

UMA ANÁLISE DO QUADRO DE CARGOS PREVISTO DA COMPANHIA DE TRANSPORTE AVANÇADA DO 18º BATALHÃO DE TRANSPORTE

AN ANALYSIS OF THE POSITION FRAMEWORK OF THE ADVANCED TRANSPORT COMPANY OF THE 18TH TRANSPORT BATTALION

Rossine Pinto de Aguiar Junior¹
Antonio de Biaso Junior²

RESUMO

Este trabalho analisa o quadro de cargos previstos da Companhia de Transporte Avançada, do recém-criado 18º Batalhão de Transporte. Tal abordagem se faz necessária já que é o único meio, atualmente, dentro da estrutura organizacional do Batalhão, ativo para cumprir as atividades de transporte e estar em experimentação doutrinária. O propósito é verificar se o quadro de cargos previstos, da subunidade permite a geração, projeção, sustentação e reversão de uma Força Terrestre em operações, assegurando-lhe liberdade de ação, prontidão operativa e capacidade de durar na ação, ou seja, operando ininterruptamente e mantendo a sustentação logística. Este intento será conseguido por meio da revisão bibliográfica da literatura acerca de logística e transporte, assim como, observar o Plano Geral de Transporte 2022 e o emprego da Companhia na Operação Serra do Pantanal/2022, observando os efetivos envolvidos nas atividades, a fim de comparar com os cargos previstos. A análise demonstrou que dentro da nova filosofia de apoio denominada de “Logística na Medida Certa” em que se emprega módulos logísticos adaptados às necessidades e demandas dos elementos e das manobras, aperfeiçoando a arte de apoiar e tornando-a mais enxuta, o quadro de cargos previstos, da Companhia, está alinhado com dosagem mínima prevista no Manual de Campanha Batalhão de Transporte. Contudo, levando em consideração que o tempo de direção, contando os diversos altos, não deve exceder dez horas por dia para cada motorista, é importante salientar que para operar de forma ininterrupta deve se considerar o efetivo previsto pela metade.

Palavras-chave: 18º Batalhão de Transporte. Recursos Humanos. Quadro de Cargos Previstos.

ABSTRACT

This work analyzes the position framework of the Advanced Transport Company, of the newly created 18th Transport Battalion. Such an approach is necessary since it is the only means, currently, within the organizational structure of the Battalion, active to fulfill the transport activities and is undergoing doctrinal experimentation. The purpose is to verify if the sub-unit's foreseen positions allow the generation, projection, support and reversal of a Ground Force in operations, assuring it freedom of action, operational readiness and ability to last in action, that is, operating uninterruptedly and maintaining logistical support. This attempt will be achieved through a

¹ Pós-graduando em Gestão em Administração Pública pelo Centro Universitário do Sul de Minas/UNIS-MG. Pós-graduado em Operações Militares pela EsAO. Bacharel em Ciências Militares pela AMAN. E-mail: rossinejr@gmail.com.

² Mestre em logística pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, profissional da área de logística portuária e transporte marítimo e professor convidado pela pós-graduação do Grupo Unis de Varginha/MG. E-mail: abiaso@hotmail.com.

literature review of the literature on logistics and transport, as well as observing the General Transport Plan 2022 and the Company's employment in the Serra do Pantanal Operation/2022, observing the personnel involved in the activities, in order to compare with the expected charges. The analysis showed that within the new support philosophy called "Logistics in the Right Measure" in which logistic modules adapted to the needs and demands of the elements and maneuvers are used, improving the art of support and making it leaner, the position framework, of the Company, is in line with the minimum dosage provided for in the Transport Battalion Campaign Manual. However, taking into account that the driving time, counting the various stops, should not exceed ten hours per day for each driver, it is important to point out that in order to operate uninterruptedly, the estimated staff must be considered in half.

Keywords: 18th Transport Battalion. Human Resources. The Position Framework.

1. INTRODUÇÃO

A velocidade no fluxo de informações e evolução tecnológica desencadearam o processo de transformação da Doutrina Militar Terrestre (DMT), que implicou mudanças significativas na estruturação da função de combate logística. Essa evolução pode ser observada nos projetos estratégicos do Exército, onde consta aperfeiçoar o sistema logístico militar terrestre, por meio da adequação da estrutura logística do Exército e implantação de uma efetiva gestão logística.

Dentro desse escopo, a Força Terrestre, por meio do sistema de planejamento estratégico, estabeleceu um rol de projetos que permitem uma contínua evolução, sendo um deles aperfeiçoar o sistema logístico militar terrestre, que passou a apresentar concepções de uma logística capaz de ajustar-se à multiplicidade de situações de emprego, com suas nuances e especificidades, denominada logística na medida certa.

A implementação do 18º Batalhão de Transporte compõe os objetivos que buscam aperfeiçoá-lo. Contudo, como sua implementação é recente e seu manual publicado em 2021, carece de pesquisas que contribuam para que a função logística transporte, parte desse sistema, seja executada dentro do conceito logística na medida certa.

Aqui cumpre destacar que, segundo o Manual de Transporte para uso das Forças Armadas (2013), a função logística de transporte merece atenção especial, em todos os níveis, pois qualquer óbice acarreta reflexos negativos para todo sistema logístico. Por isso, identificar e mitigar pontos críticos deve ser preocupação constante dentro do planejamento da execução desta função.

Sendo assim, é importante que dentro do emprego do Batalhão de Transporte à luz da Logística Militar Terrestre, se saiba a capacidade operativa da Companhia de Transporte Avançada (Cia Trnp A), já que é o único meio atualmente, dentro da estrutura organizacional do Batalhão, ativo para cumprir as atividades de transporte.

Portanto, o objetivo da pesquisa é verificar se o quadro de cargos previstos (QCP), da subunidade envolvida na presente experimentação, permite a geração, projeção, sustentação e reversão de uma Força Terrestre em operações, assegurando-lhe liberdade de ação, prontidão operativa e capacidade de durar na ação, ou seja, operando ininterruptamente e mantendo a sustentação logística. Isso porque, conforme Ribeiro (2018, p.69): “As transformações cada vez mais aceleradas do mundo moderno tornam obsoletas, em curto espaço de tempo, as concepções doutrinárias vigentes e exigem desapego ao pré-estabelecido, à rotina e às soluções previamente concebidas, como uma condição essencial para a formulação de novos procedimentos que visem ampliar a eficiência operacional.”

O resultado da pesquisa permitirá ao Estado-Maior do Exército (EME), por intermédio do COTER, ratificar/retificar o manual de campanha do Batalhão de Transporte, assim como ter subsídios, na área de pessoal, que permitam o emprego adequado de recurso financeiro na busca por tecnologia e terceirização de tarefas não essenciais que venham suprir deficiências, de modo que a função logística transporte contribua para um sistema logístico adequado e contínuo desde a situação de normalidade até a de guerra.

Este propósito será conseguido por meio da revisão bibliográfica da literatura acerca de logística e transporte. Em seguida, foram observados o Plano Geral de Transporte 2022 (PGT/22) e o emprego da Cia Trnp A no Operação Serra do Pantanal/2022, de maneira a observar os efetivos envolvidos nas atividades, fazendo uma comparação com o QCP.

2. LOGÍSTICA NAS FORÇAS ARMADAS

A logística, hoje, tem grande importância no mundo empresarial, devido a necessidade de performance e do gerenciamento eficaz de cada parte do processo produtivo, principalmente por fatores como: globalização da economia mundial, a comoditização dos mercados de consumo e importância da qualidade dos serviços prestados ao cliente.

Porém, a história da Logística confunde-se com a própria história das guerras, pois, mesmo que de forma incipiente, os exércitos sempre necessitaram de um grupo de pessoas que lhe proporcionasse o apoio de suprimentos, saúde e transporte, entre outros serviços necessários à manutenção do seu poder de combate (RIBEIRO, 2018)

Ballou (2006) reforça esta ideia:

Muito antes de os negócios começarem a demonstrar grande interesse na coordenação dos processos das cadeias de suprimentos, os militares já estavam suficientemente organizados para desempenhar atividades logísticas. Mais de uma década antes do período de desenvolvimento da logística empresarial, os militares realizaram a mais complexa e mais bem planejada operação logística daquela época - a invasão da Europa continental no auge da Segunda Guerra Mundial. (BALOOU, 2006, p. 40)

Para Szabo (2016), também é claro que origem da logística está ligada às operações militares, visto que para que essas operações avançassem, era necessário um contingente de pessoas que providenciasse deslocamento e distribuição, dentro de prazos estabelecidos, de alimentos, munição, equipamentos e outros itens necessários às batalhas.

Sendo assim, numa visão restrita à atividade militar, segundo Brasil (2018), a logística militar seria o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas.

Na Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO), logística apresenta-se como sendo a ciência de planejar e executar o movimento e o apoio das forças, considerada por isso, de vital importância para qualquer operação militar e sem a qual as operações não poderiam ser realizadas e/ou sustentadas (NATO, 2017).

Portanto, a logística militar é um processo altamente complexo, que tem como característica a gestão dos fluxos de várias atividades, como suprimento, transporte, saúde, manutenção e outros, apresentando como fornecedores e clientes, as organizações militares de logística e as tropas empregadas em operações, respectivamente, de modo a assegurar a liberdade de ação e proporcionar amplitude de alcance e duração às operações.

Cabe ressaltar que a evolução dos conflitos recentes ocorreu em três dimensões, a física, a humana e a informacional, tornando-o assimétrico, onde os inimigos não são somente os adversários, mas o ambiente que é classificado como volátil, incerto, complexo e ambíguo, conforme Martins (2020). Dessa forma, de acordo com Brito (2020), para fazer frente a um cenário

prospectivo cada vez mais incerto, as Forças Armadas das nações mais influentes do mundo vêm adotando, desde o início dos anos 2000, uma nova política de defesa, baseada em capacidades.

Na esteira desse modelo atual, por intermédio da Política e Estratégia de Defesa Nacional, o Ministério da Defesa tem buscado estruturar os meios de defesa em torno de capacidades, denominadas Capacidades Nacionais de Defesa (CND), assim conceituadas:

São aquelas compostas por diferentes parcelas das expressões do Poder Nacional. São implementadas por intermédio da participação coordenada e sinérgica de órgãos governamentais e, quando pertinente, de entes privados orientados para a defesa e para a segurança em seu sentido mais amplo (BRASIL, 2020(a), p. 76-77).

A Capacidade Logística está entre as 07 CND, que conforme a Brasil (2020a) baseia-se na Logística Militar e suas ações sistematizadas (logística militar e empresarial), criando o envolvimento direto e indireto dos vários setores nacionais capacitados nas sete funções logísticas (Engenharia, Manutenção, Recursos Humanos, Salvamento, Saúde, Suprimentos e Transporte), que, de forma harmônica, é coordenado pelo Sistema Logístico de Defesa - SisLogD, mantendo as logísticas militares, específicas de cada Força Singular, com a interoperabilidade necessária ao atendimento do interesse da Defesa Nacional.

Decorrente disso, temos a Política de Logística de Defesa (PLD), um documento do mais alto escalão de planejamento logístico do Ministério da Defesa, cujo macro-objetivo é proporcionar à Expressão Militar do Poder Nacional um sistema de apoio logístico adequado e contínuo desde a situação de normalidade até à de guerra, tendo, para isso, como um dos objetivos específicos o desenvolvimento da capacidade logística de defesa (BRASIL, 2006).

Portanto, após a ambientação sobre a Logística Militar, abordaremos no próximo tópico a logística no Exército Brasileiro.

3. LOGÍSTICA NO EXÉRCITO BRASILEIRO

Percebemos no tópico anterior que o Ministério da Defesa, fruto da indefinição das ameaças, da não linearidade do espaço de combate e a execução de múltiplas ações, sucessivas ou simultâneas, por intermédio PND e END, vem adotando uma nova política de defesa, baseada em capacidades.

Posto isto, o EB passou adotar um conceito operativo para condução de operações militares no amplo espectro, caracterizado pela combinação simultânea e sucessiva de operações de naturezas variadas, cuja premissa é a necessidade de enfrentamento de novas ameaças e a aquisição das capacidades exigidas pelos conflitos modernos.

Dentro deste contexto surgem as funções de combate que são conjuntos de atividades, tarefas e sistemas inter-relacionados, realizados por unidades das diferentes armas, quadros e serviços do Exército (Brasil, 2019a).

A obtenção dessas capacidades, de acordo com Brasil (2019a), permite alcançar o efeito dissuasório que devem ter as Forças Armadas, já que implica diretamente na capacidade de atuar em todo espectro dos conflitos.

Dessa forma, conforme Brasil (2019b), o apoio logístico às operações no amplo espectro requer capacidades operativas que contribuam para a geração, sustentação e reversão de forças singulares, conjuntas e/ou multinacionais. A estrutura de apoio logístico a ser concebida deve ser capaz de suportar a execução de variada gama de atividades e tarefas.

Fica tácito o entendimento, para o EB, de que a logística não pode ser a responsável por começar ou retardar as operações. Por isso, de acordo com Brito (2020), desde 2012, quando iniciou a execução dos Projetos Estratégicos do Exército (PEE), busca operacionalizar e conduzir

de forma otimizada a transformação e modernização da sua logística, propiciando eficiência e efetividade na gestão dentro da Força.

Essa evolução é observada nos projetos estratégicos do Exército, onde consta aperfeiçoar o sistema logístico militar terrestre, por meio da adequação da estrutura logística do Exército e implantação de uma efetiva gestão logística. O desafio é conceber uma logística que seja capaz de ajustar-se à multiplicidade de situações de emprego, com suas nuances e especificidades, denominada “logística na medida certa”.

Conforme Brasil (2019a), prever e prover às forças empregadas o apoio necessário para assegurar liberdade de ação, amplitude de alcance operativo e capacidade de durar na ação, é objetivo da “logística na medida certa”, ou seja, prestar o apoio logístico de acordo com cada situação.

Flexibilidade e resiliência são fatores essenciais para a “logística na medida certa”. A flexibilidade permite que a cadeia logística seja customizada para as reais necessidades dos elementos apoiados. A resiliência é traduzida como a capacidade de duração do fluxo logístico, mesmo em meio a intempéries e interrupção de fluxo. (BRITO, 2020, p. 64)

Por esse motivo, a velocidade da estruturação da Logística é a chave para a velocidade de execução das operações, crescendo de importância a execução de uma logística flexível e modularizada, de forma a racionalizar meios e a aumentar a eficiência das operações com emprego da F Ter, tendo como foco evitar que se produzam carências significativas ou excesso de meios junto aos elementos apoiados.

O que implica uma necessária e fundamental transformação na logística da Força Terrestre, para que esta aumente sua flexibilidade, elasticidade e rapidez, atendendo com precisão às necessidades operacionais. Caso isso não ocorra, corre-se o sério risco de inviabilizar, no tempo e no espaço, as operações planejadas (RIBEIRO, 2018).

No EB, a logística está inserida na Função de Combate Logística, sendo a função responsável por todo planejamento e execução do apoio logístico no âmbito da Força Terrestre, dividindo-se em sete funções logísticas: suprimento, manutenção, transporte, engenharia, recursos humanos, saúde e salvamento.

Dentro deste contexto de aperfeiçoamento do sistema logístico militar terrestre, destacamos a criação do 9º Grupamento Logístico, primeiro Grupamento Logístico do Exército Brasileiro, tendo como missão ser o embrião da nova Logística Militar Terrestre, sendo, portanto, assunto do próximo tópico.

4. O GRUPAMENTO LOGÍSTICO

A Logística deverá ser delineada para o apoio às Operações no Amplo Espectro, em situações de guerra e não guerra, dispondo de uma estrutura compatível capaz de evoluir, rapidamente e com um mínimo de adaptações, de uma situação de paz para a de guerra/conflito armado. Para tanto, sua organização será pautada pela flexibilidade, adaptabilidade, modularidade, elasticidade e sustentabilidade. Portanto, para Brasil (2020b), faz-se necessário prontidão operativa e capacidade de pronta resposta, com dependência mínima de uma completa mobilização nacional.

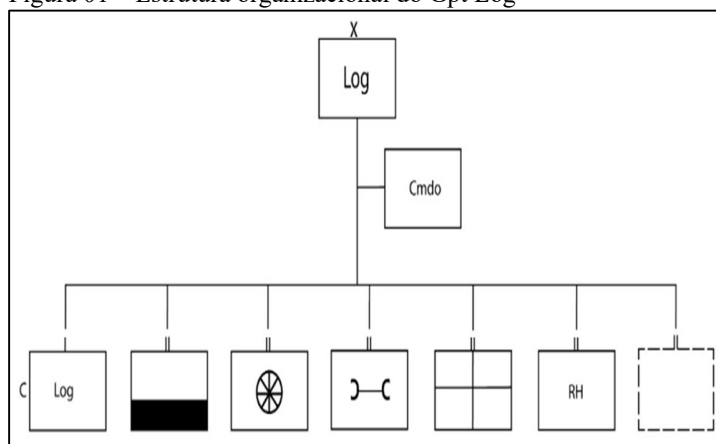
Dessa forma, com a necessidade de cumprir missões em grandes profundidades, com capacidade de emprego cada vez mais rápida e variada, conforme concepção da “logística na medida certa”, o EB tem a estrutura organizacional do Grupamento Logístico (Gpt Log) como cerne de um Grande Comando Logístico, organizado desde o tempo de paz, de modo a poder evoluir e agregar estruturas que permitam apoiar, tanto em uma situação de paz, quanto em uma situação de crise ou de conflito armado, conferindo suporte adequado à força que venha a ser

empregada, durante o tempo necessário e em qualquer ambiente operacional, conforme prevê Brasil (2018).

O Gpt Log deve possuir organização modular e flexível, capaz de se adaptar às demandas da situação tática ou operacional, prestando apoio logístico de suprimento, transporte, manutenção, recursos humanos e saúde operativa.

Para isso, deve contar com a seguinte organização: 01 Companhia de Comando, 01 Batalhão de Suprimento; 01 Batalhão de Transporte; 01 Batalhão de Manutenção; 01 Batalhão de Saúde e 01 Batalhão de Recursos Humanos.

Figura 01 – Estrutura organizacional do Gpt Log



Fonte: (BRASIL, 2020b, p. 2-7).

Em 1º de abril de 2014, por meio da Portaria Nr 487 do Comandante do Exército, de 23 de maio de 2014, no contexto da Transformação do Exército e do Programa Estratégico Nova Logística Militar Terrestre, criou o 9º Grupamento Logístico (9º Gpt Log), sediado em Campo Grande - MS, subordinado ao Comando Militar do Oeste, com a intenção de separar os ramos administrativos e logístico e de implantar uma nova logística militar com caráter eminentemente operacional, se transformando no 1º Grande Comando Logístico Operacional do Exército Brasileiro.

Hoje, 8 anos depois de sua criação, o 9º Gpt Log tem a missão de prestar o apoio logístico de suprimento, transporte, manutenção, recursos humanos e saúde operativa às 48 organizações militares do Comando Militar do Oeste (CMO) e a um efetivo de cerca de 15.000 militares. Para essa missão, o 9º Gpt Log tem como organizações militares diretamente subordinadas (OMDS) o 9º Batalhão de Suprimento (1928), o 18º Batalhão de Transporte (1935), o Batalhão de Manutenção (1947) e as suas mais novas OMDS, a Companhia de Comando (2022) e o 9º Batalhão de Saúde (2022). Todo esse trabalho tem por finalidade garantir a sustentação logística das tropas do CMO e gerar a “Prontidão Logística na Fronteira Oeste!”.

Figura 02 – Fachada do 9º Gpt Log



Fonte: o autor.

Nesse diapasão de garantia da sustentação e prontidão logística a função logística transporte tem papel fundamental, haja vista o que Brasil (1983) diz:

Para que se possa impor a vontade ao adversário no campo de batalha, necessário se torna reunir, deslocar, suprir, manter e evacuar os efetivos e meios materiais julgados necessários, dentro de condições de tempo e espaço úteis. As ações de reunir, deslocar, suprir, manter e evacuar, somente serão realizáveis com a intervenção de uma outra que é a de transportar. Isso comporta dizer que a realização de ações seja para sobreviver seja para combater, exige a execução de transportes, que devem realizar-se com regularidade, tanto no teatro de operações terrestres como na zona de interior, a despeito das condições adversas impostas, quer pela ação do tempo, quer pela ação do inimigo. Quanto maiores os efetivos engajados, quanto mais potentes forem as armas empregadas, quanto mais vasto for o teatro de operações terrestre e quanto mais móveis forem as operações, tanto mais potentes e rápidos precisam ser os meios de transporte, os quais, como verdadeira arma na mão do comando, constituirão fator decisivo para o bom êxito, se bem empregados. (BRASIL, 1983, p. 61)

Logo, a modernização do sistema de transporte do EB ganha destaque, pois ele oferece novas perspectivas ao apoio logístico, com mais flexibilidade aos fluxos de materiais, favorecendo a interação entre as fontes de obtenção, as organizações logísticas e usuárias.

No próximo tópico será abordada a função logística transporte e o Batalhão de Transporte, a fim de apontar sua importância dentro da logística militar terrestre.

5. FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE E O BATALHÃO DE TRANSPORTE DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Dentro de um conceito dicionarizado, transporte seria ato ou efeito de transportar(-se); transportação; qualquer veículo utilizado para transportar pessoas ou cargas; veículo que serve para transportar munição, alimento etc. (MICHAELIS, 2022).

O *Council of Supply Chain Management Professional* (2013), a principal associação mundial de profissionais de gestão de cadeias de abastecimento, define método de Transporte como uma técnica de programação linear que determina a alocação de transporte de menor custo mercadorias de fábricas para armazéns e de armazéns para clientes.

O transporte, para Brasil (1983), é: “a atividade logística que compreende ações relativas ao deslocamento, sob cuidados especiais, de homens, animais e materiais necessários às organizações e às forças militares.

Segundo Brasil (1983), transporte militar é aquele realizado sob a direção e controle militar, visando o atendimento das necessidades das forças armadas.

Para Brasil (2013):

A função logística transporte constitui um conjunto de atividades que são executadas visando ao deslocamento de recursos humanos, materiais e animais por diversos meios, em tempo e para os locais predeterminados, a fim de atender as necessidades da logística militar. (BRASIL, 2013, p.17)

Consta do Manual de Campanha de Logística Militar Terrestre o conceito da função logística transporte:

3.4.1 Esta função logística 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 F Ter.

3.4.2 Essa função envolve os conceitos de movimento, que consiste na ação de deslocar recursos (pessoal, material, estoques e outros) de uma região para outra, e de transporte, que engloba os meios especializados para movimentar esses recursos, incluindo os equipamentos para manipulação de material. (BRASIL, 2018, p. 3-14)

Parece lícito afirmar que o transporte tem como objetivo movimentar algo, para algum lugar, dentro de um tempo determinado ou menor tempo possível, com menor custo e para atender a necessidade de alguém, quer seja no ambiente empresarial, quer seja no ambiente militar.

De acordo com Ballou (2006), o transporte constitui em um a dois terços dos custos logísticos totais, o que o torna uma área vital dentro do projeto e gerenciamento do sistema logístico, assim como para decisões no mix logístico. Goulart (2018), reforça a ideia: [...] “Seja no início ou no final da cadeia, a operação de transporte pode parar um país, tanto por desabastecimento do fluxo produtivo como pela falta de reposição de alimentos nos centros urbanos”.

Barreto (2020) concluiu que um dos objetivos da logística é gerenciar meios para entregar mercadorias entre origem e destinatário final, dentro do menor tempo e custo possível, ficando o transporte evidenciado como o principal ponto.

Segundo o Ministério da Defesa:

A função logística transporte deve receber atenção especial dos planejadores logísticos, em todos os níveis, pois qualquer sobrecarga ou restrição não prevista acarretará reflexos negativos para o sistema de apoio logístico como um todo. Identificar e minimizar os pontos críticos deverá ser uma ação constante por ocasião da elaboração dos planejamentos estratégicos, operacionais e táticos, assim como no controle da execução desses planejamentos. (BRASIL, 2013, p.15)

Rocha e Bitencourt (2022), em seu estudo apontam que a função logística transporte foi de fundamental importância para o desdobramento do primeiro contingente das Forças Armadas que integrou a Força-Tarefa Logística Humanitária para o Estado de Roraima (FT Log Hum RR) durante a operação para o acolhimento de imigrantes venezuelanos no estado de Roraima, denominada Operação Acolhida.

Resta claro, portanto, que o transporte é preponderante tanto para as atividades empresariais quanto para as operações militares. O Alto Comando do Exército tanto reconhece a importância do transporte no seu sistema logístico que, de acordo com Souza (2020), a função logística transporte está inserida, dentro do Programa Estratégico do Exército “Sistema Logístico Militar Terrestre”, como componente gerador de força.

O Sistema de Transportes do Exército Brasileiro (STEB) por integrar o Sistema de Transportes de Defesa (STD) tem, de acordo com Brasil 2013, a responsabilidade de estruturar os seus Sistemas de Transporte, de forma a atender suas necessidades orgânicas, assim como ficar em condições de realizar Tarefas Logísticas Conjuntas de transporte em proveito das demais Forças Singulares, da Administração Central do Ministério da Defesa, assim como para apoio à organizações ou agências civis (BRASIL, 2013).

Além disso, as diretrizes da Estratégia Nacional de Defesa determinam que as Forças Armadas desenvolvam a capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça ou agressão, definindo tal capacidade como sendo a mobilidade estratégica, pois a capacidade de se chegar ou se fazer presente a um teatro de operações (ou área de operações) será uma das bases do poder de combate (BRASIL, 2020a).

Por isso, para manter as operações ininterruptas e altamente móveis, a chamada “cauda logística” torna-se cada vez maior e mais complexa (GOULART, 2018), tornando necessária a transformação da logística, para que aumente sua flexibilidade e rapidez, atendendo com precisão, eficácia e efetividade as necessidades operacionais.

A função logística transporte, como parte desse sistema, deve desenvolver capacidades para que o apoio logístico seja executado de acordo com as possibilidades e necessidades da Força Terrestre.

Na estrutura organizacional do Gpt Log, conforme Brasil (2021), é o Batalhão de Transporte (B Trnp) que deve possuir capacidades operativas que possibilitam proporcionar o apoio de transporte de acordo com a demanda, contribuindo para o atingimento do estado final desejado.

O B Trnp é um elemento de apoio logístico, subordinado ao Gpt Log, que reúne capacidades que o habilitam ao transporte de pessoal e de carga geral, além de suprimentos especializados e equipamentos pesados aos elementos apoiados e organizações logísticas mais avançadas na Zona de Combate. (BRASIL, 2021a, p. 2-1)

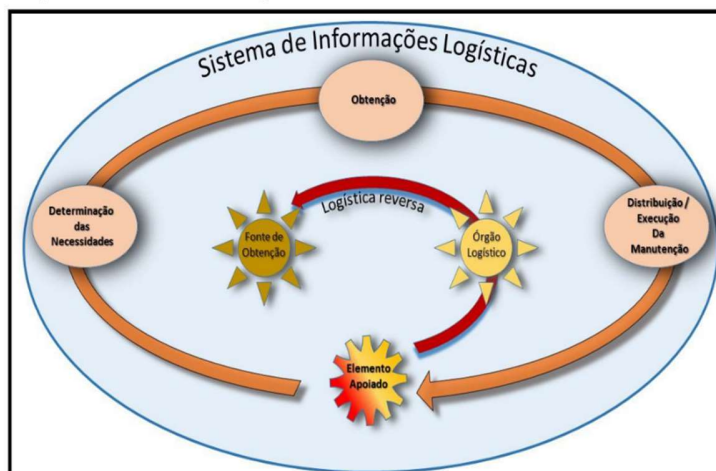
Ainda, de acordo com Brasil (2021a):

O B Trnp tem como missão apoiar o levantamento de necessidades do escalão apoiado, operar terminais de cargas e passageiros, executar a movimentação de cargas e transportar o pessoal, a carga geral e os suprimentos especializados (combustíveis, lubrificantes, artigos frigorificados e refrigerados). Além disso, é responsável por proporcionar o transporte de equipamentos pesados (blindados, armamento, máquinas pesadas de Engenharia e outros). Complementarmente, pode transportar não combatentes e prisioneiros de guerra, principalmente, pelo aproveitamento das viaturas e dos comboios que regressam vazios das faixas mais adiantadas da ZC. (BRASIL, 2021a, p. 2-2)

Cabe destacar que a precisão e presteza do ciclo logístico é uma das premissas da Logística militar Terrestre, cujo transporte é fundamental em todas as suas fases, particularmente, na distribuição (BRASIL, 2018).

Destaca-se, ainda, que a capacidade de transporte é fator limitador para alcance operativo e a liberdade de ação das forças apoiadas (BRASIL, 2018).

Figura 03 – O Ciclo Logístico na Força Terrestre

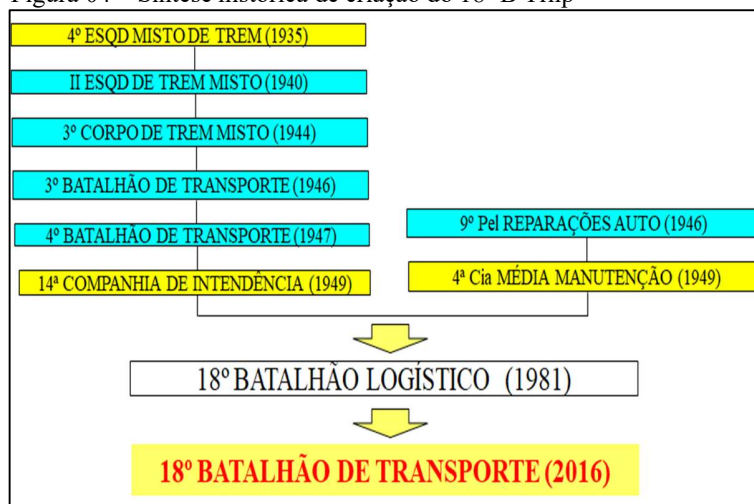


Fonte: (Brasil, 2018, p. 2-21).

Nessa senda, dentro da concepção de uma logística capaz de ajustar-se à multiplicidade de situações de emprego, com suas nuances e especificidades, denominada logística na medida certa (BRASIL, 2018), por intermédio da Portaria nº 1.885, de 29 de dezembro de 2015, o 18º Batalhão Logístico foi transformado em 18º Batalhão de Transporte (18º B Trnp), pertencendo à estrutura organizacional do 9º Gpt Log e sendo responsável por todas as missões de transporte do CMO.

Em pesquisas realizadas pelo Centro de Documentos do Exército constatou-se que o 18º B Trnp tem suas origens no 4º Esquadrão Misto de Trem, criado em 1935, do qual herdou não só a designação, mas também a data de aniversário, 04 de março.

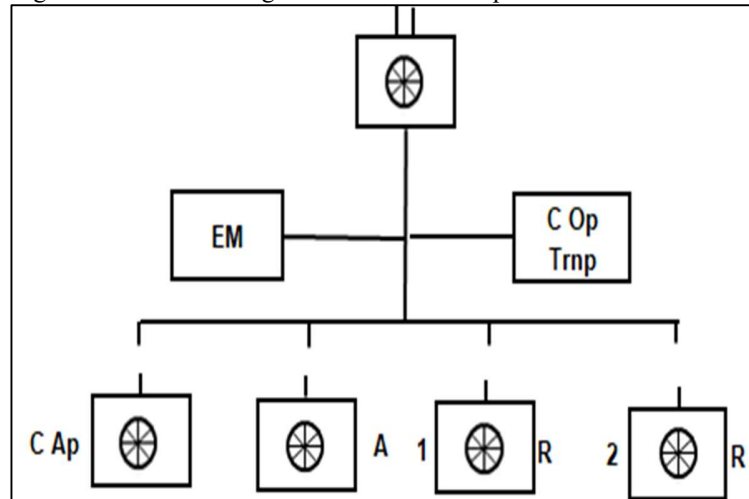
Figura 04 – Síntese histórica de criação do 18º B Trnp



Fonte: o autor.

Conforme Brasil (2021a), o B Trnp deve ser organizado em Comando e Estado-Maior, Companhia de Comando e Apoio, Companhia de Transporte Avançada, 1ª Companhia de Transporte Recuada e 2ª Companhia de Transporte Recuada.

Figura 05 – Estrutura organizacional do B Trnp



Fonte: (BRASIL, 2021, p. 2-4).

Embora a criação do 18º B Trnp tenha se dado em 2015, o Manual de Campanha que estabelece os fundamentos doutrinários para o seu emprego no contexto das operações singulares e conjuntas, enquadradas nas situações de guerra e não guerra, foi aprovado em 2021, dentro do prazo previsto para implementação do Batalhão que iniciou em 2020 e encerra em 2023, conforme Plano Estratégico do Exército 2020-2023.

Sendo assim, dentro do emprego do 18º Batalhão de Transporte à luz da Logística Militar Terrestre, a Companhia de Transporte Avançada é o único meio atualmente, dentro da estrutura organizacional do Batalhão, ativo para cumprir as atividades de transporte.

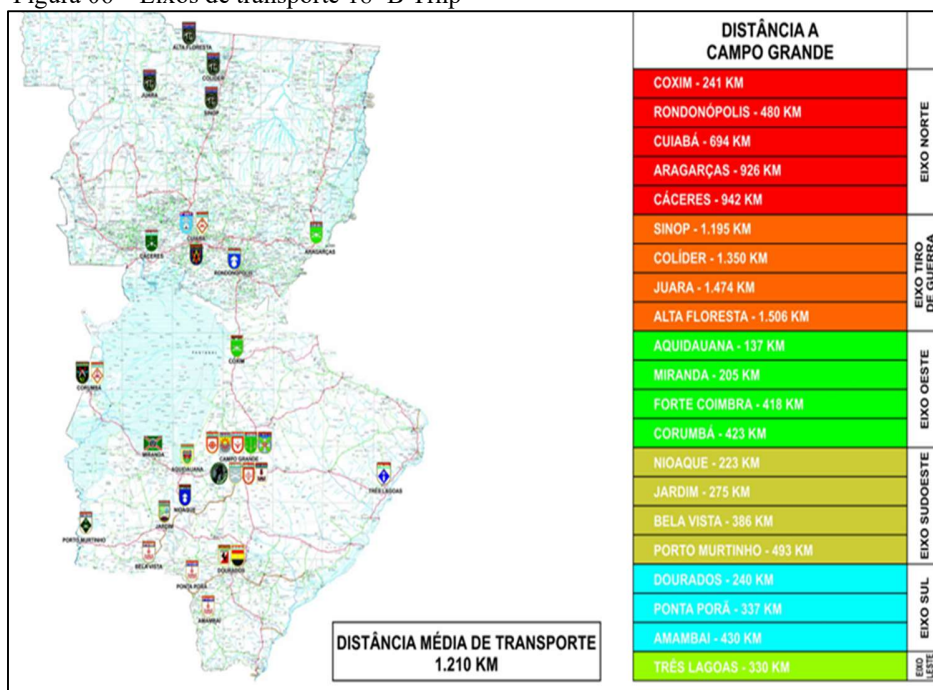
6. A COMPANHIA DE TRANSPORTE AVANÇADA

Devido às grandes dimensões do território brasileiro, o transporte terrestre revela-se em uma grande operação logística (ROCHA, 2013). Nessa circunstância, em razão da capacidade de carga, flexibilidade, rapidez, disponibilidade, capilaridade, frequência e por permitir o serviço porta a porta, disponibilizando os produtos diretamente às OM que estão atuando na linha de frente, o modal rodoviário é o mais utilizado pelo EB (FERREIRA, 2021).

À vista disso, o 18º B Trnp é vocacionado para o transporte rodoviário, tendo hoje como único meio ativo, para cumprir as missões de transporte em proveito do Sistema de Transporte do Exército e das 48 OM do CMO (MS, MT e GO), a Companhia de Transporte Avançada (Cia Trnp A), cuja missão é:

o transporte de carga geral (inclusive munição), além de suprimentos especializados (combustíveis, lubrificantes, artigos frigorificados e refrigerados) em apoio às unidades diretamente subordinadas a uma DE ou C Ex, desdobrando seus meios nos Dst Log destinados a esse apoio logístico. Para o transbordo e movimentação de cargas, a Cia Trnp A é reforçada com meios das Cia Trnp R. Pode, eventualmente, empregar seus meios de transporte de carga geral no transporte de pessoal. (BRASIL, 2021, p. 2-8)

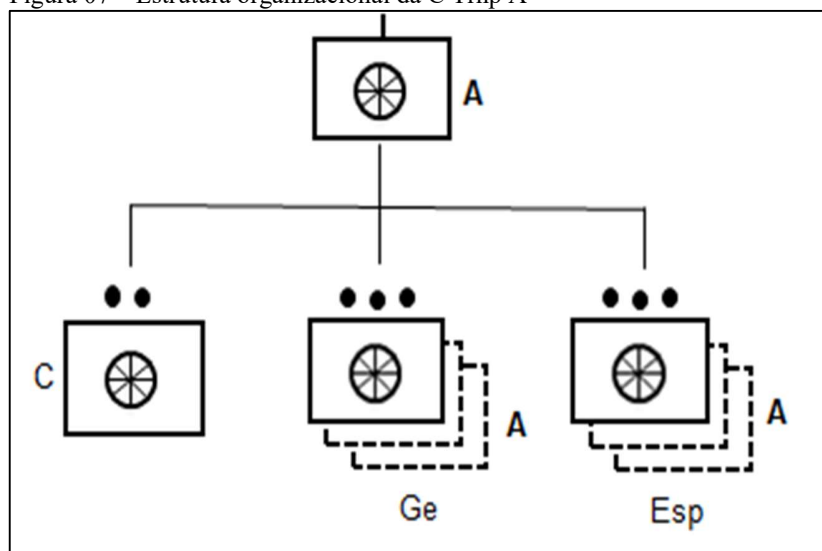
Figura 06 – Eixos de transporte 18º B Trnp



Fonte: o autor.

A fim de cumprir a sua missão a Companhia é composta pelo Comando (Cmdo), Seção de Comando (Seç Cmdo), Pelotão de Transporte Geral Avançado (Pel Trnp Ge A) e Pelotão de Transporte Especializado Avançado (Pel Trnp Esp A) (BRASIL, 2021a).

Figura 07 – Estrutura organizacional da C Trnp A



Fonte: (BRASIL, 2021, p. 2-8).

A Companhia dispõe de pelotões que se dividem em seções, que por sua vez, se dividem em grupos de transporte, com capacidades operativas aptas a conferir o suporte adequado da função

logística transporte à Força que venha a ser empregada, durante o tempo necessário e em qualquer ambiente operacional (BRASIL, 2021a).

Vale ressaltar que o elemento básico de apoio de transporte é o grupo de transporte, com natureza de apoio distinta: transporte de carga geral, pessoal ou carga especializada (BRASIL, 2021a).

[...]2.6.5.7.10 Pel Trnp Ge A é a fração encarregada de proporcionar o transporte de cargas de suprimento que não necessitem de meios especializados. Estão incluídos nessas cargas os itens de suprimento das classes I (carga seca), classe II, classe III (óleos e lubrificantes), classe IV, classe V (munição), classe VI (exceto equipamento pesados de Engenharia), classe VII, classe VIII (exceto sangue e hemoderivados), classe IX (peças e conjuntos de reparação) e classe X.

2.6.5.7.20 Pel Trnp Ge A é constituído pelo Gp Cmdo e 2 (duas) Seções de Transporte Geral (Seç Trnp Ge). Cada seção é constituída por 2 (dois) Grupos de Transporte (Gp Trnp), sendo cada um composto por 4 (quatro) viaturas de transporte não especializado (VTNE) de 5 (cinco) toneladas. [...]

[...]2.6.5.8.10 Pel Trnp Esp A é a fração encarregada de proporcionar o transporte de cargas de suprimento que necessitam de técnicas e procedimentos especializados, seja durante o embarque ou carregamento, seja durante o deslocamento, empregando meios de transporte dotados de equipamentos e características especiais. Estão incluídos nessas cargas os itens de suprimento da classe I (frigorificados e refrigerados), classe III (combustíveis), classe V (munições que necessitam de temperatura controlada), classe VI (equipamentos pesados de Engenharia), classe VIII (sangue e hemoderivados) e classe IX (blindados e viaturas pesadas).

2.6.5.8.20 Pel Trnp Esp A é constituído pelo Grupo de Comando (Gp Cmdo), Grupo de Transporte Especializado–carga refrigerada (Gp Trnp Esp–Rfg), pela Seção de Transporte Especializado–combustíveis (Seç Trnp Esp –Comb) e pelo Grupo de Transporte Especializado–equipamentos pesados e blindados (Gp Trnp Esp –Eq Pes). [...] (BRASIL, 2021a, p. 2-9 e 2-10)

Conforme Brasil (2021a), dentre viaturas não-especializadas (VTNE) e viaturas especializadas (VTE), a dosagem mínima é de 32 (trinta e duas) viaturas. Isso demanda, portanto, no mínimo 32 motoristas e 32 chefes de comboio e/ou gerentes de carga, previstos no quadro de cargos previstos (QCP).

Tabela 01 – Distribuição de viaturas conforme o manual do BTrnp

Pel Trnp Ge A			Quantidade de Viaturas		Capacidade de Transporte		
			VTNE	Reboque não-especializado	VTNE (Ton)	Reboque não-especializado (Ton)	VTNE (pessoal)
	Seç Trnp Ge	Gp Trnp	4	4	20	6	80
Gp Trnp		4	4	20	6	80	
Seç Trnp Ge	Gp Trnp	4	4	20	6	80	
	Gp Trnp	4	4	20	6	80	
	Total	16	16	80	24	320	

Fonte: o autor.

Tabela 02 – Distribuição de viaturas conforme o manual do B Trnp

Pel Trnp Esp A		Quantidade de Viaturas	Capacidade de Transporte		
		VTE	VTE (Ton)	VTE (L)	
	Gp Trnp Esp - Rfg	4	60	0	
	Seç Trnp Esp - Comb	Gp Trnp	4	0	60
		Gp Trnp	4	0	60
	Gp Trnp Esp - Eqp Pes	Gp Trnp	4	240	0
		Total	16	300	120

Fonte: o autor.

De acordo com a Portaria Nr 015 EME/RES, 07 de julho de 2011, atualizada em 07 de junho de 2016, que regula a previsão de cargos e preenchimentos de claros no EB:

j. Quadro de Cargos Previstos (QCP) é o documento específico de cada OM, que prevê os cargos necessários para o seu funcionamento em tempo de paz. No QCP são lançadas as supressões de cargos (ou de frações completas) e os acréscimos indispensáveis ao atendimento das peculiaridades da OM, tomando por base o seu QC.

Dessa forma, chefes de comboio e/ou gerente de carga seria um encargo, sendo sua definição prevista no regulamento de Administração do Exército:

XVI - encargos - obrigações cometidas a um agente que, pela sua generalidade, peculiaridade, duração, vulto ou natureza, não são catalogadas nas estruturas organizacionais das OM ou em outros diplomas legais;(BRASIL, 2021b, p. 4)

Já motorista, qualificação militar (QM) 1055, é um cargo militar previsto na Portaria Nr 015 EME/RES, definido como conjunto de atribuições, deveres e responsabilidades cometido ao militar em serviço.

Além disso, cabe destacar que esses motoristas devem: estar habilitados dentro das categorias previstas no Código Nacional de Trânsito (B, C, D, E) e conforme necessidade da companhia; serem aptos no estágio de adaptação à motorista militar; e, em alguns casos, além das qualificações e habilitações previstas na legislação de trânsito, receber treinamento específico aprovado pelo CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), para conduzir veículos e/ou cargas especiais, como: cargas indivisíveis, cisterna de combustível, transporte coletivo etc.

Figura 08 – Exemplos de viaturas do Pel Trnp Ge A – VTNE



Fonte: Adaptado (BRASIL,

Figura 09 – Exemplos de viaturas do Pel Trnp Esp A – VTE



Fonte: Adaptado (BRASIL, 2021)

Portanto, o QCP interfere na capacidade operativa da Cia Trnp A, já que a disponibilidade de recursos humanos implica na mobilização de meios de transporte. Assim, em 14 de fevereiro de 2022, foi assinada a Portaria-COTER/C Ex nº 149, aprovando a experimentação doutrinária sobre

o emprego da Companhia de Transporte Avançada, do 18º Batalhão de Transporte, a fim de avaliar a sua capacidade operativa.

Dentro desse contexto surge o conceito de capacidade operativa, que de acordo com O Manual do Batalhão de Transporte (2021a, p.27): “são as aptidões requeridas a uma Força ou Organização Militar, para que se obtenha um efeito estratégico, operacional ou tático.” Tais capacidades são obtidas a partir de um conjunto de sete fatores, dentre eles está o fator pessoal (BRASIL, 2021a).

c) disponibilidade de recursos humanos - a mobilização de meios de transportes implicará em necessidades de pessoal especializado para realizar a sua operação, a sua manutenção, assim como as tarefas de controle de movimento. O planejamento da mobilização deverá, inclusive, prever o treinamento e capacitação de pessoal civil para o apoio ao STD. (BRASIL, 2013, p.20)

Para Brito (2020), o pessoal deve ser sempre o foco principal da F Ter, pois os militares que a compõem são a espinha dorsal da organização. Não basta a existência de material de alta tecnologia agregada sem um operador vocacionado e motivado.

Para Goulart (2018), a doutrina logística brasileira em vigor identifica a obrigatoriedade da Mobilização de pessoal e de meios civis (bens, equipamentos e serviços) para complementar a Logística Militar, a fim de apoiar as operações. Esse entendimento fundamental serve de “ponto de partida” para os planejamentos logísticos atuais. Para isso, é necessário que a Mobilização seja planejada e preparada desde os tempos de paz, tendo como base os planejamentos logísticos previstos nos planos estratégicos e operacionais.

Nesta perspectiva, Sousa (2020) destaca que o EB, visando à prontidão operativa tem, por meio dos projetos estratégicos, passado por um processo de transformação, buscando aproximar as estruturas logísticas desenvolvidas em tempo de paz àquelas necessárias para o esforço de guerra.

Dentro da nova filosofia de apoio denominada de “Logística na Medida Certa” em que se emprega módulos logísticos adaptados às necessidades e demandas dos elementos e das manobras, aperfeiçoando a arte de apoiar e tornando-a mais enxuta, é imperioso que o quadro de cargos previstos (QCP), da Cia Trnp A, esteja alinhado com dosagem mínima prevista no Manual de Campanha Batalhão de Transporte.

Por isso, por intermédio da Portaria Nr 015 EME/RES, o EB concede ao comandante, após 06 (seis) meses de comando, tempo mínimo que permite uma melhor avaliação da estrutura organizacional e das necessidades da OM, a possibilidade de propor alteração do QCP.

Contudo, a alteração deverá estar em consonância com a Base Doutrinária preservando a estrutura organizacional aprovada. Caso as alterações impliquem em modificação da estrutura organizacional da OM, deverão ser acompanhadas das respectivas sugestões de modificação Base Doutrinária.

7. MATERIAL E MÉTODO

Conforme salientou-se na introdução, pretende-se analisar os dados obtidos na pesquisa a fim de verificar se o quadro de cargos previstos (QCP), atual, permite que a Companhia de Transporte Avançada (Cia Trnp A), do 18º Batalhão de Transporte (18º B Trnp), atinja suas possibilidades de emprego na plenitude.

Para isso, por meio de uma pesquisa básica e exploratória, em um primeiro momento, por meio de pesquisa bibliográfica e documental buscar conceitos dentro de uma lógica que contextualizasse o transporte dentro da logística militar terrestre, destacando o fator humano como um dos pilares da capacidade operativa.

Em um segundo momento, identificar o QCP atual, da Cia Trnp A, o QCP previsto da Cia Trnp A, o número de motoristas e sua respectiva categoria.

E por fim, em um terceiro momento, por meio de estudo de caso, levantar dados, referente a pessoal empregado durante o Plano Geral de Transporte/2022 (PGT/22 e o exercício de adestramento Serra do Pantanal, 2º semestre de 2022.

Dessa forma, optou-se uma pesquisa quantitativa, em que os dados coletados serão organizados em quadros/tabelas que facilitem a visualização, de modo que sejam tratados e qualificados, permitindo o entendimento acerca da disponibilidade recursos humanos da Cia Trnp A.

Sendo assim, após tratados e qualificados, os achados serão confrontados com o Manual do Batalhão de Transporte, de maneira que seja possível responder ao problema proposto.

8. RESULTADO E DISCUSSÃO

Um aspecto que chamou a atenção é o fato de que, no Estado-Maior do Exército (EME), o QCP do 18º B Trnp está organizado diferente do que preconiza o manual. O efetivo previsto de 240 militares está organizado em: Comando, Estado-Maior (EM), Companhia de Comando e Apoio (CCAp), Companhia de Transporte Geral (Cia Trnp Ge), Companhia de Transporte Especializado (Cia Trnp Esp), Serviços Gerais (Sv Ger) e Diversos, conforme tabela 03.

Tabela 03 – QCP 18º B Trnp no EME

Posto/Graduação	Efetivo Previsto					
	18º B Trnp	EM/COT	CCAp	Cia Trnp Ge	Cia Trnp Esp	Sv Ge+ Diversos
Tenente Coronel	1	1	0	0	0	0
Major	2	2	0	0	0	0
Capitão	7	4	1	1	1	0
1º Tenente	10	1	4	2	2	1
2º Tenente	3	0	0	0	0	3
Subtenente	4	1	1	1	1	0
1º Sargento	9	0	6	1	1	1
2º Sargento	31	0	17	6	6	2
3º Sargento	31	0	10	4	10	7
Cabo efetivo profissional	39	0	15	10	12	2
Cabo efetivo variável	24	0	7	3	13	1
Soldado efetivo profissional	31	0	14	17	0	0
Soldado efetivo variável	48	0	10	17	13	8
Total	240	9	85	62	59	25

Fonte: o autor.

Isso, provavelmente, foi devido a criação do 18º B Trnp ter ocorrido antes da aprovação do manual e da experimentação doutrinária. Sendo assim, com a implementação do Batalhão que iniciou em 2020 e encerra em 2023, conforme Plano Estratégico do Exército 2020-2023, deu-se

início a experimentação doutrinária no ano corrente, transformando as Companhias de Transporte Geral e Especializado em pelotões da Companhia de Transporte Avançada. Para isso, somou-se os efetivos, exceto oficiais e subtenentes, conforme tabela 04.

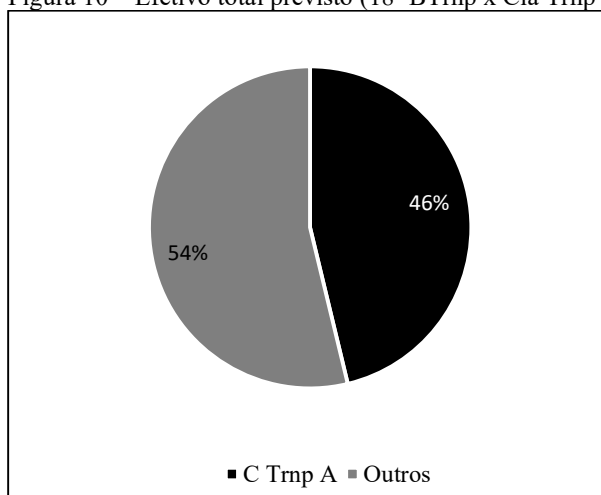
Tabela 04 – QCP previsto da Cia Trnp A

Efetivo Previsto		
Posto/Graduação	18° B Trnp	Cia Trnp A
Tenente Coronel	1	0
Major	2	0
Capitão	7	1
1° Tenente	10	2
2° Tenente	3	0
Subtenente	4	1
1° Sargento	9	2
2° Sargento	31	12
3° Sargento	31	14
Cabo efetivo profissional	39	22
Cabo efetivo variável	24	10
Soldado efetivo profissional	31	17
Soldado efetivo variável	48	30
Total	240	111

Fonte: o autor.

Dessa forma, percebe-se que o maior efetivo previsto está na Cia Trnp A, o que caracteriza ser a estrutura que mais influência na capacidade operativa do Batalhão, já que é único meio ativo, para cumprir as missões de transporte em proveito do Sistema de Transporte do Exército e das 48 organizações militares do CMO, conforme figura 10.

Figura 10 – Efetivo total previsto (18° BTrnp x Cia Trnp A)



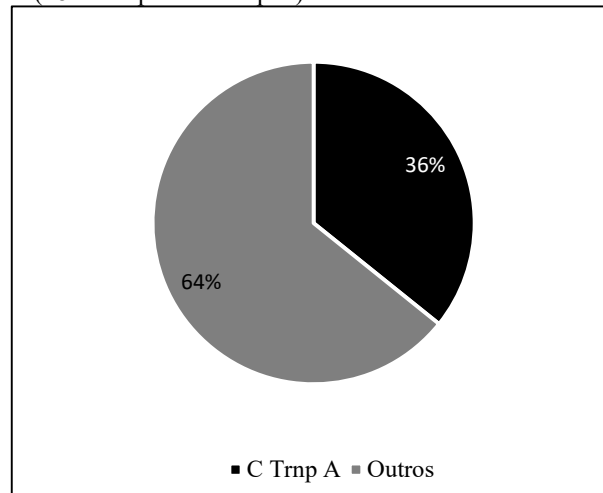
Fonte: o autor.

No que se refere a chefe de comboio e gerente de cargas, a Cia Trnp A tem previsto 31 militares, no universo de tenente à 3° sargento, conforme a tabela 04. Portanto, com 01 militar à

menos do que preconiza o manual. Todavia, é importante ressaltar que nem sempre o chefe de comboio e/ou gerente de carga será da Cia Trnp A.

O QCP da Cia Trnp A prevê um efetivo de 79 cabos (Cb) e soldados (Sd), divididos em efetivo variável (EV) e efetivo profissional (EP), conforme tabela 04. Assim, nota-se que mais de um terço do efetivo de Cb e Sd estão na Cia Trnp A., conforme figura 11.

Figura 11 – Efetivo total Cb e Sd previsto
(18° BTrnp x Cia Trnp A)



Fonte: o autor.

O efetivo variável é de 40 militares, conforme tabela 04. Este efetivo é de militares que estão no 1º ano do serviço militar (serviço militar obrigatório). Portanto, é um efetivo que encerra sua qualificação próximo do final do 2º semestre, porém com pouca experiência, sendo empregados na segurança das instalações, manutenção das estruturas e serviços gerais, quer na sede ou em operações.

Já o efetivo profissional de cabos e soldados é de 39, de acordo com a tabela 04. Este efetivo é onde está força motriz da companhia, pois 35 são da QM 1055 (motorista), segundo a tabela 06.

Tabela 05 – Distribuição e qualificação sugerida pelo manual

	Total	Distribuição	Habilitação Específica (QCP)	Categoria (DETRAN)	Curso (CONTRAN)	Observação
QM 1055	32	16	-	D	Transporte Coletivo	Pessoal e carga
		4	-	C	-	carga
		8	4575 - Carga Perigosa	C	Movimentação de produtos perigoso	Combustível, munição e explosivos
		4	793 – Motorista de Carreta	E	Carga indivisível	-

Fonte: o autor.

Tabela 06 – Distribuição e qualificação prevista no QCP

Graduação	1055	1055/4575	1055/793	Total
Cb EP	11	4	4	19
SD EP	16	0	0	16
Total	27	4	4	35

Fonte: o autor.

Dentro do contexto de emprego real da Cia Trnp A, foram observados o PGT/2022 e a Operação Serra do Pantanal.

O Plano Geral de Transporte é planejado no ano anterior, de maneira que a distribuição de suprimento ocorra de fevereiro a novembro do ano seguinte às 48 OM do CMO. Nesse período, o transporte de suprimento é executado mensalmente, sendo 03 semanas de transporte e uma semana, denominada zero, destinada para manutenção e arejamento dos motoristas. Em média, são empregadas 5 viaturas por eixo de suprimento, sendo a maior necessidade de motorista categoria “C”, sendo em determinados eixos, necessário o curso de MOPP, devido transporte de munição e explosivos.

Portanto, no que diz respeito a motoristas habilitados a transportar carga perigosa, pode ser que não atenda haja vista que o QCP prevê metade do preconizado pelo manual.

A Operação Serra do Pantanal, foi uma operação que ocorreu de 27 de maio de 2022 a 22 de junho de 2022, no município de Coxim-MS e Pedro Gomes – MS, que incluiu deslocamento de concentração e reversão a partir e até, respectivamente, à Guarnição de Campo Grande-MS.

Dentre os objetivos a serem alcançados pelo Batalhão nesta operação estava realizar a Experimentação Doutrinária da Cia Trnp A/18º B Trnp e testar os aspectos doutrinários previstos no EB70-MC-10.369 – Batalhão de Transporte.

Para isso, foram empregados 74 militares do 18º BTrnp, sendo 32 da Cia Trnp A, dos quais 19 eram motoristas (QM 1055).

Tabela 07 – Distribuição dos motoristas (QM1055) empregados pela Cia Trnp A na Op Serra do Pantanal

Viatura/Equipamento	Quantidade		Categoria (DETRAN)	Curso (CONTRAN)
	Viatura	Equipamento		
VTNE 5 Ton	2	-	D	Transporte Coletivo
VTE Porta Contêiner (20 pés)	4	Contêiner Seco	C	-
VTE <i>Side Lifter</i> (20 pés)	1	Contêiner Refrigerado		
VTE Baú Frigorificado	2	-		
VTE Baú seco	5	-		
VRE Refrigerado	1	-		
VTE Cisterna de Combustível (15000L)	2	-		
VTP Ônibus	1	-	D	Transporte Coletivo
VTE Cavalô Mecânico	1	-	E	Carga Indivisível

Fonte: o autor.

Do exposto, depreendesse que o QCP atendeu a demanda da operação. Contudo é importante frisar que, de acordo com Brasil (2021a), o tempo de direção, contando os diversos altos, não deve exceder dez horas por dia para cada motorista.

Portanto, o QCP previsto, no que se refere a quantidade de motorista, não só atende como está à maior do que o manual estipula. Contudo, quando se observa o que está sugerido pelo manual e compara com o QCP suscita pontos de discussão.

O manual não trata de posto ou graduação para os motoristas, sendo no QCP feita esta distribuição. Sobre isso, percebe-se que há pouca diferença entre o número de Cb e Sd EP motorista. Contudo, para transporte de cargas perigosas e condução de carretas está previsto ser cabo, um militar mais experiente.

No QCP, no que diz respeito a motoristas habilitados a transportar carga perigosa, está atendendo a metade do preconizado pelo manual.

Outro ponto a ser destacado é que tanto no manual quanto no QCP não está explícito a categoria e habilitações necessárias. Entretanto, por intermédio da leitura do manual se consegue retirar as informações devido descrever o tipo de carga e possíveis viaturas a serem utilizadas. Já no QCP está previsto apenas o cargo que será ocupado, dependendo, portanto, da natureza das viaturas do batalhão e especificidades do Comando Militar de Área ao qual está subordinado e, por que não, conforme a hipótese de emprego na qual estiver inserido. Portanto, coadunando com o conceito de “logística na medida certa”.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A revisão bibliográfica fundamentou que a estrutura de apoio a ser concebida deve ser capaz de suportar a execução de variada gama de atividades e tarefas. Além disso, estabeleceu que por meio dos projetos estratégicos o EB, busca operacionalizar e conduzir de forma otimizada a transformação e modernização da sua logística, propiciando eficiência e efetividade na gestão dentro da Força.

O trabalho desdobrou-se sobre uma logística capaz de ajustar-se à multiplicidade de situações de emprego, com suas nuances e especificidades, denominada “logística na medida certa”, cujos fatores essenciais são a flexibilidade e resiliência.

Em virtude da necessidade de uma prontidão operativa e capacidade de pronta resposta, a logística está sendo delineada, para o apoio às Operações no Amplo Espectro, dispondo de uma estrutura compatível capaz de evoluir, rapidamente e com dependência mínima de uma completa mobilização nacional, de uma situação de paz para a de guerra/conflito armado, pautada pela flexibilidade, adaptabilidade, modularidade, elasticidade e sustentabilidade.

Dessa forma, já que o transporte é fundamental em todas as fases do ciclo logístico, particularmente, na distribuição, a implementação do 18º Batalhão de Transporte, fruto da modernização do sistema de transporte do EB, oferece novas perspectivas ao apoio logístico, com mais flexibilidade aos fluxos de materiais, favorecendo a interação entre as fontes de obtenção, as organizações logísticas e usuárias.

Retomando o problema de pesquisa, foi possível observar que dentro da nova filosofia de apoio denominada de “Logística na Medida Certa” em que se emprega módulos logísticos adaptados às necessidades e demandas dos elementos e das manobras, aperfeiçoando a arte de apoiar e tornando-a mais enxuta, o quadro de cargos previstos (QCP), da Cia Trnp A, está alinhado com dosagem mínima prevista no Manual de Campanha Batalhão de Transporte. Contudo, levando em consideração que o tempo de direção, contando os diversos altos, não deve exceder dez horas

por dia para cada motorista, é importante salientar que para operar de forma ininterrupta deve se considerar o efetivo previsto pela metade.

Este trabalho não pretende encerrar o assunto, mas sim fomentar trabalhos futuros sobre o QCP e o manual do Batalhão de Transporte baseados em dados reais de operação do CMO e outros Comandos Militares de Área, de modo que se discuta a dosagem mínima baseado em emprego tático e estratégico do 18º B Trnp e dos futuros Batalhões de Transporte a serem implantados, assim como se desenvolva pesquisas futuras envolvendo o perfil profissional do motorista e as capacitações necessárias e serem inseridas no QCP, de modo a contribuir com EME no emprego adequado de recursos financeiros na busca de soluções que contribuam para a modernização do sistema de transporte do EB.

REFERÊNCIAS

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/Logística Empresarial**. 5.ed. Porto Alegre: Bookman, 2006. 616 p.

BARRETO, Roberto Carlos Pessanha; Ribeiro, Antônio José Marinho. Logística no Brasil: uma análise do panorama dos modais rodoviários e ferroviários no cenário nacional demonstrando as vantagens e desvantagens das referidas modalidades. Revista Livre de Sustentabilidade e Empreendedorismo, Paraná, v. 5, n. 3, p. 145-176, Mai-Jun, 2020. Disponível em: <http://www.relise.eco.br/index.php/relise/issue/view/24/showToc>. Acesso em: 10 jun. 2022.

BRASIL. Estado-Maior do Exército. **Manual de Campanha Transporte Militares**. C 55-1. 1. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 1983, 119 p.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política de Logística de Defesa**. 1. ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2006, 20 p.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Manual de Transporte para Uso nas Forças Armadas**. MD34-m-04. 1. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 2013, 68 p.

BRASIL. Exército Brasileiro. **Logística Militar Terrestre**. EB70-MC-10.238. 1. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 2018, 115 p.

BRASIL. Exército Brasileiro. **Doutrina Militar Terrestre**. EB20-MF-10.102. 2. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 2019a, 68p.

BRASIL. Exército Brasileiro. **A Logística nas Operações**. EB70-MC-10.216. 1. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 2019b, 153 p.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa**. [S.I. : s.n.] 2020(a), Disponibilidade: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/estrategia-nacional-de-defesa. Acesso em: 20 jul. 2022.

BRASIL. Exército Brasileiro. **Grupamento Logístico**. EB70-MC-10.357. 1. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 2020b, 113 p.

BRASIL. Exército Brasileiro. **Manual de Campanha Batalhão de Transporte**. EB70-MC-10.369. 1. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 2021a, 145 p.

BRASIL. Exército Brasileiro. **Regulamento de Administração do Exército**. EB70-MC-10.369. 1. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 2021b, p. 4.

BRITO, Giancarlo Costa. A logística na medida certa e o planejamento baseado em capacidades: novos paradigmas da logística militar terrestre . **Doutrina Militar Terrestre**, Brasília, DF, ano 2020, n. 021, p. 62-67, Jan-Mar, 2020. Disponível em: <http://ebrevistas.eb.mil.br/DMT/article/view/3828>. Acesso em: 15 jun. 2022.

COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS. **Supply Chain Management Terms and Glossary**. [S.I. : s.n.], 2013. Disponível em: <www.cscmp.org>. Acesso em: 05 jun. 2022.2021.

FERREIRA, Rodrigo Tavares. A função logística transporte no combate à covid-19. **Doutrina Militar Terrestre**, Brasília, DF, edição especial, p. 10-21, Abr-Jun, 2021. Disponível em: <http://http://www.ebrevistas.eb.mil.br/DMT/article/view/7775>. Acesso em: 15 jun. 2022.

GOULART, Verci Douglas Garcia; CAMPOS, Alexandre de. **Logística de Transporte: Gestão Estratégica no Transporte de Cargas**. 1.ed. São Paulo: Saraiva, 2018. p. 22.

MARTINS, Luis Fernando Ribeiro. Os desafios da logística militar terrestre, no nível tático, na guerra da era da informação . **Doutrina Militar Terrestre**, Brasília, DF, ano 2020, n. 021, p. 54-61, Jan-Mar, 2020. Disponível em: <http://ebrevistas.eb.mil.br/DMT/article/view/3828>. Acesso em: 15 jun. 2022.

Michaelis, 2022. Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/transporte/>>. acesso em: 04, ago. 2022.

RIBEIRO, Alexandre Magno Fernandes. **A terceirização de atividades logísticas em operações: utopia ou realidade?**. 2018. 75 f. Trabalho de Conclusão de Curso, Especialista em Política, Estratégia e Alta Administração Militar, Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2018.

ROCHA, Guilherme Dantas; BITENCOURT, Charles Davidson. A importância da função logística transporte para o desdobramento da operação acolhida. **Doutrina Militar Terrestre**, Brasília, DF, v. 1, n. 21, p. 28-37, Jan-Mar, 2020. Disponível em: <http://www.ebrevistas.eb.mil.br/DMT/issue/view/565>. Acesso em: 10 jun. 2022

SOUSA, Guilherme Dantas. A função logística transporte no Exército do Estados Unidos: do nível estratégico ao tático. **Doutrina Militar Terrestre**, Brasília, DF, v. 1, n. 21, p. 14-19, Jan-Mar, 2020. Disponível em: <http://www.ebrevistas.eb.mil.br/DMT/issue/view/565>. Acesso em: 10 jun. 2022

SZABO, Viviane (Org.). **Tópicos Estratégicos em Logística**. 1.ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil , 2016. 195 p.