

# Logística no Exército Brasileiro

## Passado, presente e futuro

Marco Antônio de Farias<sup>1</sup>

### Introdução

A organização da logística para as ações de combate nas guerras e nos conflitos militares adquiriu crescente importância a partir do século XVII, a ponto de constituir um dos sistemas operacionais mais complexos para as Forças Armadas atuais, cuja eficácia contribuirá de forma efetiva para o sucesso das operações militares.

O princípio da concepção do apoio logístico em apoio às operações militares teria sido implementado na Suécia, pelo rei Gustavo Adolfo (entre 1611 e 1632), como forma de sistematizar o abastecimento das tropas com a criação dos chamados “trens de guerra”.

Também o czar Pedro I da Rússia pode ser considerado um dos precursores da implementação de estruturas logísticas no âmbito dos exércitos da Europa. Baseado nos ensinamentos colhidos por ocasião da Grande Guerra do Norte, contra a Suécia (de 1700 a 1721), Pedro I determinou que as experiências relativas ao abastecimento das tropas, e que haviam provocado enormes dificuldades para o desencadeamento das operações, vivenciadas ainda nos primeiros anos do referido conflito, fossem juntadas e consolidadas. Esse trabalho deu origem ao inovador *Regulamento Militar de 1716*.

Napoleão Bonaparte, um dos maiores generais da história, também emprestava grande atenção aos planejamentos logísticos de suas campanhas militares. Ele se debruçou pessoalmente sobre os aspectos logísticos relativos aos preparativos para a campanha destinada a derrotar o exército do Império Russo. Questões como o transporte, o apoio médico e o suprimento receberam atenção especial nos planejamentos realizados, pois o imperador da França antevia as dificuldades que lhe reservaria o deslocamento de um exército de quase 500.000 homens, combatendo a distâncias continentais de suas bases, e em condições inóspitas.

No caso da Campanha de 1812, Napoleão procurou, ainda, obter o máximo de informações sobre o dispositivo russo, particularmente sobre a localização dos depósitos de suprimentos, cuja captura era um dos objetivos essenciais para viabilizar o avanço previsto pelo interior do vasto território russo. Embora tenha elaborado um belo plano logístico, foi a logística que o arrastou para a derrota.

O termo “logística”, hoje largamente aceito e difundido, aparece pela primeira vez no trabalho *Précis de l'art de la Guerre* (*Compêndio da Arte da Guerra*, 1836), de autoria do barão Henri Jomini, que apresentou a seguinte definição:

<sup>1</sup> Comandante Logístico do Exército.

Logística é a arte de mover exércitos. Ela compreende as ordens e os detalhes das marchas e dos estacionamentos, assim como do abastecimento das tropas. Em outras palavras, é a base para a execução dos planejamentos estratégicos e táticos. (JOMINI, 2015)

No âmbito do Exército Brasileiro, desde suas origens em Guararapes e até meados do século XX, as referências mais próximas e mais empregadas para definir as "atividades logísticas" envolveram os seguintes termos:

- "socorro de guerra" e "provisamento" (séc. XVII e XVIII);
- "quartel-mestre", "intendência de guerra", "organização militar" e "economia de guerra" (séc. XIX);
- "intendência" e "administração militar" (início do séc. XX).

### **Histórico da logística no Exército Brasileiro**

Buscar a origem do conceito de logística militar terrestre no Brasil nos levará certamente à geografia histórica dos Montes Guararapes.

Tal busca deverá, também, acompanhar a evolução de toda a estrutura militar, em sua transição da força colonial portuguesa para as Forças Armadas do Brasil independente, a partir de 1822.

Para o desenvolvimento deste trabalho serão destacados os seguintes eventos:

- Guerra de Pernambuco (1630-1654);
- Chegada da Família Real ao Brasil;
- Guerra da Triplíce Aliança;
- Campanha de Canudos; e
- Segunda Guerra Mundial.

A referida seleção, portanto, considerou eventos ocorridos no período colonial, no período monárquico, na fase de consolidação da República e na Segunda Guerra Mundial. Com isso, se buscou obter uma visão abrangente de como se deu o desenvolvimento do sistema logístico do Exército Brasileiro.

### ***Guerra de Pernambuco (1630-1654)***

Muito já se falou sobre a heroica resistência de brancos, negros e índios, que resultou nas gloriosas páginas da nossa história militar, traçadas nos Montes Guararapes, onde a célula *mater* do Exército Brasileiro derrotou por duas vezes as tropas holandesas, selando definitivamente o domínio luso-brasileiro sobre o Nordeste.

Sob o aspecto logístico, muito pouco pode ser encontrado na literatura atual. Entretanto, algumas fontes primárias nos apontam para o fato de que a logística pode ter sido o fator determinante para o sucesso da causa patriota.

De acordo com o relato do padre Manoel Calado (2004), o domínio da região do Cabo de Santo Agostinho era essencial para o recebimento de meios e abastecimento por parte das forças luso-brasileiras. Em duas fases distintas da guerra, a posse do Porto de Nazareth e das instalações militares ali localizadas representou a garantia do fluxo logístico, importante marco para a mudança de superioridade nas operações.

### ***A logística patriota na fase da Invasão Holandesa***

Na primeira delas, em 1632, os holandeses, após terem conquistado a região das cidades de Recife e Olinda, assim como o im-

portante Porto ali localizado, puderam iniciar, efetivamente, o planejado domínio em terras brasileiras.

Aos holandeses interessava ocupar toda a região. A decisão holandesa foi a de atuar para cortar o fluxo de suprimentos dos luso-brasileiros. Nesse sentido, a traição de Domingos Fernandes Calabar permitiu aos holandeses obter valiosas informações sobre a logística das tropas luso-brasileiras. Por ele, souberam os batavos sobre a importância estratégica do Porto de Nazareth, por onde as forças de resistência ao domínio holandês recebiam gêneros, munições e recursos financeiros e, por outro lado, escoavam a produção de açúcar, cuja venda auxiliava de forma muito importante o financiamento da campanha militar.

Em 5 de março de 1634, com um efetivo de 1.500 homens e nove navios de guerra, os holandeses realizaram um assalto à região do Cabo de Santo Agostinho, logrando estabelecer um cerco contra a guarnição. Somente a 1º de julho de 1635 a guarnição foi vencida pelas baixas sofridas e pela falta de gêneros e suprimentos. Por quase 500 dias resistira a guarnição do Forte de Nazareth, sabedores da importância da posição para o abastecimento das tropas luso-brasileiras. Ao tomar conhecimento da perda do importante ponto de apoio logístico, Matias de Albuquerque decidiu suspender as operações de resistência e retrair para a Bahia.

#### *A logística patriota na fase da Insurreição Pernambucana*

O segundo episódio que mostra a importância da logística para o desfecho da campanha contra o inimigo holandês pôde

ser verificada dez anos depois, por ocasião do cerco ao Recife, quando as forças patriotas lograram reconquistar o Porto de Nazareth, numa ousada manobra política, que resultou na traição de seu comandante, o coronel Teodoro Von Straeten, a 1º de setembro de 1645.

A partir de então, restabelecida a capacidade de receber o apoio logístico externo, seja da Bahia, ou mesmo diretamente de Portugal, as forças patriotas puderam empreender uma vigorosa campanha de retirada da liberdade de ação das forças holandesas, o que culminou com o cerco da cidade de Recife.

Observa-se o papel extremamente relevante da cadeia de apoio logístico existente à época, representada pela posse e operação das instalações existentes na região do Porto de Nazareth (Cabo de Santo Agostinho) para o sucesso das operações.

As tentativas holandesas de enviar poderosas colunas para reconquistar o Porto resultaram em derrotas decisivas nas Batalhas de Guararapes (19 de abril de 1648 e 19 de fevereiro de 1649).

#### ***A chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil e a Independência***

Durante o período colonial, observou-se uma dependência significativa das forças desdobradas no Brasil pelas estruturas de apoio logístico existentes em Portugal. Entretanto, o desenvolvimento da tecnologia militar passou a exigir uma assistência permanente e eficiente para manter em condições de uso o material de emprego militar. Tornou-se premente a criação de locais onde os petrechos bélicos e seus suprimentos pudessem ser armazenados, processados, distribuídos e mantidos, se fosse o caso.

A criação de uma instalação, nos idos de 1762, foi o passo inicial desse processo. Coube à Casa do Trem o papel de órgão de suprimento para atender as demandas das tropas coloniais desdobradas na Colônia, processando materiais trazidos da Metrópole e os distribuindo de acordo com as demandas e as disponibilidades existentes.

Uma das primeiras providências tomadas por D. João VI, ao chegar ao Brasil em 1808, foi a abertura dos portos às nações amigas e a revogação dos decretos que impediam a instalação de manufaturas na Colônia. Isso teve reflexos diretos para o aperfeiçoamento da estrutura logística militar. O Arsenal do Trem foi ampliado e passou a funcionar nos mesmos moldes dos existentes na Metrópole, passando a denominar-se Arsenal Real do Exército.

Foram criadas a Fábrica de Canos e Espingardas do Morro da Conceição e a Fábrica de Pólvora da Lagoa Rodrigo de Freitas. Também foram criados arsenais de guerra em Porto Alegre, Belém, Recife, Salvador e Cuiabá.

Essa nova estrutura constituiu a base para funcionamento da logística militar no Brasil Império e somente veio a sofrer uma significativa evolução por ocasião da fase de consolidação da República. Nessa nova fase, as atividades do Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro foram transferidas para a região da Praia do Caju (São Cristóvão), onde passou a funcionar no ano de 1902.

### **A Guerra da Tríplice Aliança**

O Império do Brasil contava, à época do início da guerra, com um Exército pequeno, mal equipado e mal adestrado.

Faltavam-lhe homens, armamentos, víveres e adestramento.

### **A logística na Zona de Interior**

Em 1856, foi instituída a Repartição do Quartel-Mestre General, órgão que ficou responsável pela aquisição, depósito, recolhimento, conservação, suprimento, transporte de armamentos, munições, equipamentos e materiais diversos, pelas comunicações, arsenais e fábricas, pela remonta, hospitais e farmácias. O Quartel-Mestre General daria origem à criação da Repartição de Intendência-Geral, em 1859, raiz do atual Serviço de Intendência.

Ainda em 1858, foi criada uma Comissão de Melhoramentos do Material, destinada a modernizar e equipar a tropa, com aquartelamentos e os meios necessários à modernização do Exército.

O transporte estratégico dependia em grande medida dos navios da Marinha do Brasil e de outros meios civis contratados, para deslocar os equipamentos e suprimentos desde o Rio de Janeiro e Porto Alegre, e mesmo do exterior, até o teatro de operações.

### **A logística no teatro de operações**

Na região do teatro de operações, no que se refere aos serviços em campanha e ao próprio abastecimento de gêneros, considerável parcela dos artigos era entregue por fornecedores contratados, o que tornava o sistema de abastecimento irregular e pouco confiável.

O transporte no teatro de operações destinava aos navios da Marinha do Brasil um papel de relevo, uma vez que as vias fluviais eram os principais eixos de distribui-

ção de suprimentos e transporte de tropas, e mesmo para a evacuação de feridos. Além do transporte propriamente dito, as embarcações desempenhavam o papel de depósitos móveis ao longo das calhas dos rios, sendo componente importante da cadeia logística.

Quanto ao transporte terrestre, novamente se verificava a dependência dos meios civis, que possuíam a maior parte das carretas, tracionadas por muares e bovinos, destinadas à distribuição dos gêneros em apoio às tropas. A carência de estradas e o terreno de baixa trafegabilidade limitavam sensivelmente os deslocamentos.

As deficiências em pessoal médico especializado, de meios de evacuação de baixas, de postos para tratamento, de hospitais de campanha, assim como de insumos médicos, tornavam-se um sério óbice à manutenção da higidez da tropa.

Tais dificuldades limitavam significativamente a operacionalidade e, particularmente, a mobilidade, das tropas brasileiras. Foi somente no decorrer do ano de 1866, com a designação do marechal Luís Alves de Lima e Silva (então marquês de Caxias) para o comando das forças brasileiras, que a situação passou a ser revertida. O Exército Brasileiro encontrava-se praticamente paralisado. Os contingentes argentinos e uruguaios vinham sendo retirados gradativamente do campo de batalha, em decorrência de epidemias que grassavam entre os seus soldados.

Tendo assumido o comando-geral das operações, Caxias providenciou uma reestruturação geral. Organizou um corpo de saúde (para dar assistência aos inúmeros feridos e combater a epidemia de cólera) e um sistema de abastecimento para as tropas.

Caxias estabeleceu uma tabela de rações para a tropa, na qual procurou estabelecer cardápios padronizados e, dessa forma, melhorar o moral da tropa, assim como, sistematizar o planejamento para a obtenção e fornecimento de gêneros alimentícios.

Com relação ao fardamento, Caxias implementou a padronização dos uniformes, melhorando a apresentação da tropa e racionalizando a cadeia de suprimento.

Empregou a engenharia não apenas para a construção de fortificações, mas também para a melhoria da rede viária. A construção da estrada do Chaco representou uma fantástica surpresa estratégica que resultou na bem-sucedida Campanha da Dezembrada.

Ao final da Guerra, o Exército Brasileiro havia passado por muitas transformações em termos de meios materiais, equipamentos e particularmente no espírito de corpo do Exército Brasileiro, fortalecido e detentor de grande prestígio na sociedade.

### ***A Campanha de Canudos***

As três expedições policiais/militares enviadas para suprimir a ação dos rebeldes de Antonio Conselheiro foram derrotadas devido às características da área de operações, localizada na inóspita e isolada caatinga do sertão da Bahia. A logística deficiente, decorrente da falta de um planejamento apropriado, havia levado ao fracasso as operações realizadas. Efetivamente, observa-se que as principais lições logísticas da Campanha do Paraguai não haviam sido aprendidas.

### ***A logística na 4ª Expedição***

O total da tropa envolvida chegou a quase dez mil homens. Foi realizada uma

concentração estratégica inicial na cidade de Salvador-BA, onde meios materiais, equipamentos e a tropa federal foi inicialmente reunida.

Para apoiar tal concentração de meios, bastante significativa mesmo para os padrões de hoje, foi organizada a 1ª Divisão Naval de Apoio, que aportou em Salvador no dia 9 de abril de 1897, contando com seis navios de guerra, que transportavam todo o material e pessoal proveniente do Rio de Janeiro. Tropas de outros estados do Nordeste também ali se concentraram.

As dificuldades logísticas das expedições anteriores foram analisadas, e um planejamento detalhado em termos de transporte e desdobramento de postos intermediários de apoio logístico foi elaborado.

Pelo planejamento estabelecido, a principal base de apoio logístico na área de operações foi desdobrada na localidade de Monte Santo, e dali seria desencadeado o comando e controle e a logística para apoio às duas colunas em operações contra as forças rebeldes.

A Base de Apoio da Primeira Coluna foi desdobrada na Vila de Queimadas, onde foi estocada uma reserva orgânica de suprimentos de cerca de 750 toneladas de mantimentos e munições.

A Segunda Coluna tinha origem em tropas do Nordeste e havia sido concentrada em Sergipe e se deslocado via terrestre para a cidade de Jeremoabo, onde desdobrou sua Base de Apoio.

A situação no interior da Bahia era complexa. O comércio local era praticamente inexistente. As localidades não pro-

porcionavam recursos locais mínimos, sequer para as suas diminutas populações. As estradas eram apenas caminhos carroçáveis. A distribuição de água e forragem para os animais era difícil.

Para o apoio de saúde, a decisão tomada foi a de empregar 24 estudantes de medicina reunidos na cidade de Salvador e deslocados para a área de operações.

Com a finalidade de evitar uma nova derrota, o marechal Bittencourt decidiu intervir pessoalmente na campanha. Reforçou a Expedição com um novo contingente de 3.000 homens, incluindo médicos e suprimentos, e deslocou-se para a área de operações. Estabeleceu o seu quartel-general na localidade de Vila de Queimadas, junto ao esforço principal da manobra, e de imediato tomou medidas para regularizar o abastecimento das tropas, fomentando o aperfeiçoamento do fluxo logístico.

A atuação decisiva do marechal Bittencourt rapidamente normalizou a situação e restabeleceu a continuidade logística, permitindo a conquista do Arraial de Canudos e o encerramento do trágico conflito.

### ***A Segunda Guerra Mundial***

A ação da Força Expedicionária Brasileira (FEB) constitui um marco de glória do Brasil e, particularmente do Exército Brasileiro. Selecionar, equipar, adestrar e enviar para o combate um contingente de 25.000 homens, num teatro de operações europeu, foi um desafio logístico de proporções gigantescas.

Segundo o general Senna Campos (1970), os trabalhos do estado-maior do general Mascarenhas de Moraes se iniciaram

numa pequena sala da então Diretoria de Material Bélico, no QG do Exército no Rio de Janeiro. Ali, o embrião da logística da FEB também surgia, com o início dos trabalhos da 4ª Seção – Logística, sob a chefia do então tenente-coronel Senna Campos.

A estrutura adotada seguia o padrão divisionário do Exército dos Estados Unidos da América e constituía um sistema completo e inédito para o Exército Brasileiro.

Além da Chefia, a Seção de Logística era composta por cinco carteiras:

- Suprimento;
- Transportes;
- Circulação e Trânsito;
- Evacuação e manutenção; e
- Emprego dos serviços.

No que se refere à logística de recursos humanos, a 1ª Seção foi chefiada pelo tenente-coronel Thales Moutinho, que ficava responsável pelo controle de efetivos, dotações de pessoal (recompletamento), transporte de malas postais, sepultamento, higiene e saúde, polícia militar e instalações civis mobilizadas.

Além disso, havia o Estado-Maior Especial, que era integrado pelas chefias dos seguintes serviços:

- Material Bélico;
- Intendência;
- Saúde;
- Engenharia;
- Transmissões;
- Guerra Química;
- Fundos;
- Polícia;
- Especial;
- Religioso;

- Postal;
- Justiça;
- Inspetoria-Geral; e
- Ajudância-Geral.

Os braços executores da logística da 1ª Divisão de Infantaria Expedicionária da FEB eram a Tropa Especial (Companhia de QG, Companhia Leve de Manutenção, Companhia de Intendência, Destacamento de Saúde, Pelotão de Polícia e Banda de Música) e o Batalhão de Saúde.

Havia ainda os órgãos não divisionários, que incluíam o Depósito de Pessoal, o Correio Regulador, o Depósito de Intendência, o Serviço de Saúde, a Pagadoria Fixa e a Agência do Banco do Brasil.

O Chefe dos órgãos não divisionários da FEB foi justamente o então general Olympio Falconiere, patrono do Comando Logístico, que brilhantemente conduziu as ações na área de retaguarda da FEB.

Para se ter uma ideia do esforço logístico executado pela FEB, apresentam-se a seguir alguns dados sobre as atividades desenvolvidas na Itália:

- viaturas e reboques empregados pela FEB: 2.249;
- reparações em viaturas: 2.683;
- viaturas inutilizadas (evacuadas): 220;
- reparações em armamento: 3.358;
- munição leve consumida: 5.640.154 tiros;
- munição pesada consumida: 1.151.643 tiros;
- procedimentos odontológicos: 58.954;
- atendimentos hospitalares: 12.178;
- atendimentos em Posto de Triagem: 8.265;
- mortos em combate: 443;

- prisioneiros brasileiros (justiça militar): 35; e
- prisioneiros alemães: 2 generais, 892 oficiais e 19.679 praças.

O general Mascarenhas de Moraes assim definiu a participação da logística nas ações ofensivas desencadeadas no final da Campanha da Itália (Campos, 1970):

O êxito que coroou as operações nesta fase de perseguição e decidiu os destinos da campanha repousa sobre a eficiência, oportunidade e rendimento sobre-humano dos transportes e na segurança com que os reabastecimentos e evacuações foram acionados.

### **A Logística atual do Exército Brasileiro**

As principais atribuições do Comando Logístico são prever e prover, tanto no Brasil quanto no exterior, as necessidades da Força Terrestre nos grupos funcionais de suprimento, manutenção e transporte. Além disso, providencia normas e atua na fiscalização de produtos controlados pelo Exército Brasileiro e nas atividades de apoio ligadas à remonta e à veterinária, sob a forma de coordenação.

Com o intuito de atender a todas as demandas, o COLOG dispõe de um Gabinete de Planejamento e Gestão (GPG), de uma Assessoria de Planejamento, Programação e Controle Orçamentário (APPCO) e de quatro diretorias subordinadas, a saber: Diretoria de Abastecimento (D Abst); Diretoria de Material (D Mat); Diretoria de Material de Aviação do Exército (D M Av Ex); e Diretoria de Fiscalização de Produtos Controlados (DFPC). Possui ainda, como braço operacio-

nal para a execução do apoio logístico ao Exército como um todo, da Base de Apoio Logístico do Exército, situada no Rio de Janeiro.

### **A nova Logística Militar Terrestre**

O futuro para o Sistema Logístico estabelece a necessidade de transformar o paradigma existente, que previa uma estrutura logística baseada em instalações fixas distribuídas pelo território nacional, para uma calcada na gestão das informações, distribuição, precisão e presteza do ciclo logístico, assim como pela capacitação continuada do capital humano. Com o projeto da Nova Logística Militar Terrestre, o Exército busca atingir os seguintes objetivos:

- empregar a logística na medida certa, com eficiência e eficácia;
- manter o estado de prontidão dos meios logísticos;
- executar os processos logísticos de forma mais ágil e ancorados em tecnologia da Informação (TI);
- dispor de um sistema de transporte monitorado, preciso e eficiente; e
- criar grupamentos logísticos, separados das Regiões Militares, para atender unicamente às funções logísticas.

Outro aspecto de grande importância, visualizado dentro do processo de transformação do sistema logístico, é o de possuir a capacidade de coordenar e controlar o sistema logístico operacional de forma centralizada; para tal encontra-se em plena ativação o Centro de Operações Logísticas (COPLog).

Quando inteiramente ativado, o CO-Log deverá ser capaz de gerir informações de interesse, em nível adequado, de forma a assessorar o Comandante Logístico nos processos de tomada de decisões, no Brasil ou no exterior.

## Conclusão

A adoção de estruturas para a realização das tarefas de apoio logístico no âmbito do Exército Brasileiro foi uma consequência da sua própria evolução, que obteve a atual estatura, presença nacional e credibilidade, fruto dos desafios enfrentados, seja nos momentos de paz ou nos de conflitos armados.

Como verificado neste trabalho, desde a criação da Casa do Trem, 253 anos passados, os órgãos de logística sofreram mudanças e evoluíram com a melhoria dos métodos e meios empregados nos conflitos armados. Tudo isso foi determinado por uma série de fatores importantes: a situação econômica e política do país à época, o fornecimento para

as Forças Armadas de novos equipamentos e armamentos, mudanças nas táticas e na doutrina das forças em operações. Tudo isso foi exigindo uma melhoria radical na nossa logística. Esta situação provocou, ao longo do tempo, mudanças organizacionais e estruturais, necessárias à gestão das forças como um todo, particularmente para a logística. Nesse sentido, é possível concluir que o processo de transformação em curso na logística do Exército Brasileiro não é um evento novo e nem isolado.

Dessa forma, conclui-se também ser extremamente relevante a avaliação crítica da história do Sistema Logístico do Exército Brasileiro, particularmente como esforço que pode contribuir para a coleta de valiosos ensinamentos vivenciados ao longo dos tempos. Os órgãos do Sistema Logístico do Exército Brasileiro efetivamente estão em processo de evolução e hoje formam um organismo forte e unido, capaz de superar as grandes dificuldades da paz e da guerra e cumprir suas missões com a certeza do sucesso. **BRB**

*A Logística é quem determina o tamanho da guerra.*

## Referências

BRASIL. Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro. Primeira coletânea de imagens. Centro de Documentação do AGR: 2006.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Decreto de 21 de fevereiro de 1832: dá regulamentos para o Arsenal de Guerra da Corte, Fábrica da Pólvora da Estrela, Arsenais de Guerra, Armazéns e Depósitos de artigos bélicos. Disponível em: <[http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret\\_sn/1824-1899/decreto-37356-21-fevereiro-1832-563924-publicacaooriginal-87986-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/sn/1824-1899/decreto-37356-21-fevereiro-1832-563924-publicacaooriginal-87986-pe.html)>. Acesso em: 28 set. 2015.

CALADO, Manoel. O valeroso lucideno e o triunfo da liberdade. Recife: CEPE, 2004.

---

CASTRO, Adler H. F. Uniformes da Guerra do Paraguai. Disponível em <[http://bndigital.bn.br/projetos/guerradoparaguai/artigos/Adler Uniformes da Guerra do Paraguai.pdf](http://bndigital.bn.br/projetos/guerradoparaguai/artigos/Adler%20Uniformes%20da%20Guerra%20do%20Paraguai.pdf)>. Acesso em: 28 set. 2015.

CAMPOS, Aguinaldo J. S. Com a FEB na Itália: páginas do meu diário. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1970.

GALINDO, M. Atlas Vingboons: desenhos da terra. Recife: Instituto Cultural BANDEPE, 2003.

JOMINI, Henri. A Arte da Guerra. Disponível em: <<http://www.gutenberg.org/files/13549/13549-h/13549-h.htm>>. Acesso em: 28 set. 2015.

RÚSSIA. Ministério da Defesa. Regulamento militar: sobre os deveres dos Generais, Marechais de Campo, Tenentes-Generais e outros postos, enquanto pertencerem às fileiras do Exército, e outras tarefas e comportamentos militares que cada posto deve adotar. São Petersburgo, 1716. Disponível em: <<http://www.hist.msu.ru/ER/Étext/Ystav1716.htm>>. Acesso em: 28 set. 2015.

SANTIAGO, Diogo L. História da Guerra de Pernambuco. Recife: CEPE, 2004.

PEDROZA, Fernando V. G. e outros. Anais do I Seminário de História da Guerra da Tríplice Aliança. Rio de Janeiro: CEPHiMEx, 2011.

TARRADELLAS, Victor J. S. Logística, arte sem glória. Madri: Centro Geográfico do Exército: 2012.

VARNHAGEN, F. A. Os holandeses no Brasil. São Paulo: Ed. Cultura, 1945.

VAZ, Braz B. O final de uma guerra e as questões logísticas: o Conde d'Eu na Guerra do Paraguai (1869-1870). São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011.

NR: A adequação do texto e das referências às prescrições da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é de exclusiva responsabilidade dos articulistas.