar o transporte militar. Além disso, em portos: a capacidade em tonelagem de guinchos de elevação e transbordo de cargas; o tipo de embarcação disponível e as condições para sua atracagem; e a disponibilidade de meios de manobra (empilhadeiras de alta tonelagem).

As operações correntes, normalmente atreladas a um Plano Geral de Transportes do Comando Logístico, que prevê grandes deslocamentos partindo da Base de Apoio Logístico do Exército (Ba Ap Log Ex) no Rio de Janeiro, órgão central da logística de âmbito nacional, permitem a formação de um banco de dados para os planejadores, tanto quanto aos aspectos técnicos do transporte quanto às possibilidades e meios de operadores privados. Catalogar e manter atualizado esse rol de informações é de elevada importância para reduzir o tempo de planejamento e a fase seguinte, o levantamento de custos.

Além disso, esse levantamento pode elucidar se tanto a infraestrutura do país quanto a de seus operadores logísticos públicos e privados poderão absorver uma elevada demanda de transporte em um curto espaço de tempo, como no caso em estudo, de uma C Estrt. Esses dados bem elucidados e sob a análise da segurança nacional, podem ser indutores da aquisição de meios, investimentos em estruturas logísticas duais que atendam demandas de uso comercial e militar quando for o caso, bem como melhoramento e abertura de estradas, aumento do calado de portos, construção de novos terminais e pistas de aeroportos, dentre outros. Exemplificando, gera-se o debate quanto à necessidade ou não de ligar a cidade de Manaus ao restante do país por rodovias, tanto a oeste para Porto Velho quanto a leste para Belém.

Superadas as fases anteriores, não menos importante é concluir quantos aos custos da operação. Essa é uma fase que depende de terceiros, e que muitas vezes pode não ser de pronta resposta, aumentando o tempo de planejamento. Cresce de importância a manutenção do banco de dados, com contatos de setores comerciais e operacionais das empresas, estudos realizados para o dimensionamento das demandas, rotas possíveis e outros dados pertinentes. Aspectos como o seguro também serão estudados, o que requer o conhecimento detalhado do inventário que será transportado.

Pode-se citar, por exemplo, o deslocamento de batalhões de uma brigada mecanizada ou blindada em um navio mercante. Isso exige que a empresa tenha um projeto de transporte, envolvendo pessoal qualificado, incluindo engenheiros.

Portanto, a resposta de viabilidade e custos exigirá um tempo mínimo para modelagem do transporte, considerando que as variáveis de peso/volume estejam prontamente disponíveis.

A gestão orçamentária e financeira é outro aspecto relevante, pois o vulto de recursos demandará pessoal dedicado e capacitado para essa tarefa em suas diversas fases, pois todos os aspectos da administração pública estarão presentes, desde o controle orçamentário. Os processos licitatórios envolvem pregões, dispensas e inexigibilidades de licitações. A gestão e a fiscalização dos contratos tornam-se atividades complexas, devido à elevada descentralização dos transportes em diversos pontos de partida no país e modais. Além disso, deve-se obedecer a gestão financeira direcionada para as etapas de liquidação, pagamentos e arrecadação de impostos.



AS ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO ESTRATÉGICA (ACE)

Embora o comando das ACE e sua gestão sejam encargos do Cmt TO/A Op, a sinergia entre as suas demandas e prioridades com o planejamento do deslocamento estratégico é fundamental. A matriz de sincronização de chegada e permanência de tropas nas ACE deve ser minuciosamente planejada, pois essa deve possuir a capacidade de absorver o volume de meios desejados.

Para a escolha das ACE, dentre outros, devem ser considerados os seguintes aspectos:

- aeroportos, aeródromos ou bases aéreas com capacidade para absorver os voos direcionados;
- portos compatíveis com as cargas a serem desembarcadas; e
- áreas de estacionamento de tropas corretamente dimensionadas, com energia elétrica, alojamentos, banheiros, refeitórios, áreas de recreação e treinamento físico, água potável, área de manutenção de veículos e armamentos.

Esses aspectos são decisivos para evitarem ou minimizarem os prejuízos à vida cotidiana e à economia do local em que forem instaladas, sobretudo na região Norte do País.

Também fará parte do planejamento do dimensionamento das ACE, prever alguma flexibilidade quanto aos prazos de chegada e permanência, fruto das possíveis flutuações nos movimentos estratégicos, sujeitos às variáveis de difícil controle pela

F Ter. Pode-se citar dentre elas, condições climáticas capazes de atrasar voos, partida e atracagem de embarcações, acidentes e congestionamentos em rodovias, elevado tempo de preparação das cargas no modal ferroviário e o volume de transporte superior à capacidade instalada em uma determinada região do país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A experimentação e os desafios apresentados sempre geram inquietudes que contribuem com a consolidação do conhecimento. Sendo assim, quanto melhor a C Estrt for estudada em suas diversas etapas e aperfeiçoada na doutrina militar terrestre, mais facilmente o sucesso de uma campanha será alcançado. Ademais, pode ser indutora de novos estudos que alterem e adequem a articulação da F Ter no território nacional, bem como estimulem avanços na infraestrutura logística do Brasil, úteis para as pessoas e empresas e garantidora da soberania.

A análise histórica do Serviço de Intendência do EB descrita no artigo “A Escola de Intendência” (BATISTA LOPES, 2019), nos demonstra que o transporte militar vem sendo gerenciado e estudado pelos “Soldados do Acanto” ao longo de mais de 75 anos, buscando empregar conceitos modernos de gestão e ser uma pronta resposta às demandas da F Ter na execução de complexos deslocamentos de forças tanto em território nacional, quanto para missões sob a égide das Nações Unidas.

REFERÊNCIAS

- BATISTA LOPES, Ernesto Isaacodette Dutra Pereira. **A Escola de Intendência**. Revista do Exército Brasileiro, [S.l.], v. 155, n. 2, set. 2019. Disponível em: <<http://ebrevistas.eb.mil.br/index.php/REB/article/view/2825>>. Acesso em: 20 jan. 2020.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD 30-M-01: **Doutrina de Operações Conjuntas**. Brasília, DF, 2011.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD 42-M-02: **Doutrina de Logística Militar**. Brasília, DF, 2002.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD 34-M-01: **Normas para o Transporte nas Forças Armadas**. Brasília, DF, 2013.
- BRASIL. Ministério da Defesa, Exército Brasileiro: EB70-MC-10.223: **Operações**. Brasília, DF, 2017.
- BRASIL. Ministério da Defesa, Exército Brasileiro: EB10-R-03.001: **Regulamento do Comando Logístico**. Brasília, DF, 2017.
- BRASIL. Ministério da Defesa, Exército Brasileiro: EB20-MC-10.204: **Manual de Campanha Logística**. Brasília, DF, 2014.
- BIOSCA, F. L. **A Intendência no teatro de operações da Itália**: de 16-VIII-1944 a 30-VI-1945. Rio de Janeiro: Bibliex, 1950.

CHARLES E. Kirkpatrick. **Building the Army for Desert Storm**. Arlington, Virginia: The Institute of Land Warfare, 1991.

FORD, Ken; Zaloga. **Overlord: The D-Day Landings**. Oxford; Nueva York: Osprey, 2009.

FRANK, N. Schubert. **Tempestade do Deserto**. Brasília, DF: Biblioteca do Exército Editora, 1998.

NOTAS

[1] A falta de sincronização na concentração estratégica na Arábia Saudita ocasionou a perda de veículos e armamentos antes mesmo de serem usados por não estarem preparados para longos períodos sem manutenção e uso, faltaram áreas de acantonamento de tropas, gerando enorme improvisação e desconforto para os militares recém-chegados à área de conflito (FRANK, 1998).

[2] O momento ideal pode ser entendido como o tempo adequado para transporte, adaptação, treinamento e uso das tropas. Devem ser evitados longos períodos de tempo em uma área de concentração estratégica.

[3] O pessoal indispensável para acompanhar o material normalmente será constituído pelos motoristas dos veículos, o pessoal de manutenção, os motoristas de blindados, tratores e retroescavadeiras (quando transportados em caminhões especiais tipo pranchas) e pessoal designado para escolta e segurança.

[4] A relação peso/volume é um insumo básico para o planejador, pois somente com ela será capaz de definir tipos de embarcação, plataformas ferroviárias e aeronaves que serão empregadas no transporte.

[5] Os voos *charter* (contratados) são usuais no país para o deslocamento de grandes delegações com horários e destinos que compensam sua contratação em relação aos regulares. Também permitem algum tipo de adaptação para a carga que será transportada. Munições e armamentos se enquadram nessa situação.

[6] O ODM reflete o inventário de materiais de emprego militar que uma OM deve possuir, enquanto que o QC o de efetivos para emprego operacional.



Originário da Grécia e da Itália, o acanto é uma planta espinhosa, de flores brilhantes, cujas folhas compridas, verdes e recortadas, são muito decorativas. Foram largamente utilizadas, como motivos arquitetônicos, em construções de templos e monumentos sacros. Por isso, com o tempo, a folha de acanto passou a ser associada à pureza e à honestidade. Consta que esse simbolismo permaneceu nas legiões guerreiras de Roma. Os oficiais incumbidos da guarda e gestão dos fundos destinados ao pagamento dos soldados e das demais despesas da campanha utilizavam a folha de acanto – por ser grande, ornamental, e, sobretudo, porque amarelava com facilidade – para identificar suas barracas, a fim de serem facilmente encontrados em situações emergenciais. Em 1920, com a vinda da Missão Militar Francesa, foi criado o Serviço de Intendência do Exército Brasileiro, que ganhou como símbolo a folha de acanto. A Rainha da Logística realiza um serviço cotidiano e ininterrupto, transportando, suprindo e alimentando.