

# Uma chefia de transportes estratégicos para o Exército Brasileiro

Jonathas da Costa Jardim\*

“A força não está apenas na quantidade de tropas, mas na capacidade de movê-las rapidamente” – General Omar Bradley (Bradley, 1983).

## Introdução

A função logística *transporte*<sup>1</sup> é um componente essencial para o Exército Brasileiro, pois envolve a movimentação eficiente de tropas, equipamentos e suprimentos em um território extenso e diversificado. Para o Exército Brasileiro (EB), os transportes têm tomado grande importância, tendo em vista os recentes acontecimentos que geraram o emprego de tropas militares, sobretudo para apoiar a população em face de desastres naturais e/ou para a geração do poder de combate, em face de ameaças potenciais.

Nesse mister, a calamidade pública ocorrida no país no mês de maio de 2024, no Estado do Rio Grande do Sul, que teve como reflexo o desencadeamento da Operação Taquari II, fez com que o EB acelerasse o processo de evolução doutrinária com relação à função logística *transporte*, em especial no que tange a sua capacidade de pronta resposta e gerenciamento de demandas em tempos de crise.

Em outra ocasião, o contexto da crescente tensão entre a Venezuela e a Guiana por conta das disputas territoriais do Essequibo, que poderia potencialmente impactar a segurança territorial

do Brasil, em face dos possíveis desdobramentos de um conflito, exigiu uma logística de transporte militar robusta e ágil, sendo mobilizados mais de 120 toneladas de suprimentos e equipamentos militares, para acionar rapidamente tropas e recursos em resposta a tal vulnerabilidade (COLOG, 2025).

Nessas ações, foi necessário superar as dimensões continentais brasileiras, nos seus mais de 8.500.000 quilômetros quadrados; com extensão latitudinal e longitudinal acima dos 4.300 quilômetros, o que demandou deslocamentos consideráveis de pessoal e meios, em tempo razoável, para atender às diversas necessidades operacionais no território nacional (TN).

Movimentar pessoal e meios é inerente a qualquer operação militar. Seja movimentos táticos ou administrativos, eles proporcionam que os recursos estejam em local, tempo e quantidade necessária a cada demanda. Diante de tal importância, os transportes vêm ganhando espaço junto ao EB. Com sua maior mecanização e modernização, a instituição passou a possuir uma gama maior de sistemas de material, que exigem

\* TC QMB (AMAN/2002, EsAO/2010, ECEME/2020). É formado em direito, pós-graduado em direito militar e mestre acadêmico pela Universidade de Madras/2023 (República da Índia). Possui o curso de aperfeiçoamento de oficiais em logística na Escuela de Armas, na Argentina (2013), o Curso de Operações de Inteligência na Escuela Militar de Inteligencia, na Bolívia (2014) e o “78° Defence Services Staff College” (2023), na República da Índia. Atualmente, é comandante do Batalhão Central de Manutenção e Suprimento (BCMS), localizado no Rio de Janeiro.

grandes volumes para serem movimentados, passando, assim, os deslocamentos estratégicos a ter importância crítica no contexto das operações militares, particularmente com relação ao desafio singular de superar extensos deslocamentos com diversidade geográfica, a fim de atender, com eficácia e rapidez, às respostas em diferentes cenários operacionais.

Exércitos militarmente mais desenvolvidos possuem estruturas robustas de transporte, o que nos apresenta um perfeito *benchmark* para estudar possibilidades de aperfeiçoar o sistema de transportes militar brasileiro. Dentre eles, o Exército dos Estados Unidos da América (EUA), potência militar e econômica mundial, desenvolve doutrina experimentada no que tange a tal assunto, passando, assim, a ser o modelo a ser buscado no presente artigo, que pretende indicar, como base para a transformação doutrinária do EB, o Comando de Distribuição de Superfície do Exército dos Estados Unidos da América, ou *Surface Deployment and Distribution Command* – SDDC, sigla em inglês.

Este estudo pretende, tomando por base uma análise comparativa baseada no modelo americano do *Surface Deployment and Distribution Command* (SDDC), componente terrestre do *U.S. Transportation Command* (USTRANSCOM), sua viabilidade de aplicação no Brasil, com o intuito de criar uma chefia de transportes estratégicos (CTE).

## Desenvolvimento

“O transporte é a chave para a vitória; ele é a artéria da guerra” – General John J. Pershing (Pershing, 1931)

### 0 problema: os transportes estratégicos

Na Força Terrestre brasileira, há crescente demanda por transporte de Sistemas de Material de Emprego Militar (SMEM) e suprimentos diversos, que utilizam, mormente, o modal terrestre.

Nesse escopo, a realização de transportes estratégicos pelo EB é uma questão de relevância crítica, dado o vasto território nacional e as diversas condições geográficas e climáticas que o caracterizam. O desafio de operar em um país de dimensões continentais exige que a Força Terrestre desenvolva e mantenha uma logística de transporte eficiente, capaz de garantir a mobilização rápida de tropas e recursos em emergências e conflitos. A integração de diferentes modos de transporte, como rodoviário, ferroviário e aéreo, é fundamental para otimizar a capacidade de resposta das Forças Armadas, permitindo que o EB opere de maneira eficaz em suas diversas áreas de atuação, desde operações de combate até ações de defesa civil.

Além disso, a crescente complexidade de ameaças à segurança nacional, incluindo questões relacionadas a conflitos fronteiriços e desastres naturais, torna imperativa a modernização da infraestrutura logística e a adoção de tecnologias que aprimorem a eficiência dos transportes estratégicos.

Acrescente-se a isso o fato de que, por características históricas e econômicas, as regiões Sudeste e Sul concentram a maior parte dos polos tecnológicos do país, o que faz demandar movimento maior dessas regiões para as demais, a fim de homogeneizar as tropas distribuídas em todo o território nacional.

Para se ter ideia, anualmente, só o EB emprega recursos e meios para execução de oito eixos de transporte regulares, que compõem o Plano Geral de Transportes (PGT), coordenado pelo Comando Logístico (COLOG) e executado pela Base de Apoio Logístico (Ba Ap Log), grande comando logístico subordinado ao COLOG, localizado na cidade do Rio de Janeiro (Portela; Lopes; Júnior, 2022, p. 23).

Cada um dos eixos do PGT transporta, em média, 150 toneladas de suprimento de diversas classes (PGT, 2025), realizados por intermédio das unidades subordinadas à Ba Ap Log, com destaque para o Estabelecimento Central de

Transportes (ECT), o Batalhão Central de Manutenção e Suprimento (BCMS) – Suprimento (Sup) Cl III, VI, VII e IX, o Batalhão de Manutenção e Suprimento de Armamento (BMSA) – Sup Cl V (A), o Depósito Central de Munição (DCMun) – Sup Cl V (M) e o 1º Depósito de Suprimento (1º DSup) – Sup Cl I, II, VIII.

Os PGT são instrumentos de planejamento logístico que visam a organizar e otimizar a movimentação de recursos e suprimentos. São elaborados para garantir que o transporte de materiais, equipamentos e pessoal ocorra de maneira eficaz e coordenada, atendendo às demandas operacionais e estratégicas das unidades militares.

O PGT é realizado dentro do emprego tático de uma operação militar, abrangendo tanto a definição de rotas e meios de transporte a serem utilizados quanto a programação e logística necessárias para a execução das operações de transporte.

Por intermédio da implementação dos PGT, o Exército consegue assegurar a disponibilidade de suprimentos em locais estratégicos, permitindo uma resposta rápida e eficiente em emergências e operações militares (PGT, 2025).

Essa estrutura de planejamento é fundamental para o sucesso das missões logísticas, pois proporciona abordagem sistemática e integrada que maximiza a utilização de recursos e minimiza desperdícios, contribuindo assim para a eficácia operacional do EB.

Originados do Rio de Janeiro, os eixos de transporte ocorrem aos pares, um a cada semestre, e possuem como destino as diversas regiões e *hubs* logísticos militares distribuídos por todos os comandos militares de área, sendo eles:

1. Eixo Amazônico: origem Rio de Janeiro/RJ, destino, Manaus/AM. Atende aos Cmdo Mil A do CML, CMSE, CMO e CMA;
2. Eixo Norte: origem Rio de Janeiro/RJ, destino, Belém/PA. Atende aos Cmdo Mil A do CML, CMP, CMN;

3. Eixo Nordeste: origem Rio de Janeiro/RJ, destino, Fortaleza/CE. Atende aos Cmdo Mil A do CML e CMNE;

4. Eixo Sul: origem Rio de Janeiro/RJ, destino, Santa Maria/RS. Atende aos Cmdo Mil A do CML, CMSE e CMS.

Essa ação visa a proporcionar a distribuição de diversos recursos e, por vezes, é utilizada para impedir que ocorra a escassez de recursos em qualquer das regiões militares. Como exemplo, em 2024 foram transportadas cerca de 80 toneladas de proteínas disponíveis no 1º D Sup (RJ) para o 12º D Sup (AM), proporcionando a segurança alimentar das tropas localizadas no Comando Militar da Amazônia.

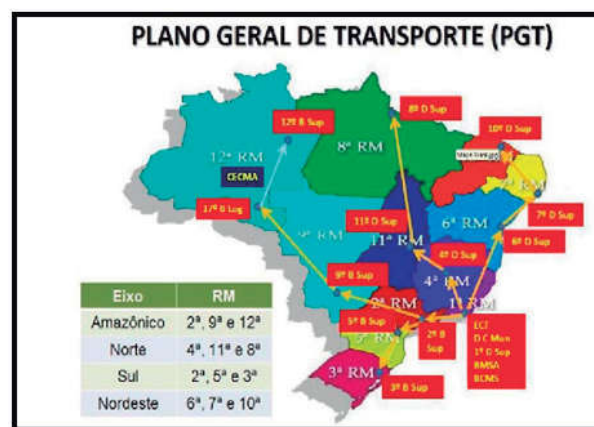


Figura 1 – Plano Geral de Transportes – eixos de transporte  
Fonte: ECT, 2025

Percebe-se a necessidade de incremento de estruturas de gestão, acompanhamento, apoio e execução dedicadas para essa atividade, que é primordial para garantir a prontidão logística e a consequente prontidão operacional da Força Terrestre. A atividade é complexa e necessita, também, prever para prover os recursos para a prontidão logística e operacional das tropas em todo o território nacional (TN).

## A alternativa: estrutura, funções e modelo de referência

O modelo visualizado como referência para solução da lacuna estratégico-doutrinária existente tomou por base o *United States Transportation Command* (USTRANSCOM), que possui como componente terrestre, o *Surface Deployment and Distribution Command* (USTRANSCOM, 2025).

Subordinado ao Departamento de Defesa, o USTRANSCOM é estabelecido como um comando combatente funcional das Forças Armadas dos Estados Unidos. Sua responsabilidade principal é fornecer suporte e transporte estratégico para todos os comandos combatentes dos Estados Unidos, além de forças singulares, agências de defesa e outras organizações.

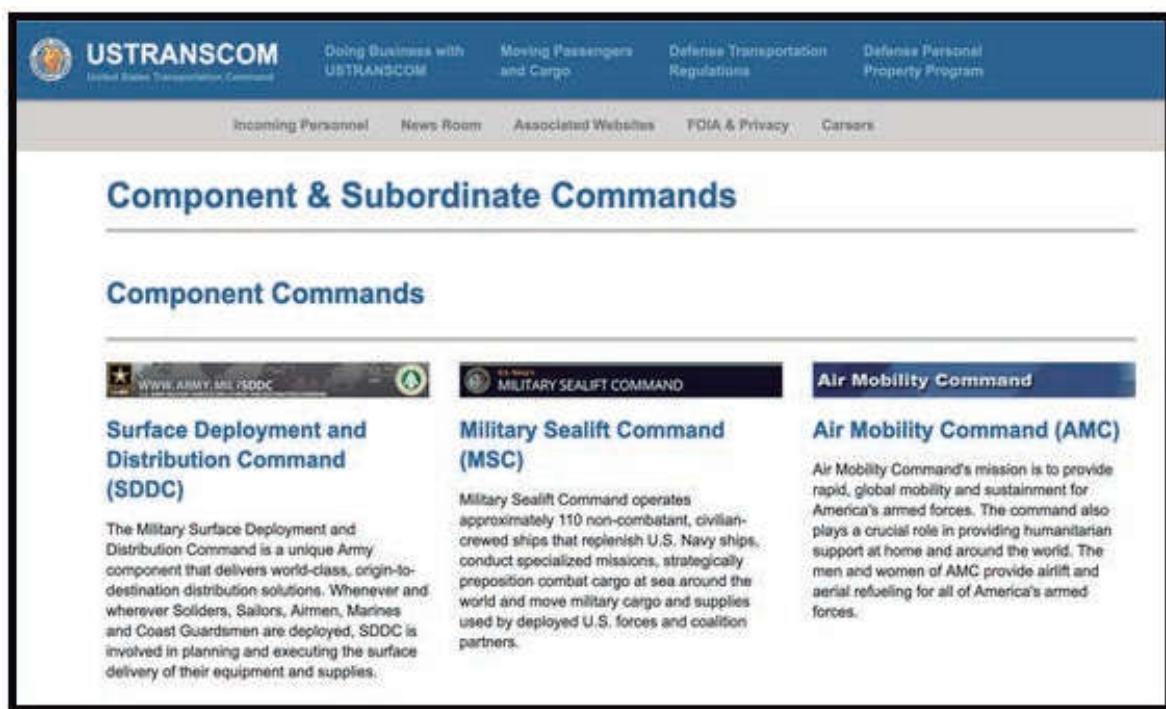


Figura 2 – USTRANSCOM e comandos componentes  
Fonte: USTRANSCOM: <https://www.ustranscom.mil/cmd/component.cfm>

A missão central do USTRANSCOM é projetar e sustentar o poder militar norte-americano globalmente, assegurando elevada capacidade de mobilidade estratégica para as Forças Armadas daquele país, o que é garantido por meio de recursos, tanto militares, quanto civis. O comando do USTRANSCOM é exercido por um oficial-general de quatro estrelas (USTRANSCOM, 2025).

Fazendo uma comparação com uma versão brasileira do USTRANSCOM e com uma estrutura já existente, destacaríamos, com função se-

melhante, caso existisse de forma permanente ativada e operacional, o Centro de Coordenação de Logística e Mobilização (CCLM), vinculado ao Ministério da Defesa (MD).

O CCLM Atua no gerenciamento das operações combinadas, conjuntas ou singulares de interesse do MD, nas crises político-estratégicas que envolvam o emprego das FA e em qualquer outra situação de interesse do MD, realizando a coordenação logística e podendo, ainda, atuar em operações de paz e ações subsidiárias (Brasil, 2022, p.14).

O *Military Surface Deployment and Distribution Command* (SDDC) é um componente exclusivo do *US Army* e é responsável por integrar e sincronizar as capacidades de distribuição e desdobramento terrestre, visando a distribuir e sustentar as forças armadas, sobretudo terrestres. Esse comando possui dupla subordinação, estando vinculado ao *Army Material Command* (Suprimento) e ao *USTRANSCOM* (SDDC, 2025). Agora, ao comparar o SDDC com alguma estrutura existente no EB, percebe-se tal lacuna.

O USTRANSCOM supervisiona a movimentação de tropas, equipamentos e suprimentos globalmente, enquanto o SDDC foca na logística de superfície, incluindo transporte terrestre e marítimo/fluvial (Transportation Command, 2025).

O SDDC atua como um elo intermodal de superfície, utilizando uma rede de distribuição para

assegurar suporte eficaz aos comandos combatentes. Além disso, coordena atividades de transporte com a indústria em geral, funcionando como a ligação entre as necessidades de transporte do Departamento de Defesa e as capacidades fornecidas pela iniciativa privada. Esse comando é fundamental para a prontidão estratégica de portos, ferrovias, embarcações, rodovias, portos de munições e contêineres, além de promover a integração total das forças e a análise de sistemas (SDDC, 2025).

Com igual importância, o SDDC realiza os devidos contatos com as empresas civis de transporte, além da gestão para garantir que os meios que se encontram na zona de interior (ZI) possam chegar à zona de combate (ZC). Ademais, é comandado por um major-general (equivalente a general de brigada, no Brasil) e possui, atualmente, cinco brigadas de transporte subordinadas.

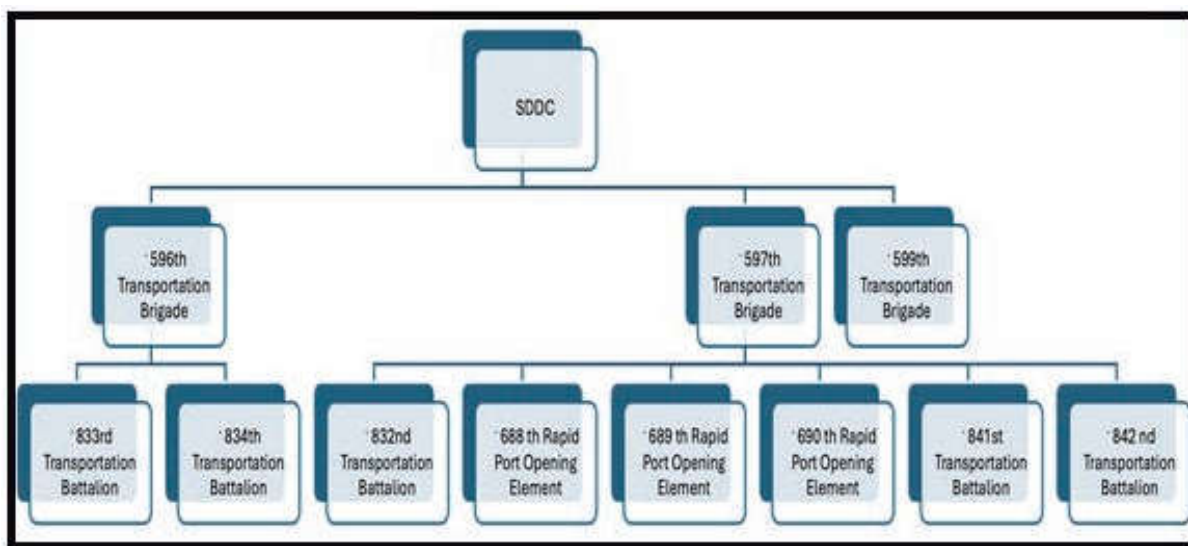


Figura 3 – SDDC

Fonte: SDDC, 2025, e o autor



Quando à sua estrutura, o SDDC possui um dimensionamento altamente organizado para garantir a eficiência logística das Forças Armadas

dos EUA. Ele é composto por diversas unidades especializadas, incluindo:



Figura 4 – Capacidades do SDDC  
Fonte: O autor, baseado no SDDC, 2025

Essa configuração permite ao SDDC operar em escala global, garantindo o deslocamento rápido e eficiente das tropas americanas para qualquer cenário de conflito ou emergência.

Destaca-se, ainda, sua atuação como responsável pela gestão da distribuição terrestre das Forças Armadas dos EUA, integrando capacidades intermodais (ferrovias, rodovias, portos e sistemas de contêineres). Subordinado ao *Army Material Command* e ao USTRANSCOM, desempenha papel fundamental na mobilidade estratégica. No Brasil, o Exército ainda carece de um órgão

similar, sendo a gestão logística fragmentada entre diferentes comandos.

O modelo do *Surface Deployment and Distribution Command* (SDDC) foi adotado como referência para suprir a lacuna estratégico-doutrinária identificada nas operações logísticas do Exército Brasileiro, ainda, pelo fato de possuir eficácia comprovada na coordenação e execução do transporte terrestre.

A estrutura organizacional do SDDC, com sua ênfase em integração, planejamento e execução logística, serve como um modelo ideal para o

Exército Brasileiro, que enfrenta desafios semelhantes em um contexto geográfico vasto e diversificado. Ao adotar os princípios e práticas do SDDC, o EB poderá melhorar sua capacidade de resposta e eficiência nas operações logísticas, assegurando uma prontidão operacional mais robusta e alinhada às demandas contemporâneas de defesa (USTRANSCOM, 2025).

## O modelo: como a estrutura da SDCC pode ser útil à do EB

Similar ao que já ocorre nos EUA, inicialmente, faz-se necessário trazer a função logística *transporte* a um nível decisório e de planejamento mais elevado, tendo como aspecto fundamental o seu incremento no Brasil.

Adaptar os modelos do TRANSCOM e SDDC para o Exército Brasileiro requer, no entanto, uma análise cuidadosa das necessidades e capacidades locais. O Brasil possui desafios logísticos únicos devido à sua vasta extensão territorial e diversidade geográfica.

A combinação de regiões remotas, florestas densas, áreas montanhosas e diversas condições climáticas torna a mobilização de recursos e a execução de operações logísticas complexas e, muitas vezes, onerosas. Além disso, a infraestrutura de transporte, que inclui rodovias, ferrovias e portos, apresenta variações significativas em termos de qualidade e abrangência, impactando diretamente a eficiência das cadeias de suprimentos.

A necessidade de integrar diferentes modais de transporte e garantir a acessibilidade a áreas isoladas exige um planejamento logístico metódico e adaptável. Ademais, fatores socioeconômicos, como a distribuição desigual da população e a presença de regiões menos desenvolvidas, complicam ainda mais a execução de operações

logísticas eficazes, exigindo do Exército Brasileiro uma abordagem inovadora e estratégica para enfrentar esses desafios e garantir a prontidão operacional em todo o território nacional.

Nesse sentido, tomando por base a necessária ascendência entre outras estruturas militarmente hierarquizadas, sugere-se a criação de uma *chefia de transportes estratégicos* (CTE), que seja subordinada diretamente ao COLOG – órgão central e de assessoramento do comandante do Exército no que se refere à logística, para que exerça atividades semelhantes ao congêneres americano e possa atuar como interface com as demais forças, órgãos governamentais e entidades civis que realizam ações de mesma natureza (COLOG, 2025).

A CTE visualizada seria responsável por centralizar e coordenar as operações de transporte terrestre, aéreo e fluvial, adaptando-se às particularidades do território nacional. A diversidade geográfica, que inclui florestas tropicais, montanhas e áreas urbanas densas, exige soluções logísticas adaptáveis e inovadoras, o que inclui o desenvolvimento de *hubs* logísticos e a implementação de tecnologias de ponta, permitindo a otimização das rotas de transporte e a redução de custos operacionais.

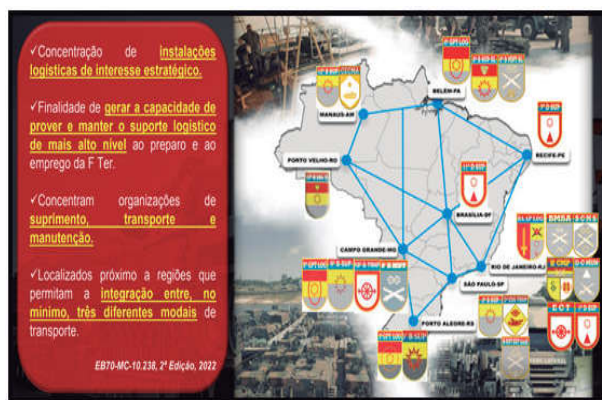


Figura 5 – Hubs logísticos na Rede Logística Estratégica do Exército

Fonte: COLOG, 2025

Ainda, a centralização das operações de transporte seria capaz de oferecer uma resposta mais rápida e coordenada às necessidades logísticas, evitando possíveis transportes com vagas ociosas e de retorno não preenchidas. Além disso, ao possuir recursos humanos que se encontram direcionados a esse fim, proporcionaria uma evolução doutrinária e ampliação de boas práticas de gestão, ligadas às esperadas ações de *compliance* e *accountability* da gestão corporativa.

Destarte, estima-se que a CTE deva possuir organizações militares vinculadas (não necessariamente subordinadas, em um primeiro momento). Para tanto, aproveitar as já existentes nos diversos batalhões/companhias de transporte,

distribuídas em diversos *hubs* logísticos (Rio de Janeiro, São Paulo, Campo Grande e Manaus), é fundamental. Da mesma forma, o incremento de novas capacidades regionais contribui para a geração do poder de combate nas diversas regiões do Brasil, otimizando eixos logísticos já existentes, fortalecendo a intermodalidade e o planejamento centralizado. A proposta é que a CTE possua unidades regionais vinculadas aos comandos militares de área.

Como sugestão, apresenta-se a necessidade, inicialmente, de integrar organizações militares típicas de transporte (OM Trnp), direcionadas a cada comando militar de área.

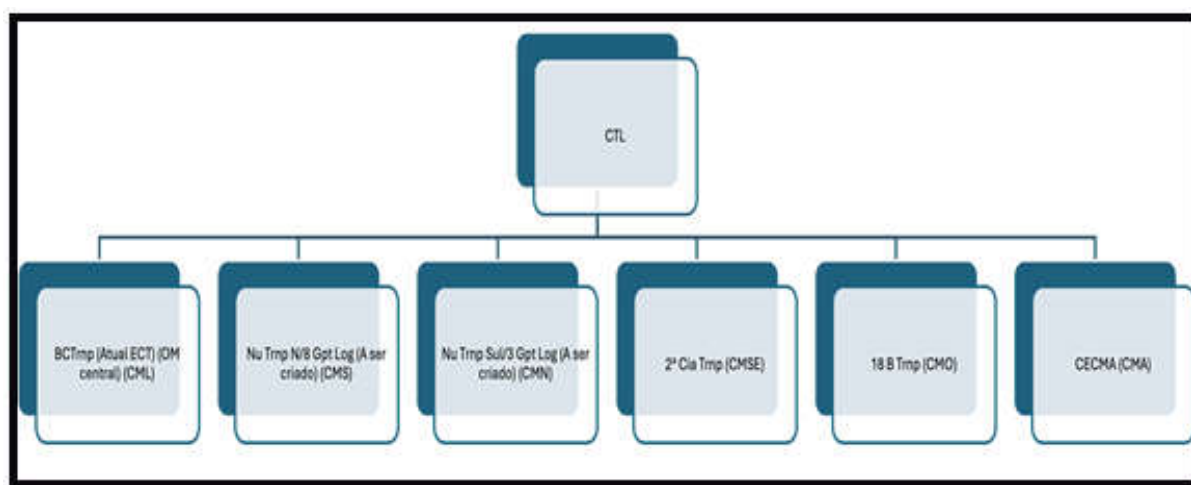


Figura 6 – Proposta de OM vinculadas ao CTE  
Fonte: O autor

À CTE caberia o planejamento, coordenação e controle da movimentação dos meios do Exército entre *hubs*, com ênfase na utilização das OM Trnp vinculadas, possibilitando melhor comando e controle do PGT, dos eixos de transporte, a rastreabilidade das cargas e seus destinos, dos contratos de terceirização e quarteirização<sup>2</sup> de serviços, da comunicação entre os diversos modais e do aproveitamento de cargas ociosas, até mesmo por intermédio de coordenações junto à Marinha do Brasil e à Força Aérea Brasileira,

além da gestão de contratos com empresas de transporte e do sistema nacional dos Correios.

Cabe destacar que a Ba Ap Log, em face das lições aprendidas durante a Operação Taquari II, visando a minimizar tal deficiência e buscando otimizar o apoio ao PGT, implementou, em 2024, um núcleo do CTE (nomeado, inicialmente, como Comando de Transportes Estratégicos), com a finalidade de proporcionar melhor gestão do transporte estratégico do Exército Brasileiro, tendo como OM Trnp subordinada o ECT,



principal meio do EB no que diz respeito aos assuntos relacionados a transporte estratégico terrestre.

É importante destacar que, durante a Operação Taquari II, o EB enfrentou desafios logísticos significativos, que destacaram a necessidade de uma estrutura de transporte mais eficiente. A operação exigiu uma rápida mobilização de recursos e a capacidade de gerenciar demandas em tempos de crise, sublinhando a importância de uma chefia dedicada às operações de transporte.

Em resposta a esses desafios, a Ba Ap Log criou, também, um Centro de Coordenação de Operações Logísticas Expedicionário (CCOL Exp), para tratar especificamente das necessidades durante a crise, o qual realizou tratativas e coordenações com o Centro de Coordenação de Operações Logísticas (CCOp Log) do COLOG. Essa iniciativa destacou a importância de uma capacidade de pronta resposta e de um gerenciamento eficaz das operações logísticas em situações de emergência.

Entre as demandas mais relevantes do CCOL Exp, destacou-se a necessidade de coordenação dos *eixos de transporte eventuais* (chamados assim porque foram adicionais aos oito eixos já previstos no PGT), que seguiram do Rio de Janeiro para o Sul do país, transportando donativos, suprimentos em geral, medicamentos e equipamentos militares.

Como lições aprendidas, viu-se a necessidade da criação de um Núcleo da Chefia de Transportes Estratégico (Comando de Transportes Estratégico), visando a minimizar a lacuna na estratégico-doutrinária, o que ressalta a importância do presente estudo.

Destarte, para trazer o modelo americano como uma base para atender às demandas nacionais, percebe-se, em um quadro comparativo (**quadro 1**), a necessidade de um ajustamento e acomodação, em relação a estruturas já existentes no EB.

<b>Característica</b>	<b>SDDC (EUA)</b>	<b>Exército Brasileiro</b>
<b>Subordinação</b>	<i>Army Material Command</i> / USTRANSCOM	Comando Logístico (COLOG)
<b>Estrutura</b>	5 brigadas de transporte	Batalhões e companhias de transporte (vinculadas, inicialmente)
<b>Intermodalidade</b>	Rodovias, ferrovias, portos, contêineres	Predominantemente rodoviário, com possibilidade de integração com outras Forças
<b>Integração civil</b>	Contratos regulares com empresas privadas	Interação a ser expandida de forma com entidades civis e outros órgãos governamentais

Quadro 1 – Comparativo entre o modelo americano (SDDC) e a estrutura brasileira atual  
Fonte: O autor

Inicialmente, percebe-se, conforme apresentado na tabela comparativa entre o USTRANSCOM dos Estados Unidos e o COLOG do Exército Brasileiro (**quadro 1**), diferenças significativas nas estruturas e operações logísticas de ambos os países, refletindo suas respectivas realidades e necessidades estratégicas.

Em termos de subordinação, o SDDC está integrado ao *Army Material Command* e ao USTRANSCOM, o que proporciona uma coordenação mais ampla e uma abordagem integrada para a logística militar. Em contrapartida, no Brasil, o COLOG, embora desempenhe um papel crítico na logística do Exército, pode ter uma estrutura

de comando menos abrangente em termos de integração com outras forças e agências.

A estrutura organizacional do SDDC é composta por cinco brigadas de transporte, permitindo flexibilidade e capacidade de resposta mais robusta, enquanto o EB opera com batalhões e companhias de transporte, que, embora eficazes, podem não oferecer o mesmo nível de especialização e abrangência em operações logísticas que exijam maior intensidade de ações, o que demandará um levantamento prévio de dados, acordos e possibilidades com a contratação de meios civis.

A intermodalidade é outra área em que as diferenças são notórias. O SDDC utiliza uma abordagem intermodal, que abrange rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, permitindo a movimentação mais eficiente de recursos em diversas condições. Para o EB, o foco é direcionado, predominantemente, por intermédio do transporte rodoviário. A criação da CTE permitiria maior interação com Marinha e Força Aérea, possibilitando a integração com outras forças e, por conseguinte, a utilização de seus meios – como já vem ocorrendo, porém de forma incipiente –, o que denota limitações na diversificação de seus modais de transporte.

Por fim, a integração civil é um aspecto crítico para a eficácia logística. O SDDC possui contratos regulares com empresas privadas, o que facilita a colaboração e o suporte logístico em operações militares. A Força Terrestre, embora tenha potencial para expandir sua interação com entidades civis e outros órgãos governamentais, ainda está em processo de desenvolvimento dessa integração. Com uma CTE dedicada, a tendência é que tais movimentações e evoluções ocorram de forma mais célere, fortalecendo sua capacidade logística.

Em suma, a comparação evidencia que, enquanto o SDDC apresenta uma estrutura consolidada e integrada para atender às complexidades logísticas modernas, o Exército Brasileiro possui oportunidades significativas para aprimorar

e expandir sua logística, especialmente em termos de intermodalidade e colaboração com o setor civil, por meio da adoção da CTE.

## Conclusão

“As batalhas são vencidas e perdidas não apenas com armas, mas com a capacidade de mover essas armas para onde são necessárias” – General David Petraeus (Petraeus, 2013).

A análise destacou a existência de uma estrutura consolidada americana como exemplo para implementação de uma estrutura similar no Brasil.

Em síntese, estabelecer uma *chefia de transportes estratégicos* (CTE) no Exército Brasileiro, inspirada nos modelos do USTRANSCOM e SDDC dos Estados Unidos, pode proporcionar benefícios operacionais, em virtude da vasta extensão territorial e da diversidade geográfica do Brasil, que apresentam desafios logísticos únicos, demandando um processo centralizado e especializado para otimizar a mobilidade de tropas e a distribuição de suprimentos.

A CTE resultará na esperada centralização das operações logísticas, gerando economias significativas de escala, reduzindo custos operacionais e otimizando o uso de recursos. Além disso, a especialização em transporte pode melhorar a qualidade e eficiência das operações, garantindo que as necessidades logísticas sejam atendidas de maneira oportuna e precisa.

Ao promover a centralização das operações logísticas, a CTE não apenas potencializa a eficiência e a redução de custos, mas também cria um ambiente propício para a inovação e a adoção de práticas logísticas modernas. Essa abordagem integrada permitirá uma melhor coordenação entre as diferentes unidades e modalidades de transporte, facilitando a comunicação e a troca de informações, cruciais para a tomada de

decisões rápidas e embasadas. Além disso, a especialização em transporte, ao possibilitar a formação de equipes dedicadas e capacitadas, contribuirá para a implementação de tecnologias avançadas e metodologias ágeis, que são essenciais para atender às demandas dinâmicas e complexas das operações militares contemporâneas. Tal implementação se configura como um passo estratégico para fortalecer a prontidão operacional do Exército Brasileiro, assegurando que ele esteja preparado para responder efetivamente a qualquer desafio logístico que possa surgir.

A interoperabilidade é outro benefício significativo. Um comando centralizado pode facilitar a coordenação entre diferentes unidades do Exército e com forças aliadas, promovendo operações conjuntas mais eficazes. Isso é particularmente importante em missões de paz e operações multinacionais, nas quais coordenação e comunicação eficazes são cruciais. Um comando centralizado não apenas melhora a eficiência operacional, mas também fortalece alianças estratégicas e a confiança mútua entre as forças armadas participantes.

Em cenários de operações conjuntas, a capacidade de compartilhar informações em tempo real e de alinhar táticas e procedimentos pode ser a chave para o sucesso das missões, maximizando a eficácia das ações coletivas. A promoção da interoperabilidade, portanto, não é apenas um benefício logístico, mas um elemento essencial para formar uma força militar coesa e capaz de atuar em um mundo cada vez mais interconectado e complexo, em que a colaboração é vital para enfrentar desafios comuns.

Nesse sentido, conclui-se, que o modelo pode servir como um ponto focal para a colaboração com outras forças congêneres, como a Marinha do Brasil e a Força Aérea Brasileira, bem como órgãos governamentais, como os Correios e instituições civis, materializados pelas diversas empresas de transporte. Essa integração é essencial para maximizar a eficiência logística e garantir


que todas as operações sejam realizadas de forma coordenada e eficaz.

A melhoria da prontidão operacional é outro ganho importante. Com uma CTE dedicada, o Exército Brasileiro pode garantir a existência de uma estrutura voltada para esse fim, procurando desenvolver doutrina e capacitação constante, proporcionando capacidade para a geração do poder de combate em diversos cenários, incluindo resposta a crises internas ou em missões internacionais.

Assim, implementação da Chefia de Transportes Estratégicos (CTE) pode beneficiar diversas operações no território nacional, incluindo:

**1. Resposta a desastres naturais:** a melhoria na coordenação na distribuição de suprimentos e resgate de vítimas em eventos como enchentes, incêndios e deslizamentos de terra é fundamental para minimizar os impactos dessas tragédias. A experiência adquirida na Operação Taquari II, que exigiu resposta rápida e eficaz, destaca a importância de um comando especializado em transportes. Com uma estrutura de transporte mais robusta e ágil, será possível não apenas acelerar o envio de ajuda humanitária, mas também realizar evacuações seguras e eficientes, garantindo que as comunidades afetadas recebam assistência oportuna e que os recursos sejam alocados de forma estratégica, evitando a ocorrência de incrementos de maneira abrupta, como o realizado pela Ba Ap Log com o Comando de Transportes, para resolver o problema logístico enfrentado.

**2. Mobilização militar em fronteiras e operações no interior do país:** o aumento da capacidade de deslocamento rápido em situações de crise é essencial para a segurança nacional, especialmente em áreas sensíveis e de difícil acesso. A centralização das operações logísticas permitiria uma mobilização mais eficiente de tropas e recursos, garantindo uma presença militar robusta e eficaz em momentos de instabilidade e, até mesmo, para a realização de exercícios militares.

Além disso, essa estrutura permitirá a realização de operações conjuntas/combinadas com outras forças de segurança, promovendo uma abordagem sinérgica que visa não apenas a proteção territorial, mas também a estabilização de regiões que enfrentam conflitos ou crises sociais. 

---

## Referências

ALLEN, W. Bruce. **The Logistics Revolution and Transportation**. The Annals of the American Academy of Political and Social Science, vol. 553, 1997, p. 106-116. JSTOR. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/1048727>. Acesso em: 9 fev 2025.

BRADLEY, Omar. **A General's Life: An Autobiography**. New York: Holtzbrinck Publishers, 1983.

BRASIL, 2014, Portaria GM-MD nº 6143, de 21 de dezembro de 2022. Aprova as **Normas para o Funcionamento do Centro de Coordenação de Logística e Mobilização** – MD40-N-01 (2ª Edição/2022).

BRASIL. Exército Brasileiro. COLOG. Comando Logístico. **O Comando Logístico**. Palestra do Comando Logístico no X Simpósio da Chefia de Material, realizado em 20 de maio de 2025. Rio de Janeiro/RJ.

FARRIS, MARTIN T. **Evolution of Academic Concerns with Transportation and Logistics**. Transportation Journal, vol. 37, nº 1, 1997, p. 42-50. JSTOR. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/20713336>. Acesso em: 9 fev 2025.

HAUK, James G. **Logistics and Physical Distribution Management in the Military**. Transportation Journal, vol. 4, nº 2, 1964, p. 12-19. JSTOR. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/20711934>. Acesso em: 9 fev 2025.

PERSHING, John J. **My Experiences in the World War**. New York: Frederick A. Stokes Company, 1931.

PORTELLA, N. C. de O.; LOPES, L. A. da S.; SILVA JUNIOR, O. S. da. **Inserção da cabotagem no transporte de suprimentos para a 8ª Região Militar**. Coleção Meira Mattos: Revista das Ciências Militares, v. 15, n. 52, p. 21-37, 2 nov 2020.

PETRAEUS, David. **Lessons in Leadership of David Petraeus**. Universidade de Oxford, 2013.

SURFACE DEPLOYMENT AND DISTRIBUTION COMMAND. **About SDDC**. Disponível em: <https://www.sddc.army.mil/>. Acesso em: 8 jan 2025.

VAN FENEMA, Paul; KAMPEN, Ton. (2021). **Foundational Concepts of Military Logistics**. 10.1007/978-3-030-02866-4\_71-1. Handbook of Military Sciences, Netherland Defence Academy, 2021.

TRANSPORTATION COMMAND. **Mission and Vision**. 2025. Disponível em: <https://transportation.army.mil/>. Acesso em: 8 jan 2025.

TUCKER, Jeff. **Military Logistics Readiness: A Logistics Roadmap for the New American Military**. Defense Transportation Journal, vol. 68, nº 5, 2012, p. 12-16. JSTOR. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/44123489>. Acesso em: 9 fev 2025.

---

## Notas

<sup>1</sup> Segundo o *Manual EB70-MC-10.238 – Logística Militar Terrestre* (2022, p. 5-14;5-15;5-16), a função logística *transporte* refere-se ao conjunto de atividades que são executadas, visando ao deslocamento de recursos humanos, materiais e animais por diversos meios, no momento oportuno e para locais predeterminados, a fim de atender às necessidades da Força Terrestre. O transporte é fundamental para o ciclo logístico, pois está presente em todas as suas fases, particularmente na distribuição. Envolve, em uma visão ampla, o capital humano, a infraestrutura física, as organizações, os sistemas e os equipamentos necessários ao cumprimento da missão das forças apoiadas. A capacidade de transporte é fator limitador para o alcance operacional e a liberdade de ação das forças apoiadas. Assim, a cooperação e o apoio mútuo entre as Forças Singulares são fundamentais para a eficácia, a maximização da eficiência e a economicidade dos recursos de transporte.

<sup>2</sup> Modelo de gestão pública, já adotado pelo Exército Brasileiro, que se fundamenta num sistema de contratação de um ente centralizado que se utiliza de redes credenciadas para o fornecimento e/ou prestação de serviços (empresa contratada subcontrata outros credenciados).