

A LOGÍSTICA DE SUPRIMENTO CLASSE I DOS PELOTÕES ESPECIAIS DE FRONTEIRA DOS BATALHÕES DA 1ª BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Júnyor Fernandes de Souza¹
Carlos Alberto Pereira Leite Filho²

Este trabalho buscou analisar e identificar qual seria o modal de transporte mais viável para ser utilizado para a logística de suprimento de classe I dos pelotões especiais de fronteira (PEF) dos batalhões da 1ª Brigada de Infantaria de Selva (1ª Bda Inf Sl). Para que esse objetivo fosse atingido, foi feita uma pesquisa bibliográfica sobre os PEF do Exército Brasileiro situados no norte do Brasil e, mais especificadamente, foram analisados os PEF da 1ª Bda Inf Sl. Também foram estudados os aspectos fisiográficos da região da amazônia brasileira, onde estão situados tais pelotões de fronteira. Além disso, foi analisada a logística de classe I da 1ª Bda Inf Sl, do Comando de Fronteira Roraima/7º Batalhão de Infantaria de Selva (C Fron Roraima/7º BIS), bem como dos seus seis PEF. Ademais, foi enviado um questionário para o C Fron Roraima/7º BIS, que foi utilizado como fonte de coleta de dados deste trabalho. Outrossim, foi feita uma análise dos resultados e discussões dos dados obtidos. Por fim, foram realizadas as considerações finais, buscando responder os objetivos intermediários e, principalmente, o objetivo geral deste trabalho.

Palavras-chave: Pelotões Especiais de Fronteiras. Logística. Classe.

¹ Major Exército Brasileiro aluno do curso de pós-graduação *Lato Sensu* em Gestão em Administração Pública UNIASSELVI. E-mail: jfernandes_inf@hotmail.com.

² Meste em Administração pela Universidade Federal da Paraíba, professor do Grupo Educacional UNIASSELVI. E-mail: carlossfilho@gmail.com

ABSTRACT

THE CLASS I SUPPLY LOGISTICS OF THE SPECIAL BORDER PLATOONS OF THE BATTALIONS OF THE 1ST JUNGLE INFANTRY BRIGADE OF THE BRAZILLIAN ARMY

This work sought to analyze and identify which would be the most viable mode of transport to be used for the class I supply logistics of the special border platoons (PEF) of the battalions of the 1st Jungle Infantry Brigade (1st Bda Inf SI). In order for this objective to be achieved, a bibliographical research was carried out on the PEF of the Brazilian Army located in the north of Brazil and, more specifically, the PEF of the 1st Bda Inf SI were analyzed. The physiographic aspects of the Brazilian Amazon region, where these border platoons are located, were also studied. Furthermore, the class I logistics of the 1st Jungle Infantry Brigade, the Roraima Border Command/7th Jungle Infantry Battalion (C Fron Roraima/7th BIS), as well as the six PEF of this battalion, were proven. Furthermore, a questionnaire was sent to C Fron Roraima/7° BIS, which was used as a source of data collection for this work. Furthermore, an analysis of the results and discussion of the data obtained was carried out. Finally, final considerations were made, seeking to respond to the intermediate objectives and, mainly, the general objective of this work.

Keywords: Special Border Platoons. Logistics.Class.

1. INTRODUÇÃO

A 1ª Brigada de Infantaria de Selva (1ª Bda Inf SI) do Exército Brasileiro é uma Grande Unidade Operacional, situada na Amazônia Brasileira, que possui dois Batalhões de Infantaria de Selva, sendo um deles o Comando de Fronteira Roraima/7º Batalhão de Infantaria de Selva (C Fron Roraima/7º BIS), que possui 06 Pelotões de Fronteira (PEF), desdobrados na fronteira da região amazônica brasileira. Além disso, a 1ª Bda Inf SI possui uma unidade de apoio logístico, a saber o 1º Batalhão Logístico de Selva (1º B Log SI).

A presença militar nas fronteiras brasileiras se deu desde a sua delimitação territorial. Ainda no período Brasil-Colônia foi identificada a necessidade de proteger as extremidades territoriais contra possíveis invasores e, por isso, foram estrategicamente construídos diversos fortes em todo o território brasileiro. Nos tempos atuais, para que houvesse a manutenção da soberania nacional e a defesa da Amazônia foi implantada a presença militar na fronteira do Norte do Brasil por meio dos Pelotões Especiais de Fronteira (PEF).

Neste contexto, sabe-se que a logística militar é definida no âmbito do Ministério da Defesa (MD) como o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas (SOUZA, 2013).

O Comando Logístico (COLOG) é o responsável pelas ações estratégicas de transporte e suprimento no Exército Brasileiro (EB), contando pra isso, no caso específico do CMA, com a Força Aérea Brasileira (FAB), organizações militares do EB e com a contratação de meios de transporte civis e aquisições de itens de suprimento junto a diversos fornecedores de todo Brasil, tudo descrito no diagnóstico logístico (BRASIL, 2016).

No Comando Militar da Amazônia (CMA), a estrutura de apoio logístico na Amazônia Ocidental teve a primeira organização definida no final da década de 1960. Desde então, a necessidade de ocupação da região para a estratégia de defesa nacional, fez com que o efetivo das tropas locais aumentasse para um número de cerca de quatro vezes maior. No entanto, a estrutura de apoio logístico a essas novas Organizações Militares (OM) pouco se modificou desde então (BRASIL, 2017).

Por fim, o Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia (CECMA), é a OM que executa a função logística transporte, nas principais vias da Amazônia Ocidental: os rios. A Unidade presta apoio logístico de transporte fluvial a todas as Grandes Unidades do CMA, exceção feita à 1ª Bda Inf SI (BRASIL, 2017).

2. JUSTIFICATIVA

Pode-se dizer, de maneira geral, que os processos de apoio logístico de suprimento classe I são caracterizados por sua elevada complexidade, necessitando de planejamento e execução eficazes em diversos níveis.

No âmbito dos pelotões especiais de fronteira dos batalhões da 1ª Brigada de Infantaria de Selva do Exército Brasileiro, situados nas fronteiras do Brasil com a Venezuela e a Guiana Inglesa, essa complexidade aumenta consideravelmente, devido às características fisiográficas e particularidades daquela região.

Neste contexto, a logística na região amazônica pode ser realizada, com ressalvas, pelos modais de transporte rodoviário, aeroviário e aquaviário. Assim sendo, este estudo buscará identificar qual é o principal modal de transporte utilizado para a logística de suprimento classe I dos pelotões especiais de fronteira dos batalhões da brigada supramencionada, bem como verificar qual é o mais viável.

3. OBJETIVO GERAL:

O objetivo geral da presente pesquisa científica é identificar o modal mais viável de transporte utilizado para a logística de suprimento classe I dos pelotões especiais de fronteira dos batalhões da 1ª Bda Inf Sl.

3.1 Objetivos específicos da pesquisa:

a) Conhecer quais os modais de transporte mais utilizados pela 1ª Bda Inf Sl para realizar a logística de suprimento classe I dos seus pelotões especiais de fronteira subordinados.

b) Conhecer quais são as vantagens dos modais de transporte utilizados pela 1ª Bda Inf Sl para realizar a logística de suprimento classe I dos seus pelotões especiais de fronteira subordinados.

c) Conhecer quais são as desvantagens dos modais de transporte utilizados pela 1ª Bda Inf Sl para realizar a logística de suprimento classe I dos seus pelotões especiais de fronteira subordinados.

d) Verificar qual é o modal de transporte mais viável para a 1ª Bda Inf Sl utilizar na logística de suprimento classe I dos pelotões especiais de fronteira dos seus batalhões subordinados, visando eficácia e presteza.

4. DESENVOLVIMENTO

Nesta parte, foram abordados, de uma maneira mais aprofundada, os assuntos a respeito dos conceitos que foram estudados no decorrer deste trabalho, tais como: os pelotões especiais de fronteira do Exército Brasileiro (EB); os pelotões especiais de fronteira dos batalhões da 1ª Brigada de Infantaria de Selva (1ª Bda Inf SI); os aspectos da região amazônica brasileira; e sobre a logística de suprimento classe I dos pelotões especiais de fronteira dos batalhões da 1ª Bda Inf SI.

4.1 Os Pelotões Especiais de Fronteira do Exército Brasileiro na região Norte do Brasil

Os Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) do Exército Brasileiro (EB), localizados na região norte do Brasil, foram idealizados visto às peculiaridades do ambiente Amazônico, encontrando-se em áreas de difícil acesso, assim garante a presença física de tropas, representando a nação em locais da Amazônia Brasileira (MIRANDA, 2012).

As atividades dos PEF são norteadas pela tríade da Soberania na área de fronteira: vida, combate e trabalho. Tais atividades estão relacionadas à sobrevivência do PEF (vida); à vigilância e ao combate a crimes fronteiriços (combate); e às demais atividades relacionadas aos serviços no PEF e às comunidades que existem próximas aos PEF (trabalho) (BRASIL, 2020).

Atualmente, o Comando Militar da Amazônia (CMA) possui 01 (uma) Companhia Especial de Fronteira (CEF), 21 (vinte e um) PEF e 01 (um) Destacamento Especial de Fronteira (DEF), que estão localizados em pontos estratégicos da fronteira amazônica com o objetivo da presença do Estado nos locais isolados da fronteira Brasileira (EXÉRCITO BRASILEIRO, 2023b).

Por meio da Figura 1, da próxima página, é possível verificar a distribuição dos Pelotões e Destacamentos Especiais de Fronteira do CMA. Cabe destacar que a CEF, o DEF e os PEF, que não são da 1ª Bda Inf SI, não serão objetos de estudo no presente trabalho.

Figura 1 – MAPA DA LOCALIZAÇÃO DOS PEF DO CMA



Fonte: REVISTA VERDE OLIVA, 2018, p.11.

A partir da figura 1, na qual é mostrada a localização central dos PEF do CMA, é possível enxergar o quão importante é a capacidade de um país de manter a segurança de suas fronteiras, pois é isto e de grande importância para impedir a prática de atividades ilegais, bem como do cometimento de crimes transfronteiriços ambientais nas regiões de fronteira, que afetam a sociedade e a economia do país. Assim sendo, pode-se dizer que, na realidade brasileira, as principais unidades militares que monitoram as fronteiras brasileiras são os Pelotões Especiais de Fronteira (PEF).

O Pelotão deverá atuar em quatro campos: o operacional, o administrativo, o público interno e a comunidade. Um grande fator de sucesso é cuidar para que esses quatro campos estejam harmônicos. O apoio e assessoramento de oficiais e sargentos do PEF, junto ao comandante, são fundamentais para o bom andamento das atividades em cada um desses campos (BRASIL, 2020, p.9).

4.1.1 Constituição

Para cumprir as missões impostas ao PEF, como podemos observar no Quadro de Claros Previstos (QCP) de um Batalhão de Infantaria de Selva/Comando de Fronteira, um Pelotão Especial de Fronteira é composto por aproximadamente 60 (sessenta) militares entre oficiais, sargentos,

cabos e soldados. Os oficiais e sargentos ocupam funções de comando e chefia importantes para o bom andamento das atividades do PEF. Atualmente, são descritas 4 (quatro) funções de comando “chaves” para conduzir os homens por meio da liderança: os tenentes comandante e subcomandante de pelotão, o 1º ou 2º sargentos adjunto de pelotão e os 3 (três) 3º Sargentos comandantes de Grupo de Combate (GC). Esses homens são os responsáveis por conduzir a tríade da Soberania, a vida, o Combate e o Trabalho do Pelotão (BRASIL, 2023b).

4.1.2 Missões do PEF

Como já vimos, a tríade que norteia as missões do PEF, o equilíbrio entre as 3 (três) áreas que a formam, a militar (Combate), a sobrevivência (Vida) e a execução de serviços diversos (Trabalho), são de suma importância para que a missão seja cumprida com excelência (BRASIL, 2020).

Não se pode ter dúvida que a missão principal do PEF é o COMBATE, pois essa foi a intenção primordial para a instalação dos mesmos, porém a VIDA e TRABALHO são as missões que dão aos PEF as características de uma Organização Militar (OM) de natureza especial (BRASIL, 2020).

O PEF deve estar constantemente preparado e adestrado para cumprir missões isoladamente em área de selva, missões como vigilância de pontos ou frentes limitadas, reconhecer área, eixo fluvial ou terrestre, defender as instalações do PEF, controlar campo de pouso e pista de pouso na sua área (BRASIL, 2020).

4.1.3 Preparação

Tendo em vista a contínua preparação dos militares, o Programa de Adestramento e a conservação de padrões deverá ficar a cargo do Comandante (Cmt) do PEF, bem como a Capacitação Técnica e Tática do Efetivo Profissional (CTTEP), o que deve ser orientado pelo Comandante de Subunidade (Cmt SU) e fiscalizado pelo Oficial de Operações da OM (S/3). Assim sendo, os militares, mesmo que isolados no PEF, continuam sua preparação aos moldes do que acontece com os demais militares que estão na sede (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2017).

Os PEF deverão estar permanentemente em condições de realizar as atividades de combate, pois como já dito, é a missão prioritária do PEF na região (BRASIL, 2020).

Entre as atividades de combate podemos destacar o reconhecimento de fronteiras e de eixos fluviais, controle de pista de pousos, combate ao garimpo, a crimes contra indígenas e contra tráfico de drogas e pessoas, e possíveis ações contra Força Adversa (BRASIL, 2020).

Dentre as atividades realizadas, no dia-a-dia do PEF, relacionadas com a VIDA e TRABALHO, que junto com o COMBATE formam a tríade da soberania, podemos destacar:

- a. Saúde – educação preventiva, tratamento, prevenção de acidentes de trabalho e doméstico, palestras de combate à vícios, controle sanitário do rancho e dos Próprios Nacionais Residenciais (PNR) (casas que moram os militares), como forma de prevenir doenças.
- b. Educação – Funcionamento das escolas nos PEF, inclusão no EAD do Colégio Militar de Manaus, Ensino musical da fanfarra do PEF e incentivo a leitura.
- c. Lazer – prática de esportes, competições locais, reuniões comunitárias, apresentações musicais e passeios.
- d. Alimentação – produção de alimentos, plantações, criação de animais, incentivo à população local e familiares para a plantação e criação de animais.
- e. Esperança – Apoio espiritual por meio de cultos e visitas, ação de comando dos Cmt de todos os níveis, participação das esposas e atuação do pessoal da área de saúde (psicólogos).
- f. Serviços – Serviços de oficinas de solda, carpintaria, marcenaria, serralheria, elétrica e mecânica, manutenção de embarcações, manutenção da rede hidráulica e elétrica, consertos em alvenarias e artesanato local.
- g. Construções – melhoramentos do PEF e PNR.
- h. Manutenção – Conservação do patrimônio do PEF (BRASIL, 2020, p.22).

Ademais, a atividade de inteligência, é algo muito realizado pelos PEF e importante para o Exército Brasileiro, pois estes são caracterizados como uma agência de inteligência Classe C, pois visa obter o máximo de informações sobre as localidades e região próxima ao PEF, informações essas que podem ser utilizadas para operações futuras (BRASIL, 2020).

4.2 Os Pelotões Especiais de Fronteira dos batalhões da 1ª Brigada de Infantaria de Selva

A 1ª Bda Inf Sl do Exército Brasileiro (EB) é uma brigada de infantaria de selva, valor grande unidade operacional, que é subordinada ao Comando Militar da Amazônia. Esta Brigada possui dois Batalhões de Infantaria de Selva, sendo que apenas um deles é comando de fronteira. Assim sendo, somente este batalhão possui pelotões especiais de fronteira. Além disso, a 1ª Bda Inf Sl possui uma unidade de apoio logístico, que é o 1º Batalhão Logístico de Selva (1º B Log Sl). (EXÉRCITO BRASILEIRO, 2023b)

O batalhão de infantaria da 1ª Bda Inf Sl que possui PEF é o Comando de Fronteira Roraima/7º Batalhão de Infantaria de Selva (C Fron Roraima/7º BIS), que está situado em Boa vista-

RR. Esta OM possui 06 Pelotões de Fronteira (PEF), desdobrados na fronteira da região amazônica brasileira. (EXÉRCITO BRASILEIRO, 2023b).

FIGURA 3: AMAZÔNIA LEGAL BRASILEIRA



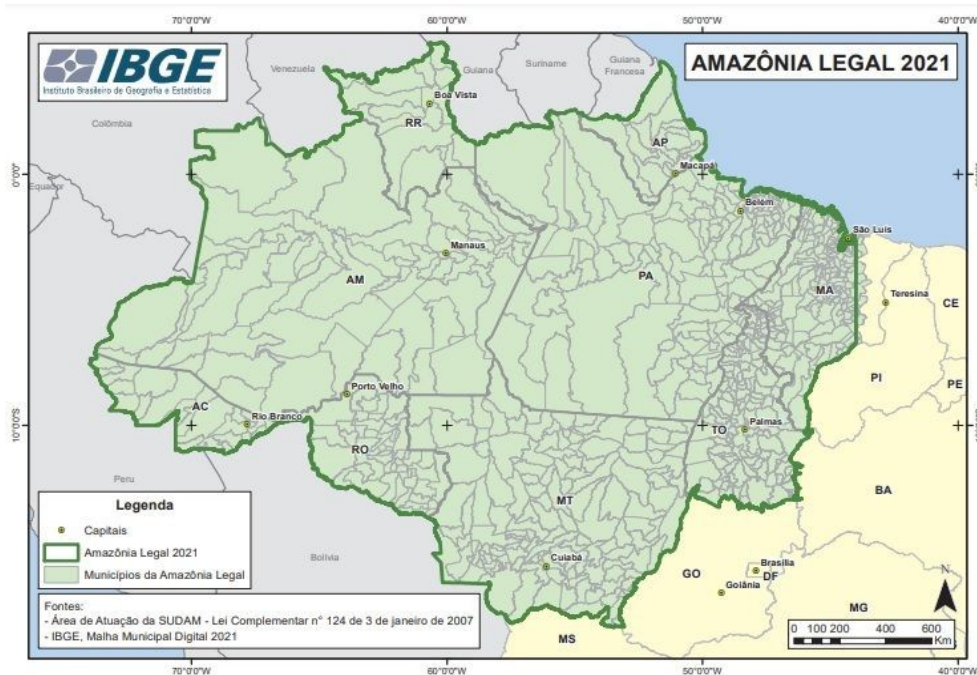
Fonte: OS PELOTÕES ESPECIAIS DE FRONTEIRA DO ESTADO DE RORAIMA: UMA MEDIDA ESTRATÉGICA PARA A SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL, 2023, p.3.

Observa-se, por meio da figura 3, que o ambiente operacional correspondente a área de responsabilidade do C Fron/Roraima/7º BIS é complexa e variada. A Unidade possui 6 (seis) PEF, a saber: 1º PEF, localizado em Bonfim-RR, 2º PEF, localizado em Normandia-RR, 3º PEF, estabelecido em Pacaraima-RR, 4º PEF e 5º PEF, situados nas regiões de Surucucu e Auaris, respectivamente, dentro da Terra Indígena Yanomami, e o 6º PEF, localizado em Uiramutã-RR. Cabe destacar que somente se tem acesso ao 4º e ao 5º PEF por meio de transporte aéreo a partir da capital do estado de Roraima, Boa Vista. (RODRIGUES, 2023).

4.3 Os aspectos da amazônia brasileira

De acordo com as Instruções Provisórias IP 72-1 - Operações na Selva (BRASIL,1997a, p. 2-1) a Amazônia Brasileira possui uma área aproximada de 5 milhões de quilômetros quadrados, correspondente a mais de 50% do território nacional. Contém a maior bacia hidrográfica do planeta, a dos rios Negro e Solimões (Amazonas), estendendo-se do oceano Atlântico aos contrafortes dos Andes, limitada ao norte pelo planalto Guianense e ao sul pelo planalto Central Brasileiro.

FIGURA 3: AMAZÔNIA LEGAL BRASILEIRA



Fonte: <https://portalamazonia.com/amazonia/amazonia-legal> . Acesso em: 03 nov. 23.

Com o intuito de compreender as especificidades do ambiente operacional amazônico, é de grande relevância ressaltar, pelo menos de forma sucinta, os principais aspectos fisiográficos que determinam a singularidade desta área como o relevo, a vegetação, a hidrografia e o clima. Cabe destacar que tais aspectos exercem grande influência na utilização dos modais de transporte utilizados para a logística de suprimento classe I dos pelotões especiais de fronteira localizados nesta região brasileira.

4.3.1 Relevo

As Instruções Provisórias IP 72-1- Operações na Selva (1997a, p. 2-2) caracterizam o relevo da planície amazônica da seguinte forma:

A região é caracterizada, topograficamente, por um imenso baixo platô, abrangendo as áreas de terra firme, por uma planície, que engloba as áreas alagadiças de várzeas, e pelas encostas de dois planaltos que a limitam, o CENTRAL, ao sul, e o DAS GUIANAS, ao norte. A planície estende-se de leste para oeste com uma baixíssima declividade. A densa cobertura da floresta faz com que não existam documentos topográficos que representem com fidelidade o relevo no interior da selva, mas sabe-se que este terreno é bastante movimentado, com aclives e declives, formando pequenos vales conhecidos como “socavões”, com desníveis de até 40 m (BRASIL, 1997a, p. 2-2).

Sendo assim, de forma genérica, o relevo da região amazônica, possui a aparência, vista de cima, de uma camada contínua de copas, situadas a aproximadamente 50 metros do solo, mas sabe-se que as árvores nascem em curvas de nível diferentes e somente se nivelam para alcançarem a luz solar.

4.3.2 Vegetação

Inicialmente, faz-se necessário, entender a diferença entre a definição militar de “selva” e de “floresta”, tendo em vista que por diversas vezes é citado no presente trabalho o termo “selva”. A IP 72-1 – Operações na Selva, apresenta o seguinte conceito relativo à selva:

Selvas são áreas de florestas equatoriais ou tropicais densas e de clima úmido ou super-úmido. Situam-se em regiões de fraca densidade demográfica, com baixo desenvolvimento industrial, comercial e cultural, de precárias condições de vida, com acentuada escassez de vias de transporte terrestre, ao longo de extensas áreas de planície, planalto ou montanha. São encontradas nas zonas tropicais da AMÉRICA, ÁFRICA e ÁSIA (BRASIL, 1997a, p. 1-1)

Portanto, o termo “selva” tem um significado militar mais amplo do que apenas a floresta; inclui também os rios, as localidades, as regiões desmatadas e as serras. Assim, quando se deseja enfatizar o aspecto de vegetação, são utilizados vocábulos como “floresta” ou “mata”.

Neste contexto, pode-se dizer que a vegetação é um aspecto fisiográfico muito relevante no estudo deste trabalho, pois influencia nos modais de transporte utilizados na região amazônica brasileira. Cabe ressaltar que, apesar da observação aérea da selva sugerir uma uniformidade da mata, a floresta não se apresenta de maneira regular em seu interior, dividindo-se em floresta de terra firme e floresta de terras inundáveis, a saber:

A floresta de Terra Firme ocupa áreas que se acham fora do alcance das águas das cheias e constitui a floresta Amazônica típica, com árvores de grande porte onde as copas se entrelaçam impedindo a penetração de raios solares. Abaixo dessa cobertura vegetal, o ambiente é úmido e sombrio na floresta de terra firme, são encontradas duas variações: a floresta Úmida Primária (em terras baixas e terras altas), constituída de um complexo

aglomerado de numerosas espécies de árvores, trepadeiras e outros vegetais, dispostas em camadas de diferentes alturas (de 30 m a 40 m), com troncos lisos e diâmetro variando em torno de 1 m. Seu interior é permeável ao movimento de tropas à pé; Há ainda a floresta Úmida Secundária, normalmente encontrada nas vizinhanças das aldeias, vilas e estradas, com pouca profundidade (cerca de 50 m a 100 m). Consiste numa densa mistura de moitas, espinheiros e trepadeiras existentes em regiões que foram limpas de sua vegetação natural, utilizadas e, posteriormente, abandonadas. O seu interior apresenta grande dificuldade ao movimento de tropas à pé. Ela ocorre principalmente onde a mão do homem já iniciou o desmatamento, ou seja, na vizinhança dos povoados e às margens das rodovias (BRASIL, 1997a, p. 2-2).

4.3.3 Hidrografia

A hidrografia, da mesma maneira que a vegetação, é uma das características fisiográficas determinantes na utilização dos modais de transporte a serem utilizados na amazônia brasileira. Os rios que formam a Bacia Amazônica, que é a maior bacia hidrográfica do mundo, são os principais meios utilizados para o transporte da região e, assim sendo, são as principais vias de acesso às localidades e centros urbanos da região amazônica.

O rio SOLIMÕES/AMAZONAS é a artéria principal de todo esse sistema e entrando em território brasileiro em TABATINGA-AM, vai desaguar no oceano ATLÂNTICO depois de percorrer 3.165 km. Sua largura média é de 4 km a 5 km, mas na foz de seus maiores afluentes chega a atingir mais de 20 km. [...] A bacia como um todo possui cerca de 23.000 km de vias navegáveis e permite a navegação de grande calado, em qualquer época do ano, até IQUITOS, no PERU. [...] Os rios da bacia sofrem grande influência das chuvas, modificando completamente a paisagem do período da cheia para a seca, ocasionando problemas à navegação. A sinuosidade dos rios, a variação da topografia dos seus leitos, associada à inexistência de documentos hidrográficos, impõem uma série de condicionantes à navegação nos rios amazônicos, tais como [...] dificuldade de acesso a pontos afastados da calha principal a embarcações da Marinha de Guerra, que possam prover um maior apoio de fogo[...] (BRASIL, 1997a, p. 2-5).

Na bacia Amazônica, nos meses de setembro e outubro começam as chuvas nas vertentes orientais dos Andes, regiões do Peru e Bolívia, e no Planalto Central Brasileiro, áreas que dão origem aos afluentes da margem direita do rio Solimões–Amazonas. Nos meses de fevereiro e março, tais rios atingem a enchente máxima (BRASIL, 1997a).

Em fins de abril e princípio de maio, baixam as águas nos altos rios da Amazônia. Nesse período, coincidindo com o início da vazante dos afluentes da margem direita, ocorrem as chuvas no Planalto das Guianas e contrafortes dos Andes, desaguando seus excessos de abril a junho na calha principal. É nessa época (junho e julho) que o Solimões–Amazonas atinge o seu máximo,

verificando-se o mínimo no período de outubro e novembro, quando cessam os excessos de deságue da margem esquerda. (BRASIL, 1997a)

Assim sendo, pode-se concluir que, o regime do rio Amazonas pode ser dividido em: período de enchente, de novembro a junho (nível máximo: junho e julho), e período de vazante: julho a outubro (nível mínimo: outubro e novembro).

5. A LOGÍSTICA DE SUPRIMENTO CLASSE I DOS PEF DA 1ª BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA

Como vimos no início deste trabalho, a logística militar é definida, no âmbito do Ministério da Defesa (MD), do qual o EB é subordinado, como o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas. Podendo também ser considerada como o conjunto de atividades necessárias para apoiar a criação, movimentação, engajamento, desengajamento e desativação de um comando ou força operativa, com base nas estimativas de necessidades por elas formuladas. (SOUZA, 2013).

Neste contexto, a função logística suprimento refere-se ao conjunto de atividades que trata da previsão e provisão de todos os itens necessários às organizações e às forças apoiadas. Tem como atividades o levantamento das necessidades, a obtenção e a distribuição. (BRASIL, 2022).

No âmbito do Exército Brasileiro, o órgão responsável por executar as atividades logísticas é o Comando Logístico (COLOG). Tal órgão é responsável pelas ações estratégicas de transporte e suprimento na força terrestre. No caso específico da Amazônia Ocidental e do Comando Militar da Amazônia, conta com o apoio da Força Aérea Brasileira (FAB), organizações militares logísticas do EB e com a contratação de meios de transporte civis e aquisições de itens de suprimento junto a diversos fornecedores de todo Brasil (BRASIL, 2016).

Neste contexto, o 12º Batalhão de Suprimento (12º B Sup) possui como missão prover, nas diversas classes de suprimento, as Organizações Militares situadas na Amazônia Ocidental, abarcando os Estados do Amazonas, Roraima, Rondônia e Acre. (BRASIL, 2021).

Ademais, o 12º B Sup subordina-se diretamente à 12ª Região Militar (12ª RM) e, mediante canal técnico, ao Comando Logístico (COLOG). Além dessas subordinações, enquadra-se também nos demais sistemas do Exército Brasileiro (EB). (PEREIRA, 2019).

No que tange à logística de classe I da 1ª Bda Inf Sl, atualmente, o 12º B Sup realiza o suprimento desta brigada em comboios terrestres até o 1º Batalhão Logístico de Selva (1º B Log Sl). A partir daí, este batalhão logístico recebe e armazena o suprimento, bem como distribui as diversas classes para as Organizações Militares sediadas em Roraima (BRASIL, 2016).

Neste senda, o C Fron Roraima/7º BIS é uma OM diretamente subordinada à 1ª Bda Inf Sl. Sendo assim, conforme exposto acima, esta organização militar recebe o suprimento, dentre eles o de classe I, do 1º B Log Sl. Desta feita, o C Fron Roraima/7º BIS é o responsável por realizar a logística de suprimento classe I dos seus 06 pelotões especiais de fronteira subordinados.

Neste contexto, de acordo com a tabela abaixo, podemos definir quais são as classes de suprimento consideradas pelo Exército Brasileiro.

TABELA 1 – CLASSES DE SUPRIMENTO

CLASSE	DESCRIÇÃO
I	Subsistência, incluindo ração animal e água.
II	Material de intendência, englobando fardamento, equipamento, móveis, utensílios, material de acampamento, material de expediente, material de escritório e publicações. Inclui vestuário específico para Defesa Química, Biológica, Radiológica e Nuclear (DQBRN).
III	Combustíveis, óleos e lubrificantes (sólidos e a granel).
IV	Construção, incluindo equipamentos e materiais de fortificação.
V	Armamento e munição (inclusive DQBRN), incluindo foguetes, mísseis, explosivos, artifícios pirotécnicos e outros produtos relacionados.
VI	Material de engenharia e cartografia
VII	Tecnologia da informação, comunicações, eletrônica e informática. Inclui equipamentos de imageamento e de transmissão de dados e voz.
VIII	Saúde (humana e veterinária), inclusive sangue.
IX	Motomecanização, aviação e naval. Inclui viaturas para DQBRN.
X	Materiais não incluídos nas demais classes, itens para o bem estar do pessoal, artigos reembolsáveis e equipamentos (detecção e descontaminação) DQBRN.

FONTE: Manual de Campanha Logística Militar Terrestre – EB70-MC-10.238. 2022.

Ademais, em relação ao transporte do suprimento, em função da via utilizada, o transporte abrange quatro modalidades: aquaviário (oceânico; costeiro ou de cabotagem; e vias interiores); terrestre (rodoviário e ferroviário); aéreo; e dutoviário. (BRASIL, 2022).

A modalidade de transporte depende das condições geográficas e meteorológicas, bem como da situação da infraestrutura existente na área. Para a seleção adequada do modal a ser utilizado, deverão ser considerados, entre outros, os seguintes fatores: tipo de operação, prioridade das demandas, prazos de execução, tipos de carga, recursos disponíveis, nível de serviço, restrições impostas e risco logístico admitido, buscando-se a adoção de sistemas flexíveis e responsivos às mudanças de situação. (BRASIL, 2022).

Assim sendo, o modal de transporte que é empregado para suprir os PEF da 1ª Bda Inf Sl, depende dos fatores acima descritos relacionados com a localização e vias de acesso de cada um dos seis (06) PEF orgânicos do C Fron Roraima/7º BIS.

6. METODOLOGIA

No presente trabalho, foi realizada uma pesquisa exploratória, descritiva, aplicada, qualitativa, por meio dos procedimentos técnicos de pesquisa bibliográfica e de levantamento e coleta de dados, possuindo assim parte de dados primários e secundários. Tal pesquisa visou realizar um estudo sobre a logística de classe I dos pelotões especiais de fronteira dos batalhões da 1ª Bda Inf Sl.

Assim sendo, primeiramente, foi feita uma revisão de literatura por meio de uma pesquisa bibliográfica e documental em manuais técnicos, trabalhos anteriores, revistas e “sites” eletrônicos oficiais, portarias, manuais e artigos envolvendo o tema deste trabalho.

Ademais, foi realizado um levantamento e coleta de dados, utilizando-se um questionário que foi enviado, por meio de um documento interno do Exército (DIEx), via online, pelo sistema de protocolo eletrônico de documentos (SPED) do EB, para os C Fron Roraima/7ª BIS da 1ª Bda Inf Sl. Tal questionário foi respondido, no período de 07 a 20 de novembro de 2023, por um militar oficial, daquela organização militar, que é o responsável pela logística de classe I dos PEF. Destaca-se que este oficial, que respondeu o questionário, é o único responsável por planejar, coordenar, gerenciar e fiscalizar esta logística no Batalhão em questão, por isso somente ele respondeu as perguntas. Este questionário foi utilizado para levantar as respostas necessárias para

responder o problema e atingir os objetivos deste trabalho, que também foram utilizadas na parte da discussão e resultado, bem nas considerações finais.

6. RESULTADO E DISCUSSÃO

Neste tópico, foi realizada uma análise qualitativa de conteúdo dos assuntos abordados na parte do desenvolvimento deste trabalho, bem como das respostas do questionário que foi enviado para o C Fron Roraima/7ª BIS. Tal análise buscou dar um maior embasamento para que se atingisse o objetivo geral deste trabalho.

Assim sendo, verificou-se que a 1ª Bda Inf SI e suas organizações militares subordinadas, estão localizadas na região amazônica brasileira. Região esta, na qual os aspectos fisiográficos, como o relevo, a vegetação e a sua hidrografia, exercem grande influência nas suas vias de acesso, bem como na utilização dos modais de transporte de materiais e pessoas naquela região do Brasil.

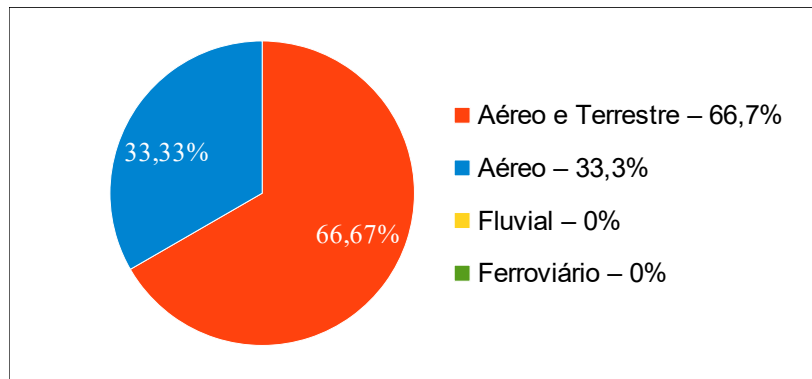
Ademais, observou-se que os Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) do Exército Brasileiro, situados no norte do país, encontrando-se em áreas de difícil acesso, na região de fronteira com os países da América do Sul, que fazem divisa com a amazônia legal brasileira, o que impacta diretamente nos eixos, que dão acesso a estes pelotões, bem como nos modais de transporte que são utilizados para supri-los. Além disso, verificou-se que todos estes PEF possuem missões, preparo e constituição semelhantes. Cabe destacar que, cada PEF é composto por aproximadamente 60 (sessenta) militares entre oficiais, sargentos, cabos e soldados, o que demanda um ressuprimento de classe I, periódico, de uma quantidade razoável de itens de subsistência, necessitando assim de um adequado modal de transporte para levar tais itens até estes pelotões de fronteira.

Neste contexto, foi observado que apenas um batalhão da 1ª Bda Inf SI possui PEF. Este batalhão é o C Fron Roraima/7º BIS, que possui seis destes pelotões, como se segue: 1º PEF, 2º PEF, 3º PEF e 6º PEF localizados, respectivamente nos municípios de Bonfim, Normandia, Pacaraima e Uiramutã, todos no estado de Roraima. Além do 4º PEF (Surucucu) e 5º PEF (Auaris), localizados dentro da Terra Indígena Yanomami, também em Roraima.

Outrossim, verificou-se, também, que nenhum destes PEF, supramencionados, tem acesso por via fluvial e que os dois últimos (4º PEF e 5º PEF) só tem acesso por via aérea, pois encontram-se em área indígena, dentro da floresta amazônica e há uma distância razoavelmente grande da capital do estado, Boa Vista, onde fica o batalhão a quem são subordinados. Ademais, de acordo com as respostas do questionário recebido do C Fron Roraima/7º BIS, concluiu-se que o 1º PEF, o

2º PEF, o 3º PEF e o 6º PEF tem acesso por via terrestre e aérea, mas que nenhum desses seis pelotões tem acesso por via fluvial e ferroviária, como pode ser observado no gráfico abaixo.

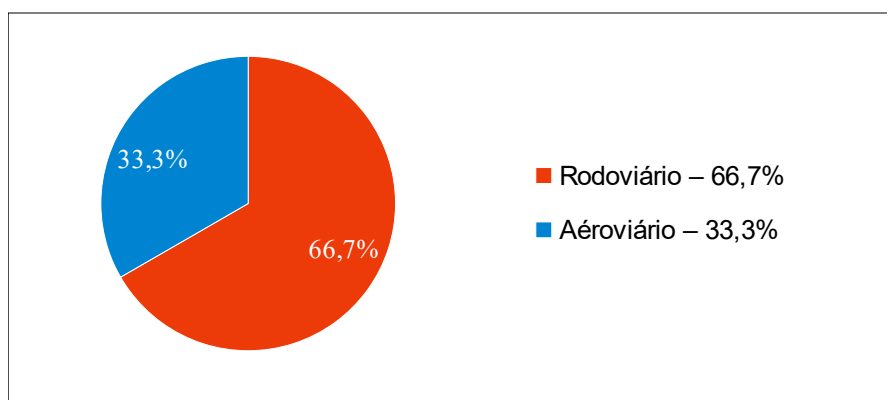
GRÁFICO 1: VIAS DE ACESSO AOS PEF



FONTE: O autor (2023).

É importante salientar que, conforme visto no desenvolvimento deste trabalho, as vias de acesso as condições geográficas e meteorológicas são fundamentais para a definição dos modais de transporte que são utilizados pelo C Fron Roraima/7º BIS para realizar a função logística de suprimento classe I dos seus PEF. Assim sendo, de acordo com a análise dos dados colhidos das vias de acesso dos PEF, bem do questionário supramencionados, conclui-se que o C Fron Roraima/7º BIS utiliza apenas dois modais de transporte no suprimento dos seus pelotões de fronteira. Ele utiliza do modal de transporte rodoviário para suprir de classe I os 1º PEF, 2º PEF, 3º PEF e 6º PEF, que possuem acesso por via terrestre e aérea. Já para suprir os 4º PEF e 5º PEF, este Batalhão de Selva utiliza o modal aeroviário, pois estes dois últimos só tem acesso por via aérea. Tal afirmação pode também ser visualizada conforme o gráfico 2 abaixo.

GRÁFICO 2: MODAIS DE TRANSPORTE UTILIZADOS NO SUPRIMENTO DE CLASSE I DOS PEF

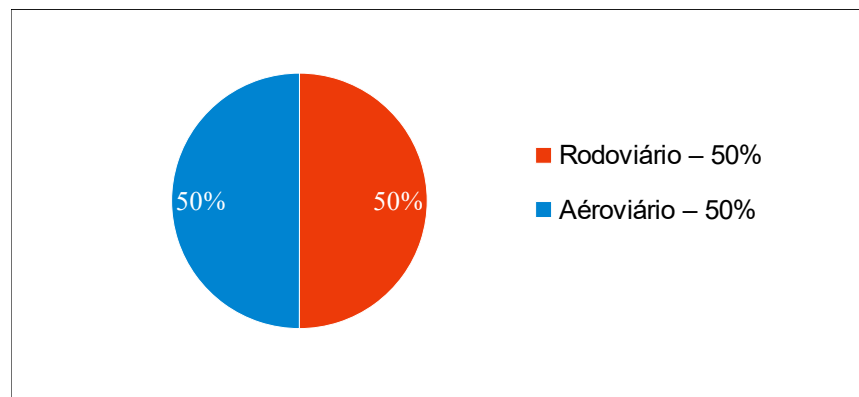


FONTE: O autor (2023).

Ademais, após analisar os dados coletados, verificou-se que os principais itens de suprimento classe I que o C Fron Roraima/7º BIS envia para os seus PEF são: Gêneros alimentícios refrigerados e secos fornecidos, mensalmente, pelo 12º B Sup, bem como gêneros adquiridos pela OM. Para esse transporte o batalhão utiliza suas próprias viaturas orgânicas, como viaturas “5 Ton” e caminhões-baú, para realizar o suprimento de classe I dos PEF que tem acesso terrestre (1º PEF, 2º PEF e 6º PEF), com exceção do 3º PEF (Pacaraima), que são empregadas as viaturas do 1º Blog SI, em aproveitamento ao ressuprimento quinzenal da Op ACOLHIDA. Observou-se, também, que o C Fron Roraima/7º BIS utiliza o modal rodoviário em tal suprimento pelas vantagens da rapidez, proximidade, facilidade logística, por causa emprego de viaturas orgânicas e do próprio combustível armazenado na OM. No entanto, verificou-se como desvantagens no emprego do modal rodoviário, neste suprimento de classe I, as condições precárias de algumas estradas, o que implica no desgaste das viaturas e problemas mecânicos, o que ocasiona, por vezes, no atraso do calendário de ressuprimento, principalmente na época da chuva, com destaque para o 6º PEF (Uiramutã).

Já no caso do suprimento dos PEF, que só tem acesso por via aérea (4º PEF e 5º PEF), observou-se que o C Fron Roraima/7º BIS utiliza o modal aeroviário com o emprego de aeronaves da FAB, e de aeronaves de empresas aéreas locais contratadas para esse fim. Porém, verificou-se que o ideal é que o 6º PEF também fosse suprido de classe I utilizando-se o modal aeroviário, devido aos motivos elencados acima. Dessa forma, conforme observado, a porcentagem ideal de utilização de modais de transporte utilizados por este batalhão no ressuprimento dos seus PEF é de acordo com gráfico 3 abaixo.

GRÁFICO 3: UTILIZAÇÃO IDEAL DOS MODAIS DE TRANSPORTE NO SUPRIMENTO DE CLASSE I DOS PEF



FONTE: O autor (2023).

Outrossim, observou-se, que no âmbito do Exército Brasileiro, a logística militar é definida como o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas. Assim sendo, verificou-se que é muito importante que os PEF da 1ª Bda Inf SI tenham uma adequada e eficaz logística de suprimento de classe I para que possam cumprir bem as suas missões. Pois observou-se a grandeza da missão que os PEF executam em prol do país, haja vista que estes pelotões, dentro da tríade da vida, combate e trabalho, tem como missões principais manter a vigilância e a segurança das áreas de fronteira sob sua responsabilidade, buscando combater e impedir a prática de atividades ilegais, bem como o cometimento de crimes transfronteiriços e ambientais, como o tráfico de drogas e armas, a exploração mineral de garimpos ilegais, dentre outros, nas regiões da fronteira norte do Brasil, crimes estes que afetam a sociedade e a economia da nação brasileira. Assim sendo, observou-se que os PEF são as principais unidades militares que monitoram as fronteiras do Brasil.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, buscou-se identificar qual é o modal mais viável de transporte a ser empregado para a logística de suprimento de classe I dos pelotões especiais de fronteira dos batalhões da 1ª Bda Inf SI. Nesse sentido, foram levantados objetivos intermediários, além de ter sido feito um estudo e análise de dados que envolvem todos os assuntos atinentes ao tema acima exposto.

Assim sendo, fruto da análise deste trabalho pode-se concluir que a logística de suprimento de classe I dos PEF da 1ª Bda Inf SI, é de fundamental importância para que estes pelotões cumpram bem as suas missões na fronteira norte do Brasil, pois ela trata do ressuprimento de gêneros de subsistência, principalmente alimentar, para os militares que servem nestes pelotões de fronteira.

Ademais, verificou-se que apenas um batalhão da 1ª Bda Inf SI possui pelotões especiais de fronteira, que é o C Fron Roraima/7º BIS, cujo os PEF são: 1º PEF, 2º PEF, 3º PEF e 6º PEF localizados, respectivamente nos municípios de Bonfim, Normandia, Pacaraima e Uiramutã, todos no estado de Roraima. Além de dois que são localizados na terra indígena Yanomami, também em Roraima, que são o 4º PEF (Surucucu) e o 5º PEF (Auaris).

Outrossim, chega-se à conclusão de que os modais de transporte mais utilizados pela 1ª Bda Inf SI para realizar a logística de suprimento classe I dos seus pelotões especiais de fronteira

subordinados são o rodoviário e o aeroviário. Na verdade, estes são os únicos modais utilizados nesta logística, pois estes PEF só possuem vias de acesso terrestre e aérea. Sendo que os 1º PEF, 2º PEF, 3º PEF e 6º PEF tem acesso terrestre e aérea, mas os 4º PEF e 5º PEF só tem acesso aéreo. Assim sendo, verificou-se que o C Fron Roraima/7º BIS utiliza o modal rodoviário, com suas próprias viaturas para ressuprir de classe I os seus PEF de acesso terrestres, com exceção do 3º PEF que são empregadas as viaturas do 1º Blog SI. Já para suprir os PEF que só tem acesso aéreo, é utilizado o modal aeroviário com o emprego de aeronaves da FAB e de aeronaves de empresas aéreas locais contratadas.

Pode-se concluir, também, que as vantagens dos modais de transporte utilizados nesta logística de suprimento de classe I dos PEF, supramencionados, foram a rapidez, a proximidade, e a facilidade logística, por causa do emprego das viaturas orgânicas e do próprio combustível armazenado do C Fron Roraima/7º BIS, para realizar o ressuprimento dos seus PEF. No entanto, verificou-se como desvantagens, neste suprimento de classe I, as condições precárias de algumas estradas, o desgaste e os problemas mecânicos destas viaturas, o que implicam no atraso do calendário de ressuprimento, principalmente nas épocas mais chuvosas.

Por fim, conclui-se que o modal de transporte mais viável para a 1ª Bda Inf SI utilizar na logística de suprimento de classe I dos seus PEF, depende das vias de acesso para este pelotões, bem como das condições de conservação dessas vias, das condições meteorológicas e dos meios de transporte empregados nesta logística. Assim sendo, verificou-se que para o suprimento de classe I do 1º PEF, 2º PEF e do 3º PEF, o modal mais viável é o modal rodoviário. Já no caso do 4º PEF, 5º PEF e do 6º PEF, conclui-se que o modal mais viável é o aeroviário. Assim sendo, para que tal logística seja realizada de maneira eficaz e visando presteza, sugere-se que a 1ª Bda Inf SI substitua o modal de transporte rodoviário, que é utilizado, atualmente, para suprir de classe I o 6º PEF, pelo modal aeroviário, fazendo ingerências junto à FAB para que seja aumentado o apoio aéreo de transporte para seus PEF. Além disso, sugere-se, também, que esta brigada de selva procure manter a boas condições das estradas que dão acesso aos seus PEF.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Exército Brasileiro. Comando Militar da Amazônia. **Guia do Comandante de OM de Fronteira. Manaus: CMA, 2020.**
- BRASIL, Exército Brasileiro. **IP 72-1: Operações na Selva.** 1. ed. Brasília: EME, 1997a.
- BRASIL, Exército Brasileiro. **IP 72-20: O Batalhão de Infantaria de Selva.** 1. ed, Brasília: CMA, 1997b.
- BRASIL. Exército Brasileiro. **Manual de Campanha Logística Militar Terrestre – EB70-MC-10.238.** Comando de Operações Terrestres. 2ª. ed. Brasília, 2022.
- BRASIL. Exército Brasileiro. **Portaria nº 019, de 27 de janeiro de 2016.** Estado-Maior do Exército. Aprova a Diretriz para otimizar a logística no Comando Militar da Amazônia (CMA), no Comando Militar do Norte (CMN) e no Comando Militar do Oeste (CMO). 2016.
- BRASIL. Exército Brasileiro. **Quadro de Cargos Previstos (QCP) do 4º Batalhão de Infantaria de Selva/Comando de Fronteiras Acre.** Brasília, DF, 2022b.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Comando Militar da Amazônia. **A Logística na Amazônia - 12ª RM.** Manaus, AM, 2020. Disponível em: <http://www.guialog.com.br/ARTIGO325.htm>. Acesso em: 06 Nov 2023.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Comando Militar da Amazônia. **Diagnóstico Logístico do CMA. Amazônia Ocidental.** Manaus. 2017.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Comando Militar da Amazônia. **Planejamento Estratégico da Nova Concepção Logística na Amazônia Ocidental (NCLAO).** Manaus. 018.
- DANTAS, Leonardo Arêas. **O agravamento da problemática da Segurança Pública brasileira na faixa de fronteira e os seus reflexos para o preparo e emprego da Força Terrestre.** 2014. 87f. Trabalho de Conclusão de Curso- Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2014.
- EXÉRCITO BRASILEIRO. **Site do Centro de Instrução de Guerra na Selva.** Disponível em <https://www.cigs.eb.mil.br/ensino.html>. Acesso em 15 de maio. 2023 a.
- EXÉRCITO BRASILEIRO. **Site do Comando Militar da Amazônia.** Disponível em <https://www.cma.eb.mil.br/index.php/organograma>. Acesso em 16 de maio. 2023 b.
- MINISTÉRIO DA DEFESA. EB70-PP-11.013: **Programa-padrão de instrução (PEF).** Experimental. Brasília, DF: COTER, 2017.
- MIRANDA. W. D. **Defesa e Exército na Amazônia brasileira: Um estudo sobre a constituição dos Pelotões Especiais de Fronteira.** (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Pará, Belém-PA, 2012.

PEREIRA, Victor C. Souza; FILHO, João Machado. **O Emprego das Comissões de Suprimento do 12º Batalhão de Suprimento na Logística da Amazônia.** Manaus. 2019

REVISTA VERDE-OLIVA. **As ações preventivas e repressivas na Amazônia.** Brasília, DF, ano XLV, nº 242, setembro de 2018. Disponível em: <https://www.eb.mil.br/web/revista-verde-oliva/edicoes-anteriores>. Acesso em: 02 Nov. 2023.

RODRIGUES, Adriana Barcelos. **Os Pelotões Especiais de Fronteira do Estado de Roraima: Uma Medida Estratégica para a Segurança e Defesa Nacional.** Boa Vista-RR, 2023.

SOUZA, F. W. Revista Doutrina Militar Terrestre. **A Logística na Medida Certa: Novo Paradigma do Apoio na Era do Conhecimento.** Pag. 52-61. Brasília. 2013.

APÊNDICE 1



MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
BASE DE ADMINISTRAÇÃO E APOIO DA 5ª REGIÃO MILITAR
(Companhia do QG da 5ª RM-DI/1950)
BASE MAIOR AGOSTINHO JOSÉ RODRIGUES



DIEx Nº 6480-Ch SIOI 3/B Adm Ap
EB: 65378.012901/2023-14

URGENTÍSSIMO

Curitiba, 7 de novembro de 2023.

Do Comandante da Base de Administração e Apoio da 5ª Região Militar
Ao Sr Comandante do Comando de Fronteira - Roraima / 7º Batalhão de Infantaria de Selva
Assunto: Questionário do TCC do Maj J Fernandes
Anexo: Questionário_para_o_7º_Batalhão_de_Infantaria_de_Selva-Cmdo_Fron_RR

1. Informo que o Maj Inf Júnior Fernandes de Souza, que está servindo nesta Base, está realizando a 1ª fase do Curso de Gestão e Assessoramento de Estado Maior (CGAEM) do Exército Brasileiro.
2. Cabe destacar, que o CGAEM é realizado, atualmente, em duas fases. A primeira fase é realizada à distância, na modalidade EAD, com duração de um ano. Já a 2ª fase é realizada na modalidade presencial, com duração aproximada de três meses, na Escola de Saúde e Formação Complementar do EB.
3. Neste contexto, esclareço, que, durante a 1ª fase, o aluno do CGAEM realiza uma pós-graduação em Gestão Pública, que é composta por onze matérias e um Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), sendo que o aluno precisa ser aprovado nestas matérias e no TCC para concluir esta fase e passar para a segunda.
4. Nesta senda, informo, também, que o Maj J Fernandes escolheu como o tema do seu TCC um assunto relacionado com a função logística suprimento de classe I dos Pelotões de Fronteira (PEF) da 1ª Bda Inf SI, grande comando do qual essa OM é subordinada e que possui PEF.
5. Assim sendo, esclareço, também, que segue em anexo um questionário a respeito do assunto do TCC do Maj J Fernandes.
- 6.

(DIEx Nº 6480-Ch SIOI 3/B Adm Ap , 7 de novembro de 2023 - EB: 65378.012901/2023-141/2)

Ademais, solicito que esse Comando de Fronteira possa determinar que um oficial, responsável pelo suprimento de classe I dos PEF desse Btl, responda este questionário e envie as respostas para esta OM, até o dia 20 de novembro de 2023, para que o militar em questão possa concluir o seu TCC dentro do prazo estipulado.

7. Por fim , informo que tais respostas são de fundamental importância para a conclusão do TCC do Maj J Fernandes, a quem coloco à disposição, para eventuais dúvidas, por meio do Tel (62) 98237-6210.

AGNELO ALBERTO PERES MOREIRA - Cel
Comandante da Base de Administração e Apoio da 5ª Região Militar

"200 ANOS DO TENENTE ANTONIO JOÃO: HERÓI DA EPOPEIA DE DOURADOS"

(DIEx Nº 6480-Ch SIOI 3/B Adm Ap , 7 de novembro de 2023 - EB: 65378.012901/2023-142/2)

APÊNDICE 2



SOCIEDADE EDUCACIONAL LEONARDO DA VINCI S/S LTDA
CENTRO UNIVERSITÁRIO LEONARDO DA VINCI - UNIASSELVI

Curso: Gestão em Administração Pública

Disciplina/Módulo: TCC

Pós-graduando(a): Maj Júnior Fernandes de Souza

TEMA: A Logística de Suprimento Classe I dos Pelotões Especiais de Fronteira dos Batalhões da 1ª Brigada de Infantaria de Selva do Exército Brasileiro

Questionário para o Cmdo Fron RR/7º BIS

- 1) Quantos Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) esta Organização Militar (OM) possui?
- 2) Quais são os principais itens de suprimento de Classe I que são transportados para os seus Pelotões de Fronteira subordinados?
- 3) Todos estes PEF possuem vias de acesso e transporte fluvial, terrestre, aéreo e ferroviário? Caso a resposta seja negativa, quais são as vias de acesso e transporte que cada PEF dessa OM possui?
- 4) Quais são os modais de transporte que essa OM utiliza para realizar a função logística de suprimento de classe I para cada um dos seus PEF subordinados?
- 5) Quais são os meios de transporte que essa OM utiliza para realizar a função logística suprimento de classe I para cada um dos seus PEF?
- 6) Quais são as vantagens dos modais de transporte, que essa OM utiliza para realizar a função logística suprimento de classe I dos seus PEF subordinados?
- 7) Quais são as desvantagens dos modais de transporte, que essa OM utiliza para realizar a função logística suprimento de classe I dos seus PEF subordinados?



SOCIEDADE EDUCACIONAL LEONARDO DA VINCI S/S LTDA
CENTRO UNIVERSITÁRIO LEONARDO DA VINCI - UNIASSELVI

- 8) Qual é o modal de transporte que essa OM mais utiliza para realizar a função logística suprimento de classe I dos seus PEF subordinados?
- 9) Qual é o modal de transporte, que essa OM julga ser o mais viável para realizar a função logística suprimento de classe I dos seus PEF?

ANEXO 1



SOCIEDADE EDUCACIONAL LEONARDO DA VINCI S/S LTDA
CENTRO UNIVERSITÁRIO LEONARDO DA VINCI - UNIASSELVI

Curso: Gestão em Administração Pública

Disciplina/Módulo: TCC

Pós-graduando(a): Maj Júnior Fernandes de Souza

TEMA: A Logística de Suprimento Classe I dos Pelotões Especiais de Fronteira dos Batalhões da 1ª Brigada de Infantaria de Selva do Exército Brasileiro

Questionário para o Cmdo Fron RR/7º BIS

1) Quantos Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) esta Organização Militar (OM) possui?
06 (seis) PEF.

2) Quais são os principais itens de suprimento de Classe I que são transportados para os seus Pelotões de Fronteira subordinados?

Gêneros alimentícios refrigerados e secos (QR e QS), de acordo com o fornecimento mensal realizado pelo OP (12º BSup) e com a aquisição de gêneros feita pela OM.

3) Todos estes PEF possuem vias de acesso e transporte fluvial, terrestre, aéreo e ferroviário? Caso a resposta seja negativa, quais são as vias de acesso e transporte que cada PEF dessa OM possui?

1º PEF (Bonfim), 2º PEF (Normandia), 3º PEF (Pacaraima) e 6º PEF (Uirumutã) possuem acesso terrestre e aéreo.

4º PEF (Surucucu) e 5º PEF (Auaris) encontram-se no interior da TI Yanomami, sendo acessados somente pelo modal aéreo.

4) Quais são os modais de transporte que essa OM utiliza para realizar a função logística de suprimento de classe I para cada um dos seus PEF subordinados?

Para os PEF com acesso terrestre é utilizado o modal rodoviário, com o emprego de Vtr da própria OM e, no caso do 3º PEF, é empregada a Vtr do 1º Blog SI em aproveitamento ao ressuprimento quinzenal da Op ACOLHIDA.

Para os demais PEF, conforme dito anteriormente, o modal aéreo com o emprego de aeronaves da FAB, no contexto do PAA, e de empresa aérea local contratada para esse fim.



SOCIEDADE EDUCACIONAL LEONARDO DA VINCI S/S LTDA
CENTRO UNIVERSITÁRIO LEONARDO DA VINCI - UNIASSELVI

5) Quais são os meios de transporte que essa OM utiliza para realizar a função logística suprimento de classe I para cada um dos seus PEF?

Vtr 5 ton e caminhão-baú.

6) Quais são as vantagens dos modais de transporte, que essa OM utiliza para realizar a função logística suprimento de classe I dos seus PEF subordinados?

Rapidez, proximidade e facilidade da logística, por se tratar de emprego de Vtr orgânicas e do próprio combustível armazenado na OM

7) Quais são as desvantagens dos modais de transporte, que essa OM utiliza para realizar a função logística suprimento de classe I dos seus PEF subordinados?

Condições precárias de algumas estradas, o que implica no desgaste da Vtr e problemas mecânicos, atrasando por vezes o calendário de ressuprimento, principalmente na época da chuva (6º PEF).

8) Quais é o modal de transporte que essa OM mais utiliza para realizar a função logística suprimento de classe I dos seus PEF subordinados?

Rodoviário e aéreo.

9) Qual é o modal de transporte, que essa OM julga ser o mais viável para realizar a função logística suprimento de classe I dos seus PEF?

Rodoviário e aéreo (nesse caso, incluindo o 6º PEF, devido às condições de transitabilidade das estradas).