

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*¹ 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. Sejam 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, ECUME/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 “78º 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)

O 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.

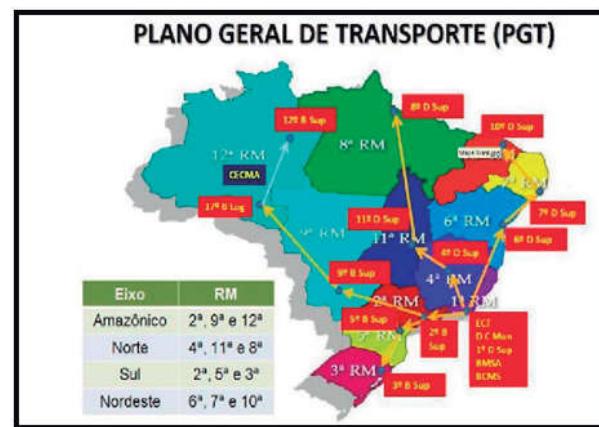


Figura 1 – Plano Geral de Transportes – eixos de transporte
Fonte: ECT, 2025

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.

The screenshot shows the official website of the United States Transportation Command (USTRANSCOM). The top navigation bar includes links for 'Doing Business with USTRANSCOM', 'Moving Passengers and Cargo', 'Defense Transportation Regulations', and 'Defense Personal Property Program'. Below this, a secondary navigation bar offers links for 'Incoming Personnel', 'News Room', 'Associated Websites', 'FOIA & Privacy', and 'Careers'. The main content area features a blue header titled 'Component & Subordinate Commands'. Under this, a section titled 'Component Commands' is displayed. It lists three commands: 'Surface Deployment and Distribution Command (SDDC)', 'Military Sealift Command (MSC)', and 'Air Mobility Command'. Each command has a small logo, a title, and a brief description. The SDDC is described as a unique Army component that delivers world-class, origin-to-destination distribution solutions. The MSC is described as operating approximately 110 non-combatant, civilian-crewed ships that replenish U.S. Navy ships, conduct specialized missions, and move military cargo and supplies. The Air Mobility Command (AMC) is described as providing rapid, global mobility and sustainment for America's armed forces, playing a crucial role in providing humanitarian support and providing airlift and aerial refueling for all of America's armed forces.

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.

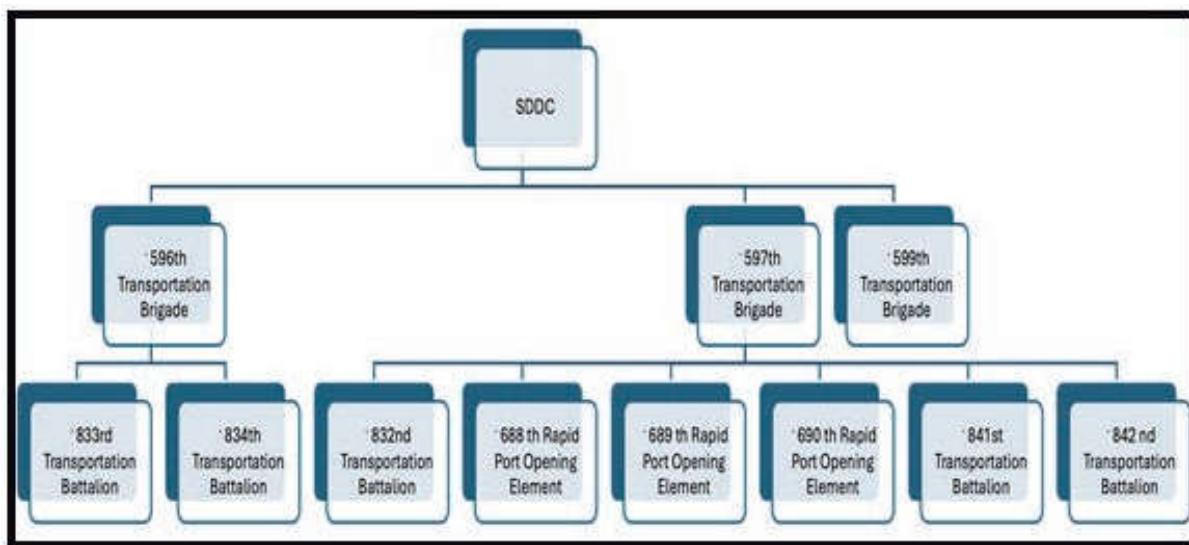


Figura 3 – SDDC

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 meticoloso 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 congênero americano e possa atuar como interface com as demais forças, órgãos governamentais e entidades civis que realizam ações de mesma natureza (CLOG, 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.

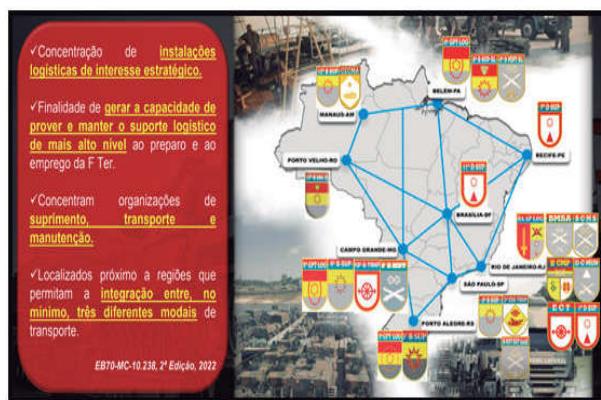


Figura 5 – *Hubs* logísticos na Rede Logística Estratégica do Exército
Fonte: COLOG, 2025

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.

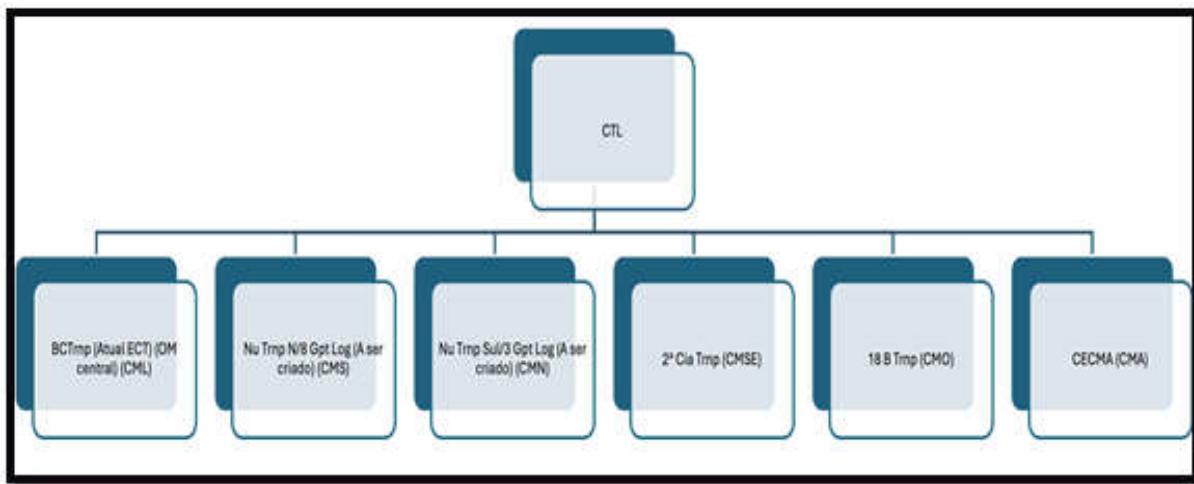


Figura 6 – Proposta de OM vinculadas ao CTE

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 quarteirização² 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.

| Característica | SDDC (EUA) | Exército Brasileiro |
|-------------------------|---|---|
| Subordinação | Army Material Command / USTRANSCOM | Comando Logístico (CLOG) |
| Estrutura | 5 brigadas de transporte | Batalhões e companhias de transporte (vinculadas, inicialmente) |
| Intermodalidade | Rodovias, ferrovias, portos, contêineres | Predominantemente rodoviário, com possibilidade de integração com outras Forças |
| Integração civil | 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 CLOG 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 CLOG, 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 aprimo-

rar 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 uma 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 alocações 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

¹ 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.

² 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).