

**ACADEMIA MILITAR DAS AGULHAS NEGRAS
ACADEMIA REAL MILITAR (1811)
CURSO DE CIÊNCIAS MILITARES**

João Flávio Belchior Rolim

A FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE NA OPERAÇÃO ACOLHIDA

Resende

2021

João Flávio Belchior Rolim

A FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE NA OPERAÇÃO ACOLHIDA

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Ciências Militares, da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN, RJ), como requisito parcial para obtenção do título de **Bacharel em Ciências Militares.**

Orientador: Paulo Roberto Laureano do Nascimento Filho.

Resende

2021



**APÊNDICE III (TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE DIREITOS
AUTORAIS DE NATUREZA PROFISSIONAL) AO ANEXO B (NITCC)
ÀS DIRETRIZES PARA A GOVERNANÇA DA PESQUISA
ACADÊMICA E DA DOCTRINA NA AMAN**

**AMAN
2021**

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE DIREITOS AUTORAIS DE NATUREZA PROFISSIONAL

**TÍTULO DO TRABALHO: A FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE NA OPERAÇÃO
ACOLHIDA**

AUTOR: JOÃO FLÁVIO BELCHIOR ROLIM

Este trabalho, nos termos da legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado de minha propriedade.

Autorizo a ACADEMIA MILITAR DAS AGULHAS NEGRAS a utilizar meu trabalho para uso específico no aperfeiçoamento e evolução da Força Terrestre, bem como a divulgá-lo por publicação em revista técnica da Escola ou outro veículo de comunicação do Exército.

A ACADEMIA MILITAR DAS AGULHAS NEGRAS poderá fornecer cópia do trabalho mediante ressarcimento das despesas de postagem e reprodução. Caso seja de natureza sigilosa, a cópia somente será fornecida se o pedido for encaminhado por meio de uma organização militar, fazendo-se a necessária anotação do destino no Livro de Registro existente na Biblioteca.

É permitida a transcrição parcial de trechos do trabalho para comentários e citações desde que sejam transcritos os dados bibliográficos dos mesmos, de acordo com a legislação sobre direitos autorais.

A divulgação do trabalho, em outros meios não pertencentes ao Exército, somente pode ser feita com a autorização do autor ou da Direção de Ensino da ACADEMIA MILITAR DAS AGULHAS NEGRAS.

Resende-RJ, 21 de junho de 2021.

Cad JOÃO FLÁVIO BELCHIOR ROLIM

João Flávio Belchior Rolim

A FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE NA OPERAÇÃO ACOLHIDA

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Ciências Militares, da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN, RJ), como requisito parcial para obtenção do título de **Bacharel em Ciências Militares**.

Aprovado em 21 de junho de 2021.

Banca examinadora:

Paulo **Roberto** Laureano do Nascimento Filho – Ten – Oficial Orientador

Vanessa Cruz Jorge – Ten – Avaliador 2

Lucas **Jayme** Silva de Souza – Ten – Avaliador 3

Resende
2021

Dedico este trabalho primeiramente à Deus, que me guiou por esse caminho. E, também aos meus pais que sempre me apoiaram nessa jornada e sempre me ensinaram o caminho do bem.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à Deus, por ter me dado a oportunidade de ter ingressado na AMAN e me dado forças para que eu nunca desistisse perante as dificuldades da formação. “Tudo que Deus faz é bom”.

À minha mãe, ao meu pai, e à minha irmã, a quem devo tudo o que sou e poderei ser, meus exemplos de verdade, lealdade, probidade e responsabilidade e por terem estado ao meu lado, me apoiando em todos os momentos, sejam bons ou ruins.

Por fim, ao meu orientador, pelo esforço prestado em prol da conclusão deste trabalho.

RESUMO

A FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE NA OPERAÇÃO ACOLHIDA

AUTOR: João Flávio Belchior Rolim

ORIENTADOR: Paulo Roberto Laureano do Nascimento Filho

Este trabalho científico de natureza bibliográfica tem por objetivo geral verificar a função logística transporte na Operação Acolhida. A Venezuela enfrenta uma crise político-humanitária nos últimos anos que tem feito com que milhares de cidadãos busquem uma vida melhor em outros países. O Brasil se tornou um dos destinos mais procurados pelos imigrantes. Devido a isso, o governo federal criou, em 2018, a Operação Acolhida, a qual tem feito muito em prol destes refugiados, garantindo-lhes a dignidade da pessoa humana no território nacional. O Exército Brasileiro teve participação em toda parte inicial da Operação, com destaque para a função logística transporte que trabalhou muito nesta fase, transportando meios trazidos, em sua grande parte, da região Sudeste do país para serem alocados na área de operação. Ao final do estudo comprovou-se que a função logística transporte, na Operação Acolhida, é um paradigma para futuras missões de ajuda humanitária no Brasil e no mundo, tendo em vista o excelente e primordial desempenho na fase de concentração da Operação Acolhida no estado de Roraima.

Palavras-chave: Logística. Transporte. Operação Acolhida.

ABSTRACT

THE LOGISTICS FUNCTION TRANSPORT IN THE OPERATION ACOLHIDA

AUTHOR: João Flávio Belchior Rolim

SUPERVISOR: Paulo Roberto Laureano do Nascimento Filho

This scientific work of bibliographic nature has the general objective of verifying the logistical function of transport in the Operation Acolhida. Venezuela has faced a political-humanitarian crisis in recent years that has caused thousands of citizens to seek a better life in other countries. Brazil has become one of the most sought-after destinations by immigrants. Because of this, in 2018, the federal government created Operation Acolhida, which has done a lot for the benefit of these refugees, guaranteeing the dignity of the human person in the national territory. The Brazilian Army played a part in the entire initial part of the Operation, with emphasis on the transport logistics function, which worked a lot in this phase, transporting means brought, for the most part, from the Southeast region of the country to be allocated in the area of operation. At the end of the study, it was proved that the transport logistics function, in Operation Acolhida, is a paradigm for future humanitarian aid missions in Brazil and in the world, in view of the excellent and primordial performance in the concentration phase of Operation Acolhida in the state of Roraima.

Keywords: Logistics. Transport. Operation Acolhida.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Refugiados e Migrantes Venezuelanos na América Latina e Caribe.....	15
Figura 2 - A fronteira entre Roraima e Venezuela.....	15
Figura 3 - Comparação de matrizes de transporte de carga.....	21
Figura 4 - Cronologia das medidas legais da Operação Acolhida.....	23
Figura 5 - Sidelifter.....	25
Figura 6 - Estufagem.....	26
Figura 7 - Crossdocking.....	26
Figura 8 - Bitrem.....	26
Figura 9 - Localização do exercício AMAZONLOG17 (Tabatinga-AM)	27
Figura 10 - Entes envolvidos no exercício AMAZONLOG 2017.....	28
Figura 11 - Concepção Geral da Operação Acolhida (Base de apoio)	30
Figura 12 - Eixos de Transporte PGT/COLOG.....	33
Figura 13 - Demonstrativo do Transporte Terrestre Operação Acolhida.....	33

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

1ª Bda Inf Sl	1ª Brigada de Infantaria de Selva
2ª Cia Trnp	2ª Companhia de Transporte
A Op	Área de Operações
ACNUR	Alto-comissariado das Nações Unidas para os Refugiados
ALA 11	Base Aérea do Galeão
ALA 7	Base Aérea de Boa Vista
ALA 8	Base Aérea de Manaus
Ba Ap Log Ex	Base de Apoio Logístico do Exército
CCLM/MD	Centro de Coordenação de Logística e Mobilização
CECMA	Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia
COLOG	Comando Logístico
CONARE	Comitê Nacional para os Refugiados
DMT	Doutrina Militar Terrestre
ECT	Estabelecimento Central de Transporte
FAB	Força Aérea Brasileira
FMI	Fundo Monetário Internacional
FT Log Hum RR	Força-tarefa Logística Humanitária Roraima
IMDH	Instituto Migrações e Direitos Humanos
LEA	Levantamento Estratégico de Área
MD	Ministério da Defesa
OMDS	Organizações Militares Diretamente Subordinadas
OIM	Organização Internacional para as Migrações
OMET	Organizações Militares Executoras de Transporte
ONGs	Organizações não governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
P Trig	Posto de Triagem
PDVSA	Petróleos de Venezuela
PEF	Pelotão Especial de Fronteira
PGT	Plano Geral de Transporte
PRI	Posto de Recepção e Identificação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 OBJETIVOS	13
1.1.1 Objetivo geral.....	13
1.1.2 Objetivos específicos.....	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1 CRISE NA VENEZUELA	14
2.2 LOGÍSTICA	17
2.2.1 Logística humanitária	18
2.2.2 Logística militar	18
2.3 FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE.....	19
2.3.1 Modal terrestre	20
2.3.2 Modal aquaviário.....	20
2.3.3 Modal aéreo.....	21
2.3.4 Transporte multimodal	22
2.4 OPERAÇÃO ACOLHIDA.....	23
2.4.1 Base legal	23
3 REFERENCIAL METODOLÓGICO	25
3.1 TIPOS DE PESQUISA.....	25
3.2 MÉTODOS	25
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	26
4.1 O TRANSPORTE DO EXÉRCITO NA OPERAÇÃO ACOLHIDA.....	26
4.1.1 Estruturas das OMET.....	26
4.1.2 Fase de adestramento	28
4.1.3 Fase de preparação.....	30
4.1.4 Fase de execução	33
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	37
REFERÊNCIAS	39

1 INTRODUÇÃO

A Venezuela passa por uma forte crise, que teve seu início no governo de Hugo Chávez devido as suas políticas populistas que se desenvolveram como parte da "Revolução Bolivariana" e teve seu ápice no governo do Presidente Nicolás Maduro com a queda do barril de petróleo em 2015. Além disso, a Venezuela foi alvo de um bloqueio econômico e fiscal feito pelos Estados Unidos da América que provocou uma enorme falta de produtos básicos para população, deixando mais de 90% do povo abaixo da linha de pobreza, segundo a Organização das Nações Unidas.

Como forma de nos situarmos sobre o assunto a ser tratado nesse trabalho é importante que tenhamos conhecimento sobre as causas da crise Venezuelana, para assim compreender o contexto em que a Operação Acolhida está inserida.

Essa crise político-humanitária que a Venezuela vem enfrentando nos últimos anos tem feito com que milhares de cidadãos busquem uma vida melhor em outros países. O Brasil se tornou um dos destinos mais procurados pelos imigrantes, que em sua maioria entram no país pelo Estado de Roraima. Esse repentino aumento do fluxo migratório no estado começou a causar problemas econômicos e sociais, pois o governo não tinha capacidade para suportar as demandas dos imigrantes que estavam entrando em seu território, tendo em vista ser o menor estado da federação, em termos populacionais. Devido a isso, o governo federal criou, em 2018, a Operação Acolhida.

A Operação Acolhida foi criada para prestar apoio humanitário para os imigrantes venezuelanos. Essa força-tarefa humanitária foi planejada e executada pelo Governo Federal com ajuda de diversas Organizações não governamentais (ONGS), como: Fraternidade Federação Humanitária Internacional; Fundação Pan-americana para o Desenvolvimento; Fraternidade sem Fronteiras; Instituto Gente Amazônica e entidades da Organização das Nações Unidas (ONU).

O Exército Brasileiro teve participação em toda parte inicial da Operação Acolhida, quando foi responsável pela mobilização, construindo abrigos, além de toda a estrutura de apoio necessária para comportar e atender os refugiados.

A Força Terrestre também foi incumbida da missão de implementar os três eixos da Operação, que consistem em: ordenamento da fronteira, acolhimento e interiorização. Dentre as principais ações realizadas por esses eixos, podemos citar: a emissão de documentos para os imigrantes, vacinação, oferecimento de abrigos, serviço de saúde, alimentação e deslocamento de venezuelanos de Roraima para outros estados da federação.

Para cumprir todas essas missões, o Exército Brasileiro, sob a direção do MD e a coordenação do Comando Logístico, tendo como executor este Grande Comando Logístico que é a Base de Apoio Logístico do Exército (Ba Ap Log Ex), que se utilizou das suas OMDS: o Estabelecimento Central de Transporte (ECT), o Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia (CECMA) e da Base Aérea do Galeão (ALA 11) no Rio de Janeiro, conseguindo montar um sistema intermodal para cumprir a missão.

Com esse trabalho, pretende-se, apresentar a função logística transporte na fase inicial da Operação Acolhida e, especificamente, analisar a importância desempenhada pelo transporte e seus impactos no começo das Operações, além de, expor as lições aprendidas, que futuramente poderão servir para modernizar os manuais de transporte e logística do Exército, assim como, servir de experiência para futuras missões semelhantes que o Brasil venha a participar, visto a crescente participação do país em missões de paz da ONU.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo geral

Verificar se a função logística transporte na Operação Acolhida pode ser um paradigma para futuras missões de ajuda humanitária no Brasil e no mundo.

1.1.2 Objetivos específicos

Analisar os impactos da função logística transporte na Operação Acolhida;

Relacionar a rapidez e a eficiência que a Operação obteve com a função logística transporte;

Verificar se as Organizações Militares específicas de transporte no Exército Brasileiro estavam estruturadas, preparadas e bem equipadas para cumprir sua missão na Operação Acolhida.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 CRISE NA VENEZUELA

A grave crise humanitária que a Venezuela passa foi motivada pela instabilidade política, desemprego, economia fragilizada, inflação, censura da imprensa, alta criminalidade e falta de produtos básicos para garantirem uma vida digna a população. Essa crise levou muitos venezuelanos a buscarem uma melhor qualidade de vida em outros países. O Brasil por fazer fronteira com a Venezuela tem sofrido os reflexos dessa realidade (IMDH, 2013).

A hiperinflação chegou a 2.616% na Venezuela em 2017. Desde 2012, a economia encolheu 35%. Mais de 82% dos venezuelanos vivem hoje abaixo da linha da pobreza – e três quartos da população emagreceram nos últimos anos quase 9 quilos por não ter o que comer. A desnutrição atingi 68% das crianças. Hospitais estão à míngua. Na falta de remédio, a doença grassa – de diabetes a hipertensão, de malária a Aids. Crianças deixaram de ir à escola por causa da fome. A violência supera a registrada em qualquer outro país da região. Perseguição política, censura à corrupção, tortura, prisões arbitrárias, esfacelamento institucional – a Venezuela é um caso de manual de autodestruição (GUROVITZ, 2018, p. 12).

Nicolás Maduro, atual presidente da Venezuela, assumiu o poder após a morte de seu mentor Hugo Chaves em 2013 e deu prosseguimento ao estilo de governo de seu antecessor. Governando por decretos e por medidas populistas.

No campo econômico, adotou como medidas o congelamento de preços da cesta básica e o controle cambial, a fim de garantir o poder de compra de itens de primeira necessidade e frear a saída de recursos do país. Tais providências, entretanto, provocaram alguns efeitos colaterais, como o desabastecimento em supermercados e no comércio, além do surgimento de um “mercado negro”, tanto de mercadorias, como de câmbio, o que agravou a situação. Com isso, o endividamento do governo em 2014 chegou a 51% do PIB e a dívida pública externa oficial em US\$ 107 bilhões, sem contar a dívida da PDVSA, empresa estatal de petróleo e gás, que possuía na época uma dívida que beirava os US\$ 140 bilhões (VALÉRIO, 2017, p. 45).

O nível de aprovação do governo baixou. A oposição ganhou força e passou a pressionar o governo em exercício, em contrapartida o presidente adotou medidas antidemocráticas que sofreram forte repúdio internacional, inclusive com a implantação de sanções internacionais que afetaram ainda mais a economia já fragilizada.

Segundo dados do FMI, a inflação da Venezuela passou a ser a “maior do mundo”. A escassez de remédios levou a Assembleia Nacional, o parlamento venezuelano, a decretar “crise humanitária”. O racionamento de energia, as longas filas nos supermercados e o aumento da criminalidade aumentaram o descontentamento

social, os protestos e os saques. Uma série de fatores acabou por agravar os problemas sociais e econômicos, como a alta dependência da importação de bens, a queda do preço do petróleo e o controle estatal de produção e distribuição de produtos básicos (VALÉRIO, 2017, p. 36).

Apesar de todos os problemas econômicos, sociais e políticos a Venezuela tem as maiores reservas de petróleo e gás natural do mundo, além de estar entre os dez maiores produtores mundiais de petróleo. Dados comprovados pelo grupo petrolífero Britânico BP revelaram que a Venezuela superou a Arábia Saudita como o país com a maior quantidade de petróleo armazenada em seu solo (EXAME, 2019, p. 10). Todavia isso gerou uma forte dependência, cerca de 90% do orçamento do estado dependa da renda petroleira. Dessa maneira o país fica exposto às oscilações do mercado, como foi visto, com a diminuição do preço do barril de petróleo, tendo impacto direto na economia venezuelana.

Como já foi dito, em consequência desses fatores os venezuelanos têm buscado uma vida melhor em outros países.

A falta de gêneros de primeira necessidade para saúde e alimentação, o aumento dos índices de violência interna, e os confrontos entre os diferentes grupos políticos no país vizinho devem continuar a estimular a saída de venezuelanos de sua pátria. Os destinos destes refugiados dependem de uma série de fatores ligados tanto ao indivíduo (recursos financeiros, redes de apoio e familiares em outros países, e outros) como do estado das relações diplomáticas entre os países que garantam as fronteiras abertas e favorecem o acolhimento (FRANCHI, 2017, p. 7).

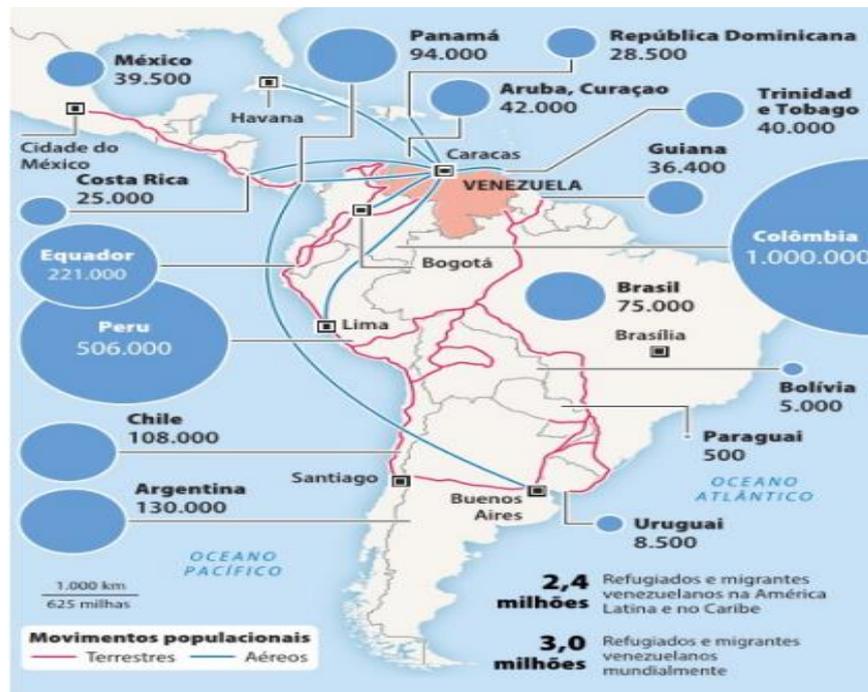
O número de venezuelanos que deixaram o país chegou a quatro milhões. Esse fluxo migratório já é o segundo maior do mundo, ficando atrás apenas dos refugiados sírios, que alcançam 5,6 milhões de pessoas, segundo a Organização Internacional para as Migrações (OIM) e a Agência das Nações Unidas para os Refugiados (ACNUR).

Segundo Oliveira (2017) o início do fluxo migratório venezuelano para o Brasil foi:

Em todo o ano de 2016, ocorreu um aumento do fluxo de venezuelanos para Roraima. As instituições do Estado apresentaram dificuldade em realizar o controle eficiente do fluxo migratório. Ressalta-se, porém, que a maioria dos deslocamentos para aquele Estado era efetuada para aquisição de gêneros alimentícios e posterior retorno a Venezuela, que se encontrava desabastecido. A prova disso, é a cidade de Pacaraima/RR, na fronteira entre Brasil e Venezuela, que diariamente, recebia centenas de venezuelanos que atravessavam a fronteira para adquirir produtos básicos de alimentação (arroz, açúcar, trigo e macarrão). Outros, porém, permanecem no Brasil a procura de refúgio e, enquanto não se legalizam, muitos deles encontram-se em situação de mendicância, morando nas ruas, realizando trabalhos informais e se prostituindo (OLIVEIRA, 2017, p. 31).

Conforme as autoridades brasileiras, no site Acolhida (2020), cerca de 264 mil migrantes e refugiados venezuelanos vivem no Brasil atualmente. De acordo com a ACNUR (2019), até julho de 2020, mais de 130 mil venezuelanos tinham pedido refúgio no país. Desses, em torno de 49 mil foram admitidos até dezembro de 2020, conforme dados disponíveis na plataforma digital mantida pelo Comitê Nacional para os Refugiados (CONARE) e pela ACNUR.

Figura 1 - Refugiados e migrantes venezuelanos na América Latina e Caribe



Fonte: UNHCR/ACNUR *apud* FRANCHI (2019)

Figura 2 - A fronteira entre Roraima e Venezuela



Fonte: MINISTÉRIO DA DEFESA (2018)

2.2 LOGÍSTICA

O conceito de logística será exposto de forma geral para que posteriormente seja possível compreender a relação entre a logística militar e a logística humanitária. Segundo O *Council of Supply Chain Management Professionals* a definição de logística é:

O processo de planejar, executar e controlar procedimentos para o transporte e armazenagem eficientes e eficazes de mercadorias, incluindo serviços e informações relacionadas, do ponto de origem até o ponto de consumo com o intuito de atender aos requisitos dos clientes. Esta definição inclui movimentos de entrada e saída, interna e externa (CSCMP, 2013, s/p.).

Para Sales (2000) o conceito de logística é:

A busca da otimização das atividades de processamento de pedidos, dimensionamento e controle de estoques, transportes, armazenagem e manuseio de materiais, projeto de embalagem, compras e gerenciamento de informações correlatas às atividades de forma a prover valor e melhor nível de serviço ao cliente. A busca pelo ótimo dessas atividades é orientada para a racionalização máxima do fluxo do produto/serviço do ponto de origem ao ponto do consumo final, portanto, ao longo de toda a cadeia de suprimentos (SALES, 2000, p.12).

Complementando essa ideia, Ballou entende que a logística é:

Um conjunto de atividades funcionais inter-relacionadas (transportes, controles de estoques, etc.), que se repetem inúmeras vezes ao longo do canal pelo qual matérias-primas vão sendo convertidas em produtos acabados, aos quais se agrega valor ao consumidor (BALLOU, 2006, p. 29).

Segundo Cabral Filho (2017), as tendências atuais para a Logística estão ligadas às evoluções da sociedade, da tecnologia e do mundo empresarial. Para isso, os profissionais que trabalham nessa área necessitarão melhorar a integração dos processos organizacionais, desde o usuário final até os fornecedores, para que forneçam produtos e serviços de excelência, que vão mudar a maneira de se fazer logística.

Conclui-se que a logística é um processo amplo e complexo que envolve diferentes fases. Objetivamente busca entregar o produto certo, no lugar certo, no menor tempo possível.

2.2.1 Logística humanitária

É importante compreender o conceito de logística humanitária para visualizar corretamente o que ocorreu na logística da Operação Acolhida. Segundo Thomas e Kopczak, a logística humanitária é:

O processo de planejamento, implantação e controle do fluxo eficiente e eficaz de bens do ponto de origem ao ponto de consumo a fim de aliviar o sofrimento de pessoas vulneráveis. A função engloba uma série de atividades, incluindo preparação, planejamento, aquisição, transporte, armazenamento, rastreamento e rastreamento, alfândega e desembaraço (THOMAS; KOPCZAK, 2007, p. 45).

É perceptível que os conceitos de logística humanitária e de logística são muito semelhantes. Porém a diferença entre os dois ocorre no usuário final. Enquanto na logística comum o usuário são clientes em busca de algum produto adquirido. Na logística humanitária o público-alvo são pessoas em situação de vulnerabilidade, ou seja, que possuem um senso de urgência maior, diferente do que é visto em outros tipos de logística.

2.2.2 Logística militar

A logística está associada às atividades militares há muitos anos, desde o início dos conflitos armados. A necessidade de fornecer às tropas alimentos, medicamentos, munições e equipamentos, forçou as organizações militares a perceberem a importância da logística logo nos primórdios das guerras. Rapidamente se chegou à conclusão de que o sucesso das campanhas militares estava diretamente ligado ao grau de planejamento logístico que o Exército detinha (DI SERIO *et al.*, 2007, p. 65).

Numa visão restrita à atividade militar, entende-se a Logística como parte da arte da guerra que trata do planejamento e da realização de: a) projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material (para fins operativos ou administrativos); b) recrutamento, incorporação, instrução e adestramento, designação, transporte, bem-estar, evacuação, hospitalização e desligamento de pessoal; c) aquisição ou construção, reparação, manutenção e operação de instalações e acessórios destinados a ajudar o desempenho de qualquer função militar (CABRAL FILHO, 2017, p.27).

Antoine-Henri Jomini, foi o principal teórico militar da primeira metade do século XIX, tendo participado das campanhas napoleônicas. Escreveu em seu livro “*Précis de l'Art de la Guerre*” em 1839 que “A logística compreende os meios e arranjos que fazem planos de

estratégia e tática funcionar. A estratégia decide onde agir; a logística leva as tropas até aquele ponto”.

O conceito de logística militar muito se assemelha ao de logística e de logística humanitária. Uma característica da logística militar relevante é a prontidão permanente, de material e pessoal, para apoiar a Força Terrestre na defesa do seu território. Por isso estão em constante adestramento e possuem uma estrutura organizacional que favorece o rápido acionamento em caso de necessidade. Desta forma, a diferença entre a logística militar em tempo de paz e a em tempo de guerra é que uma evolui para outra com poucas mudanças, justamente para assim facilitar o pronto emprego das tropas.

2.3 FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE

O transporte é uma das funções logísticas. Logo é de extrema importância compreender o seu funcionamento, principalmente por ser o foco desse trabalho.

Segundo consta do Manual de Campanha de Logística Militar Terrestre o conceito da função logística transporte é:

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. Além disso 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. O transporte é fundamental para o ciclo logístico, pois está presente em todas as suas fases, particularmente na distribuição. Envolve, em uma visão ampla, o capital humano, a infraestrutura física, as organizações, os sistemas e os equipamentos necessários ao cumprimento da missão das forças apoiadas (BRASIL, 2018).

No Exército Brasileiro essa função logística é desempenhada pelo Serviço de Intendência, que é responsável pelo planejamento, pela coordenação, pela preparação e pela execução do transporte nos três níveis de decisão: o estratégico, o operacional e o tático. As organizações militares vocacionadas para as atividades relacionadas ao transporte são: o Estabelecimento Central de Transportes, o Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia, o 18º Batalhão de Transporte e a 2ª Companhia de Transporte (SOUSA, 2020, p.14).

2.3.1 Modal terrestre

O Modal Terrestre é o modal mais utilizado no Brasil, quase 80% das cargas são transportadas por via rodoviária, em consequência das escolhas governamentais por essa modalidade, na década de 1960, para que fosse incentivada a indústria automobilística. Apesar de ser o modal mais utilizado ainda apresenta muitos problemas, como: alto número de rodovias apresentando estado de conservação deteriorado, elevando os custos logísticos; a grande criminalidade nas estradas que tem culminado com o alto número de roubos de cargas. (DIAS, 2009, p. 319).

As vantagens e desvantagens do transporte rodoviário são importantes para o entendimento da pesquisa.

As vantagens do Transporte Rodoviário são: a flexibilidade do serviço; a flexibilidade no deslocamento de cargas; a rapidez (Ponto-a-Ponto); os menores custos de embalagem; manuseamento de pequenos lotes; elevada cobertura geográfica; ser muito competitivo em curtas e médias distâncias; apresentar flexibilidade no atendimento de embarques urgentes; possibilitar entrega direta e segura dos bens; apresentar opções diversas como grandes cargas (carretas; e cargas pequenas (caminhões pequenos apelidados de avião terrestre); e é bom para cargas volumosas, pesadas. As desvantagens do Transporte Rodoviário são: permitir apenas unidades de carga limitadas; dependência das infraestruturas; dependência do trânsito; dependência da regulamentação; é mais caro em grandes distâncias; apresenta problemas atuais como roubo de carga e má conservação das estradas; e o longo tempo da entrega em alguns lugares devido as dimensões continentais do Brasil (NOVAES, 2007, p. 244).

2.3.2 Modal aquaviário

O Modal Aquaviário é um modal de extrema importância no contexto global, sendo responsável pela maior parte do transporte comercial do mundo. Segundo Novaes:

O transporte aquaviário é aquele que: envolve todos os tipos de transportes efetuados sobre a água. Inclui o transporte fluvial e lacustre (aquaviário interior) e o transporte marítimo. Esse último ainda se divide em transporte marítimo de longo curso, que envolve as linhas de navegação ligando o Brasil a outros países mais distantes e a navegação de cabotagem, que cobre a nossa costa. A navegação de cabotagem, por sua vez, é dividida em pequena cabotagem, cobrindo apenas os portos nacionais e a grande cabotagem, que corresponde às ligações marítimas com países próximos, como, por exemplo, Uruguai e Argentina. (NOVAES, 2004, p.62)

Segundo a definição dada pelo Manual de Campanha: Logística Militar Terrestre:

Esse tipo de modal proporciona capacidade de movimentar cargas com grande volume e/ou peso (cargas a granel, combustíveis, alimentos não perecíveis, etc.) e cargas individuais pesadas a grandes distâncias, com menor custo por tonelagem transportada, quando o tempo em deslocamento não é fator restritivo. Todavia, a baixa velocidade de deslocamento e a necessidade de instalações portuárias com capacidade adequada e de mão de obra especializada constituem os maiores óbices à sua utilização em operações. Em vias interiores, acresce-se a limitação relacionada às rotas existentes (trechos navegáveis). (BRASIL, 2018, p. 11).

No contexto desse trabalho vamos nos ater principalmente ao transporte fluvial, que consiste em uma modalidade do transporte aquaviário, responsável pelo deslocamento de passageiros e mercadorias em barcos, navios ou balsas, que se deslocam sobre rios e lagos.

Apesar dos aspectos negativos da região Amazônica, que possui uma geografia de difícil acesso, um clima desagradável e carece de infraestruturas mínimas. O transporte fluvial é uma alternativa muito viável e utilizada nas localidades Amazônicas, pois a região possui excelentes características hidrográficas, como boas hidrovias, a exemplo do Solimões-Amazonas e Madeira.

2.3.3 Modal aéreo

O Modal Aéreo cresceu muito nas últimas décadas com o surgimento de mercadorias cada vez mais sensíveis, que necessitam de um maior cuidado e rapidez na entrega. Em contrapartida possui um alto custo de manutenção e operação. Assim, esse transporte não é recomendado para produtos de baixo valor agregado porque o custo é muito elevado. O transporte aéreo ainda não é totalmente explorado no Brasil, porque as exportações se concentram em produtos de baixo valor (agregado/commodities), não sendo muito vantajoso aos empresários investir neste setor. (SILVA, 2015)

O Manual de Campanha: Logística Militar Terrestre apresenta algumas características do Modal Aéreo:

O aumento da mobilidade e da dispersão das unidades de combate torna o transporte por via aérea não só desejável, mas essencial em muitas situações. Ele é limitado pela grande dependência das condições meteorológicas e pequena capacidade de transporte em tonelagem e volume de carga em relação aos demais modais. (BRASIL, 2018).

2.3.4 Transporte multimodal

O transporte multimodal, segundo Bowersox (2006), combina dois ou mais tipos modais para tirar vantagem das economias inerentes a cada modal e, com isso, oferecer um serviço integrado a um custo mais baixo.

A intermodalidade representa um importante papel nas operações de Transporte, por causa do menor custo conseguido e pela ampliação do rendimento. O transporte multimodal é regido por um único contrato de transporte que emprega duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino. (CABRAL FILHO, 2017, p. 146).

Segundo Nazário (2000), uma das bases da logística moderna é o conceito de logística integrada, fazendo com que as atividades logísticas deixem de ser dispersas e passem a ser notadas como um componente operacional da estratégia das organizações.

No Brasil a Lei No. 9611, de 19 de fevereiro de 1998, define que Transporte multimodal de cargas é aquele que regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal.

Figura 3 – Comparação de matrizes de transporte de carga

PAÍSES DE MESMO PORTE TERRITORIAL



Fonte: MINISTÉRIO DO TRANSPORTE (2014)

Conclui-se pelo gráfico a dependência do Brasil pelo transporte Rodoviário, com mais da metade da matriz de transporte sendo composta por essa modalidade, seguida por 25% transporte ferroviário e 17% aquaviário.

Esses dados esclarecem a dificuldade que o Brasil tem de implementar um transporte intermodal, visto o desequilíbrio da matriz de transporte de cargas, quando comparada a países como Rússia, Canadá, Austrália, Estados Unidos da América e China.

2.4 OPERAÇÃO ACOLHIDA

2.4.1 Base legal

O aumento do fluxo migratório venezuelano teve efeitos diretos no Brasil, principalmente no estado de Roraima, que não teve capacidade de suportar sozinho a enorme quantidade de refugiados adentrando em seu território. O governo do estado então solicitou apoio do governo federal para auxiliar na resolução do problema.

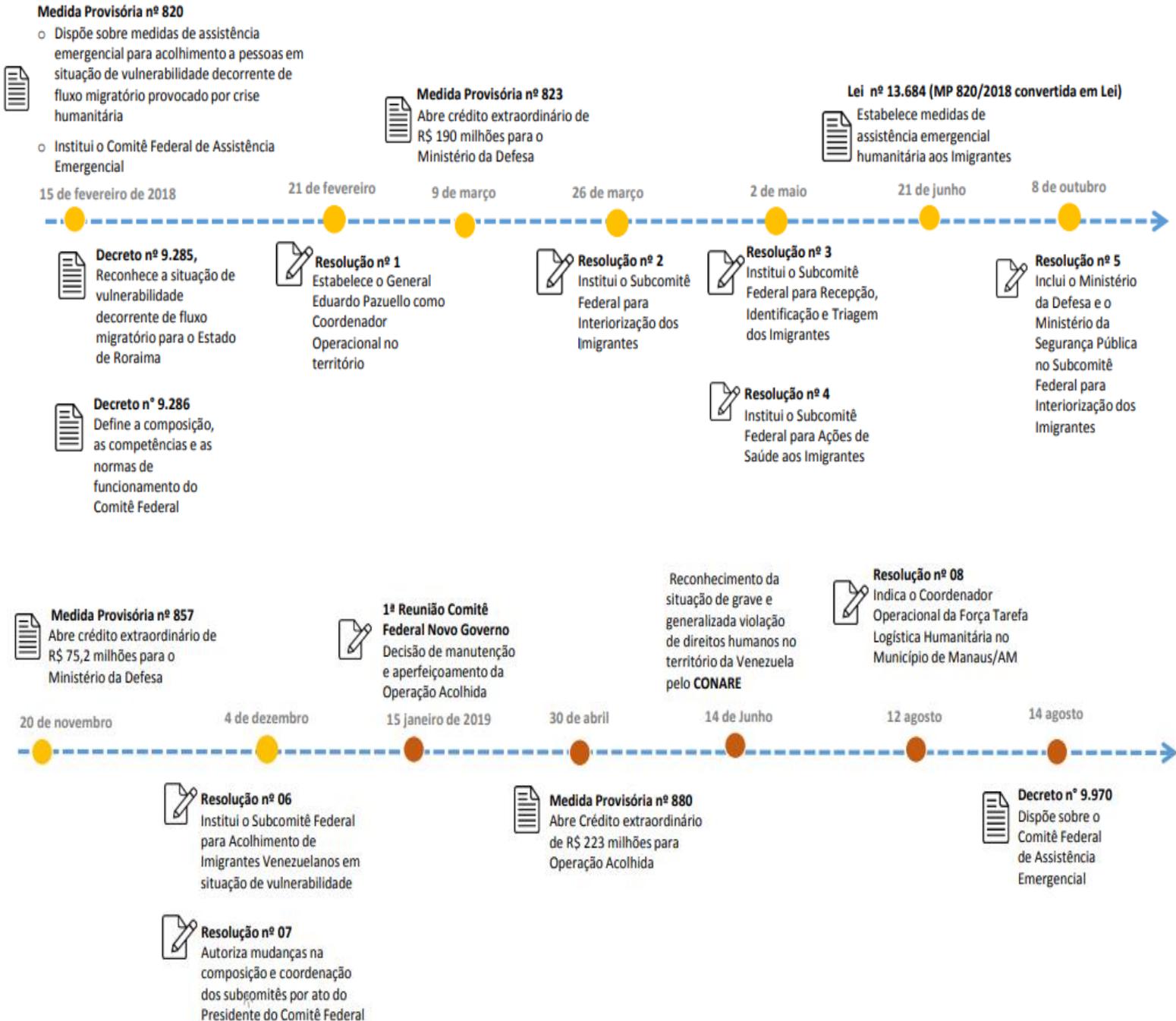
O Excelentíssimo Senhor Presidente da República, por meio da Medida Provisória no 820, de 15 de fevereiro de 2018; dos Decretos no 9.825 e 9.826, de 15 de fevereiro de 2018, reconheceu o aumento populacional desordenado e imprevisível ocorrido no Estado de Roraima, em decorrência do fluxo migratório de pessoas advindas da crise humanitária na República Bolivariana da Venezuela, determinando medidas emergenciais para o acolhimento dessas pessoas em situação de vulnerabilidade (EMPREGO DO EXÉRCITO BRASILEIRO NA OPERAÇÃO ACOLHIDA, 2019, p.4).

Após essas medidas e decretos foi estabelecido a Operação Acolhida que inicialmente contou com a liderança do Exército no planejamento, coordenação e execução.

O Ministério da Defesa recebeu a missão de operacionalizar os trabalhos da Operação Acolhida. Para tal, criou a FT Log Hum RR, constituída por um coordenador operacional (Coo Op) e um estado-maior conjunto (EM Cj). O Comandante do Exército Brasileiro (Cmt EB), indicou o oficial general de intendência, então Cmt da Base de Apoio Logístico do Exército (Ba Ap Log Ex), como Coo Op da FT Log Hum RR, sendo ratificado pelo Comitê Federal de Assistência Emergencial (DOCTRINA MILITAR TERRESTRE EM REVISTA, 2020, p.28).

Os objetivos da operação são: recepcionar; identificar; triar; imunizar; abrigar; e interiorizar imigrantes em situação de vulnerabilidade, decorrentes de fluxo migratório provocado por crise humanitária (BRASIL, 2019, p.6).

Figura 4 – Cronologia das medidas legais da Operação Acolhida



Fonte: ACOLHIDA (2020)

3 REFERENCIAL METODOLÓGICO

Os procedimentos metodológicos utilizados foram os seguintes: leituras preliminares para aprofundamento do tema; definição e elaboração dos instrumentos de coleta de dados e definição das etapas de análise do material. Ao serem estabelecidas as bases práticas para a pesquisa, procurou-se garantir a execução da pesquisa seguindo o cronograma proposto além de propiciar a verificação das etapas de estudo.

3.1 TIPOS DE PESQUISA

Trata-se de uma pesquisa bibliográfica do tipo exploratória e qualitativa.

Pesquisas exploratórias têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses. Estas pesquisas têm como objetivo principal a melhoria de ideias ou o surgimento de intuições. Na maioria das vezes, essas pesquisas são: levantamento bibliográfico; entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado (GIL, 2008).

A pesquisa de natureza qualitativa é aquela que permite que o acadêmico levante dados subjetivos, bem como outros níveis de consciência da população estudada, a partir de depoimentos dos entrevistados, ou seja, informações pertinentes ao universo a ser investigado (SANTOS e CANDELORO, 2006).

3.2 MÉTODOS

Foram consultados manuais do Exército Brasileiro, bem como livros e artigos em bancos de dados eletrônicos que dizem respeito ao tema. Após leitura do material foram realizados fichamentos dos mesmos (os quais não serão apresentados no TCC), com a finalidade de organizar a parte teórica deste estudo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 O TRANSPORTE DO EXÉRCITO NA OPERAÇÃO ACOLHIDA

4.1.1 Estruturas das OMET

As Organizações Militares Executoras de Transporte (OMET) são compostas no Exército Brasileiro pelo (ECT, 18º Batalhão de Transporte, CECMA e 2ª Cia Trnp). Essas OMET são organizações únicas dentro da Força Terrestre, possuem disposição e estrutura diferenciada para o cumprimento de missões logísticas específicas dentro da realidade exigida na tropa.

As OMET utilizam técnicas e equipamentos modernos de logística, como:

Sidelifter: É um caminhão com guindaste, adequado para carga e descarga automática de contêineres.

Figura 5 - Sidelifter



Fonte: OMEGATRANS (2021)

Estufagem: É o processo de carregamento de mercadorias dentro do contêiner sem deixar espaços vagos, dessa forma evitando danificar o produto.

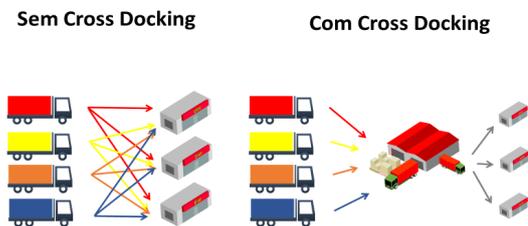
Figura 6 – Estufagem



Fonte: INTELIAGRO (2021)

Crossdocking: É um método de distribuição no qual as mercadorias recebidas em um depósito ou centro de distribuição não são armazenadas como de costume, mas ficam prontas para serem distribuídas e entregues aos clientes imediatamente ou pelo menos o mais rápido possível.

Figura 7 – Crossdocking



Fonte: OTIMIS (2021)

Bitrem: É uma combinação de dois semirreboques.

Figura 8 – Bitrem



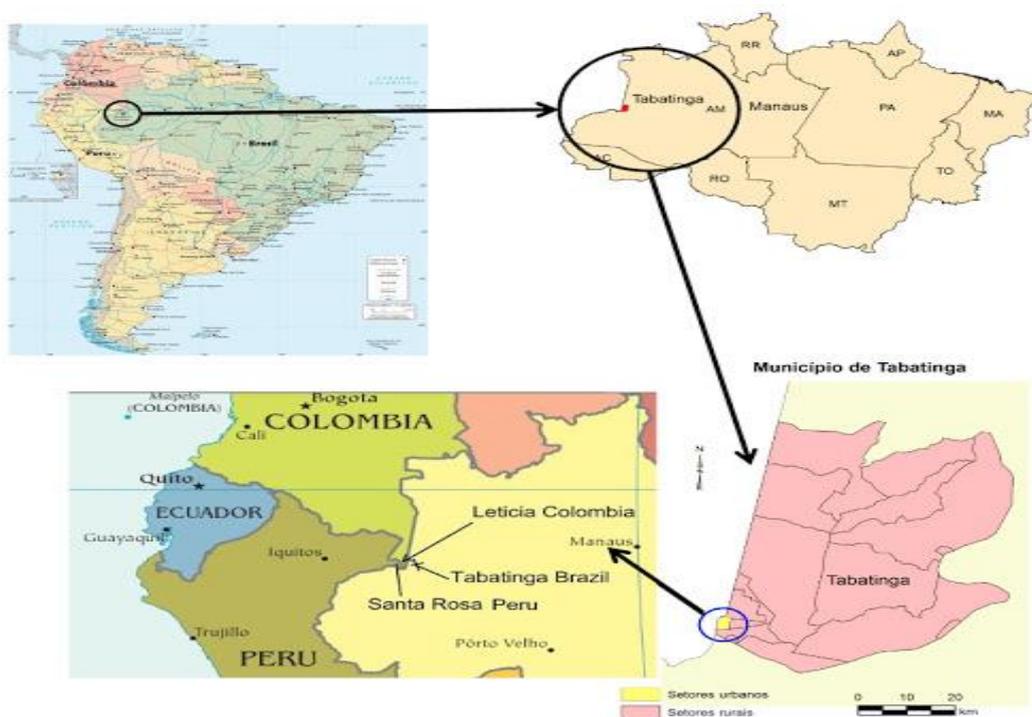
Fonte: CARGAPESADA (2021)

4.1.2 Fase de adestramento

O AMAZONLOG17 foi um exercício logístico multinacional conduzido pelo Comando Logístico do Exército Brasileiro, inédito na América do Sul. Ocorreu na região Amazônica, mais precisamente em Tabatinga, que envolve a tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru. Em toda a região, tropas, instituições brasileiras e países de fronteira realizaram ações conjuntas.

O AMAZONLOG17, evento inédito na América do Sul, foi vitorioso em todos os sentidos. Embora inicialmente concebido no âmbito do Comando Logístico do Exército, seus resultados foram projetados para diversos Ministérios, as três Forças Armadas, e, por que não dizer, para o Brasil e os demais países participantes. (LIMA FILHO, 2018, p.4)

Figura 9 – Localização do exercício AMAZONLOG17 (Tabatinga)



Fonte: DEFESANET (2017)

Além de 23 países participantes, o Exercício contou com as seguintes agências segundo relatório AMAZONLOG17: Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA); Departamento de Imigração e Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores;

Departamento de Polícia Federal; Fundação Nacional do Índio (FUNAI); Fundação Nacional de Saúde (FUNASA); Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO); Instituto Chico Mendes de Conservação e Biodiversidade (ICMBio); Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil; Secretaria da Receita Federal; e Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (VIGIAGRO).

Figura 10 – Entes envolvidos no exercício AMAZONLOG 2017



Fonte: EXÉRCITO BRASILEIRO (2017)

Boa parte dos produtos exibidos na Exposição foi empregada no Exercício no Terreno, o qual foi concebido e desenvolvido com foco no viés humanitário. Assim, ao tempo em que houve adestramento real no terreno, integrando tropas e Agências de vários países, buscou-se levar a presença do Estado de Brasil, Colômbia e Peru, àquela região remota (LIMA FILHO, 2018, p.4).

O planejamento inicial da Operação Acolhida foi baseando no relatório de lições aprendidas do exercício AMAZONLOG 2017. Esse exercício foi sem dúvida um grande treinamento para o que viria a ocorrer na mobilização da FT Log Hum RR anos mais tarde. As OMET conduziram a mobilização, transporte, desdobramento e funcionamento das estruturas logísticas do exercício Multinacional Interagências muito similar as atividades que futuramente seriam realizar na Operação acolhida. Dessa forma, a AMAZONLOG

possibilitou o adestramento da logística da Força Terrestre para o cumprimento de missões humanitárias.

Outro benefício do exercício em Tabatinga foi o reaproveitamento na Operação Acolhida de meios e infraestruturas utilizados durante o adestramento na AMAZONLOG. Cabe ressaltar que as licitações realizadas, para o referido exercício, foram aproveitadas para a montagem da estrutura da FT Log Hum RR.

Assim sendo o aprendizado que o exercício AMAZONLOG 2017 gerou para a Doutrina Militar Terrestre (DMT) foi de grande valia para o bom cumprimento da Operação Acolhida, pois facilitou e deu “know-how” de como executar uma missão de logística humanitária em região Amazônica.

4.1.3 Fase de preparação

A fase de preparação logística para o início da Operação Acolhida foi complexa pelo fato de as Forças Armadas nunca terem participado em situação real de nenhuma operação desse gênero. O planejamento foi baseado no Manual de Operações de Evacuação de Não-combatentes do Ministério da Defesa (nº 861 de 4 de abril de 2013, MD), nas publicações das Nações Unidas (ONU) sobre refugiados e nas lições aprendidas no exercício AMAZONLOG 2017, conforme relatado em artigo na Doutrina Militar Terrestre em Revista (2020).

O planejamento foi feito muito além de manuais e lições aprendidas, a principal fonte de consulta, em função da urgência de concentrar os meios, foi a experiência que o Exército adquiriu no cumprimento das mais diversas missões ao longo de muitos anos de serviço a nação, como podemos citar recentemente os jogos mundiais militares (2011), Copa das confederações (2013), Copa do Mundo (2014), jogos olímpicos (2016), desastre de brumadinho (2019), intervenção federal no Rio de Janeiro (2018) assim como outras missões subsidiárias de ajuda a sociedade brasileira. Portanto, é nítido que o Exército está acostumado a cumprir missões inéditas e repentinas.

O contexto que a o estado de Roraima vivia no início de 2018, segundo o Compêndio: Emprego do Exército Brasileiro na Operação Acolhida - enfoque na organização e no funcionamento das estruturas montadas para atender os imigrantes, (2019) era:

Naquele momento, no Estado de Roraima, na localidade fronteiriça de Pacaraima-RR, a crise humanitária estava se agravando, considerando que essa cidade – de pequenas dimensões (cerca de 5.000 habitantes) – não possuía infraestrutura para acolher a crescente entrada de imigrantes. Não havia um planejamento ordenado e

gradual, com a participação dos diversos níveis de governo, nas ações a serem executadas. Nesse contexto, os imigrantes consideraram Pacaraima como um local de passagem e seguiram em direção à cidade de Boa Vista, capital do Estado de Roraima, com o intuito de buscar melhores condições de vida, como emprego e moradia. Com isso, foram montadas estruturas logísticas nas cidades de Pacaraima e Boa Vista, a fim de suportar a demanda da chegada desses imigrantes ao Estado de Roraima (BRASIL, 2019, p.5).

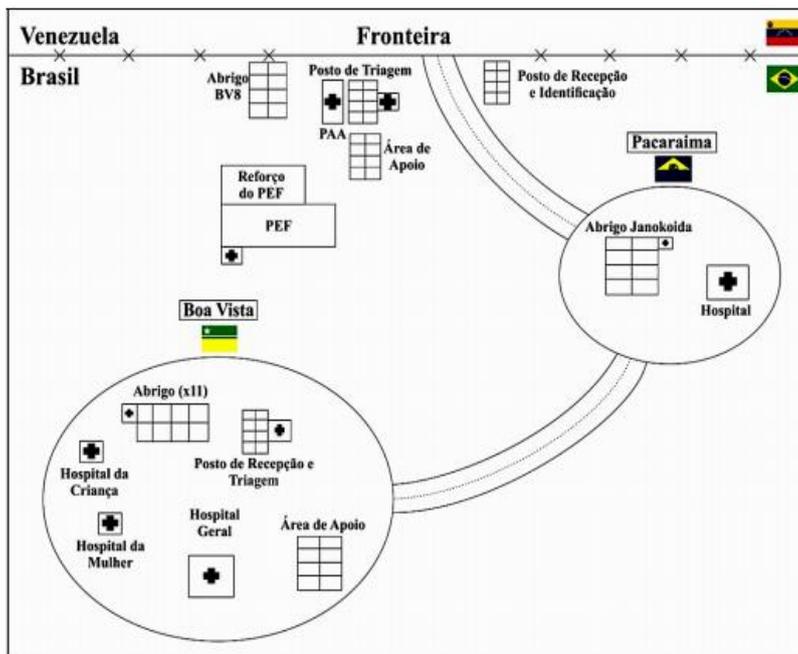
Com base na análise desse contexto foram tomadas as decisões de como seria cumprida a missão. Chegando ao final do planejamento com a seguinte concepção geral:

Concepção Geral

1) Objetivos da Operação: recepcionar; identificar; triar; imunizar; abrigar; e interiorizar imigrantes em situação de vulnerabilidade, decorrentes de fluxo migratório provocado por crise humanitária.

2) Preparação a) Após o estudo sobre a situação feito pelo comandante da FT, tomou-se a decisão de criar duas bases: uma em Pacaraima e outra em Boa Vista. b) As estruturas ficaram assim dispostas: (1) na cidade de Pacaraima: Base de Apoio de Pacaraima; Posto de Recepção e Identificação (PRI); Posto de Triagem (P Trig); Reforço do Pelotão Especial de Fronteira (PEF) Pacaraima; Abrigo Janakoida e Alojamento BV8; e (2) na cidade de Boa Vista: Base de Apoio de Boa Vista; Posto de Recepção e Identificação e Triagem (PRI/PTrig); e 11 Abrigos (BRASIL, 2019, p.6).

Figura 11 - Concepção geral da Operação Acolhida (Base de apoio)



Fonte: BRASIL (2019)

Analisando a concepção geral da Operação Acolhida fica claro o caráter humano da Operação. Se buscou em todo momento dar dignidade e assistência a esses imigrantes tão necessitados. Além disso, a operação não se limitou a “prender” os imigrantes em alojamentos

precários como é prática comum em outras partes do mundo, o que se realizou no Brasil foi uma assistência de qualidade para que esses imigrantes conseguissem realmente, uma vida melhor em nosso território. Por isso a fase de interiorização possui tanto destaque nessa operação. Por esses motivos a Operação Acolhida vem ganhando destaque no mundo todo.

Nessa mesma fase de preparação ficou constatado que o estado de Roraima não possuía a infraestrutura e os materiais necessários para a montagem e instalação das bases de apoio e logo se fez necessário prover toda a estrutura para o início dos trabalhos. Desta forma, os meios e materiais necessários para o desdobramento da FT Log Hum RR foram todos reunidos no Rio de Janeiro, gerando grande volume de material a ser transportado para a Área de Operação (A Op), conforme também explicado em artigo na Doutrina Militar Terrestre em Revista (2020). Para realização do transporte foram estabelecidos pontos logísticos:

Foram estabelecidos os seguintes pontos lógicos: Rio de Janeiro-RJ, Brasília-DF, Manaus-AM, Boa Vista-RR e Pacaraima-RR. As referidas cidades reuniam a maioria dos meios logísticos, de infraestrutura militar, de comando e controle e os recursos humanos empregados no 1º Contingente da FT Log Hum RR, tais como a Ba Ap Log Ex, Base Aérea do Galeão (ALA 11), Comando Logístico (COLOG) do EB, Centro de Coordenação de Logística e Mobilização do Ministério da Defesa (CCLM/MD), Base Aérea de Manaus (ALA 8), Base Aérea de Boa Vista (ALA 7), 1ª Brigada de Infantaria de Selva (1ª Bda Inf SI) e 3º Pelotão Especial de Fronteira (3º PEF) (ROCHA e BITENCOURT, 2020, p.30).

Outro ponto importante a ser ressaltado é que a matriz de transporte brasileira é muito desproporcional, com preponderância do modal rodoviário. O Brasil possui uma malha ferroviária que não chega até os principais pontos logísticos no Norte do país. Sem dúvida se o nosso governo, anos atrás, tivesse investido mais no segmento ferroviário, nestas regiões, teria facilitado o cumprimento dessa fase da operação, sendo bem mais flexível a execução da Operação.

Devido à dimensão continental do território brasileiro, logo no início do planejamento se chegou à conclusão que era necessário buscar o apoio logístico da Força Aérea Brasileira (FAB). Decidiu-se então que a FAB entregaria materiais sensíveis e de alto valor e o Exército Brasileiro entregaria grandes quantidades de materiais com apoio de suas Organizações Militares Executoras de Transporte (OMET), como o Estabelecimento Central de Transportes (ECT), o Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia (CECMA) e a 2ª Companhia de Transporte, como relatado na Doutrina Militar Terrestre em Revista (2020).

O reforço da Força Aérea Brasileira foi primordial para o cumprimento da missão. Sem esse apoio muito provavelmente teríamos atraso na execução do desdobramento da FT Log Hum RR.

Devido às grandes dimensões do território brasileiro, o transporte terrestre revela-se em uma grande operação logística. No caso das atividades de transporte da Operação Acolhida, a distância entre a cidade do Rio de Janeiro e a cidade de Boa Vista é de aproximadamente 5,5 mil quilômetros, com a particularidade de parte do percurso ser realizado na região amazônica pelo modal fluvial. Para fins de comparação, essa distância é maior do que o percurso entre Lisboa (Portugal) e Moscou (Rússia), que é de aproximadamente 4,5 mil quilômetros cruzando o continente europeu (ROCHA e BITENCOURT, 2020, p.30).

Esse relato mostra o desafio que foi a realização do transporte de material para a fase de desdobramento da operação acolhida. Uma operação realizada dentro de nosso território possui um caráter continental, isso demonstra os desafios que a logística do Exército Brasileiro passa diariamente para cumprir suas mais diversas missões.

4.1.4 Fase de execução

O comando visualizou a necessidade de criar um terminal de cargas nas instalações da Base de Apoio Logístico do Exército. Essa medida se tornou positiva pois foi adotado o método *Crossdocking* (explicado anteriormente), o que aumentou a rapidez e eficiência da missão. A execução da Função Logística Transporte na Operação Acolhida foi executada de duas formas: o transporte realizado por modal terrestre e fluvial e o transporte realizado por modal terrestre e aéreo.

No modal terrestre e fluvial as Organizações Militares Executoras de Transporte (OMET) já possuíam considerável conhecimento sobre o trajeto, pois em suas missões inerentes ao PGT e ao transporte regional já percorriam o mesmo percurso, onde realizam o levantamento estratégico de área (LEA). O LEA consiste basicamente em um programa de dados sobre os principais eixos de transporte realizados pelo Exército Brasileiro, possibilitando um planejamento correto e viável e facilitando a organização de missões de transporte, tudo isso graças ao trabalho constante feito na execução dos quatro eixos de transporte do Plano Geral de Transporte (PGT) do Comando Logístico (COLOG).

Figura 12 - Eixos de transporte PGT/COLOG.



Fonte: DOCTRINA MILITAR TERRESTRE EM REVISTA (2020)

Figura 13 -Demonstrativo do transporte terrestre Operação Acolhida

TRANSPORTE TERRESTRE		
1º Comboio	Início deslocamento	11 ABR 18
	Chegada em Porto Velho	22 ABR 18
	Chegada na A Op	02 MAI 18
	Organização	ECT - 2ª Cia Trnp
	Efetivo	38 militares
	Nr de Viaturas	20
	Volume transportado	770m³
2º Comboio	Início deslocamento	01 JUN 18
	Chegada em Porto Velho	14 JUN 18
	Chegada na A Op	08 JUL 18
	Organização	ECT
	Efetivo	13 militares
	Nr de Viaturas	05
	Volume transportado	367m³

Fonte: DOCTRINA MILITAR TERRESTRE EM REVISTA (2020)

Com esse demonstrativo é possível compreender o elevado tempo despendido para transportar o material do Rio de Janeiro até à Área de Operações (A Op) e a imprevisibilidade

no cumprimento da missão. A diferença de tempo entre o primeiro e segundo comboio (1º Comboio: 22 dias, 2º Comboio: 38 dias) se deve principalmente à falta de infraestrutura nas estradas e na dependência do tempo para a navegação fluvial tudo isso torna a missão refém de fatores externos para o seu bom cumprimento. Estas afirmações de intermodalidade entre o transporte rodoviário e o fluvial ficam caracterizadas no texto abaixo:

Para o transporte terrestre do Rio de Janeiro até a A Op, o ECT necessitou realizar a travessia do Rio Madeira, que liga as cidades de Porto Velho, RO e Manaus, AM. Este trajeto possui aproximadamente 1,2 mil quilômetros e, em boas condições, leva cerca de cinco a seis dias (no sentido Porto Velho – Manaus). Para o transporte fluvial, houve a necessidade do auxílio das embarcações do CECMA (ROCHA e BITENCOURT, 2020, p.34.).

Nessa parte fluvial do trajeto o Exército utilizou a técnica logística de Piggyback, que consiste no transporte de carretas, contêineres ou semirreboques sobre balsas ou vagões ferroviários, referendado na citação a seguir:

O ECT utilizou a técnica logística de piggyback, com a finalidade de manter meios rodoviários (cavalos mecânicos) na guarnição do Rio de Janeiro, para o transporte dos demais materiais e aproveitamento dos meios rodoviários, que já se encontravam na A Op, para realizar o transporte dos semirreboques e contêineres de Manaus para Boa Vista e Pacaraima (ROCHA e BITENCOURT, 2020, p.34.).

De forma simples, para facilitar o entendimento, o que ocorreu nessa fase do transporte foi que os caminhões (Cavalos Mecânicos) provenientes das OMET do Rio de Janeiro levavam semirreboques e contêineres até o CECMA, lá esses semirreboques e contêineres eram colocados em embarcações que seguiam destino para à A Op e os Cavalos Mecânicos retornavam então para sua OMET de origem.

No modal terrestre e aéreo foi necessário a participação da Força Aérea Brasileira que disponibilizou aeronaves C-767 (Boeing) e C-130 (Hércules), a partir da ALA 11 no Rio de Janeiro, conforme abaixo:

O volume de aproximadamente 1,2 mil metros cúbicos e 130 toneladas material, transportado em 17 voos, demandou grande controle e monitoramento nos vários pontos de passagem até a chegada ao destino na A Op. Tal fato, só foi possível com a estrutura do terminal de cargas na Ba Ap Log Ex e os meios de transporte terrestre na A Op, que estavam sob coordenação do CCOL/Ba Ap Log Ex e realizaram a intermodalidade de transporte (aéreo-rodoviário) (ROCHA e BITENCOURT, 2020, p.34.).

Como foi visto, a intermodalidade (aéreo-rodoviário) teve papel relevante durante a fase de mobilização da Operação Acolhida. Esse trabalho conjunto entre Exército Brasileiro e

Força Aérea Brasileira é muito positivo para as Forças Armadas. Além disso essa parceria entre as forças já vem de longa data. Mais recentemente podemos citar o reabastecimento logístico das tropas no Haiti de 2004 até 2017.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi visto no decorrer do trabalho a Operação Acolhida teve um caráter inédito, pois nunca se realizou uma operação com essas características e dessa magnitude, em um ambiente tão complexo e peculiar como na região Amazônica. Esta Operação proporcionou ao Exército a verificação da capacidade operativa de suas Organizações Militares Executoras de Transporte (OMET) e serviu como um teste eficaz para a doutrina militar terrestre (DMT).

A Operação demonstrou que o Exército possui estruturas logísticas de transporte especializadas, estruturadas, preparadas, bem equipadas, com as capacidades operativas requeridas pela Força Terrestre, em condições de prestar apoio logístico na medida certa e em qualquer lugar do território nacional.

A pronta mobilização da FT Log Hum RR, por meios trazidos em sua grande parte da região Sudeste do país, comprovou mais uma vez a capacidade logística do Exército Brasileiro. Essa rápida mobilização se deve em grande parte à experiência das OMET nesse tipo de transporte, pois executam a anos com grande eficiência os eixos de transporte do Plano Geral de Transporte (PGT). O sucesso da Operação Acolhida na sua fase inicial não pode ser dissociado da função logística transporte que proporcionou para missão a rapidez e eficiência necessárias.

A Operação Acolhida foi uma ótima oportunidade de demonstrar que a logística na medida certa está sendo muito bem empregada no Exército. Assim como, na utilização dos princípios de flexibilidade, modularidade e nos processos de intermodalidade, como foi visto na utilização de técnicas especiais, como: Sidelifter, Estufagem, Crossdocking e Bitrem.

Cabe ressaltar a importância do constante adestramento da tropa. Como foi visto durante o exercício que o Comando Logístico executou em 2017 chamado de AMAZONLOG, que muito se assemelhou com as atividades que foram desempenhadas na Operação Acolhida no ano de 2018. Desta forma, se a força terrestre não tivesse se adestrado em 2017 com um exercício dessa magnitude, com certeza o cumprimento dessa missão real seria mais difícil.

A cooperação entre Força Aérea e Exército Brasileiro foi muito benéfica, pois demonstrou que as Forças Armadas estão aptas a realizar missões que exijam intermodalidade (aéreo-rodoviário), como foi o caso na Operação Acolhida.

Cabe também realizar uma reflexão acerca da matriz de transporte brasileira. O Brasil possui um desbalanceamento muito grande entre os modais de transporte. Esse desbalanceamento sem dúvida prejudica as missões dessa magnitude. Se por exemplo o Brasil

possuísse grandes malhas ferroviárias a fase de desdobramento da Operação Acolhida seria muito facilitada.

Em síntese, é importante evidenciar que, por conta de todo o ineditismo da missão e das peculiaridades da A Op as tarefas e trabalhos da função logística transporte, executada pelas OMET, foram de extrema importância para o sucesso do 1º Contingente da FT Log Hum RR e para toda a Operação Acolhida. Desta forma, a logística do Exército Brasileiro contribuiu com êxito para a execução da maior operação de ajuda humanitária já realizada em nosso território, confirmando que o Exército Brasileiro está apto para coordenar e executar operações de grande envergadura deste tipo.

Por último, a Operação Acolhida, iniciada em 2018 cercada de incertezas e dificuldades, entrou para lista de operações bem-sucedidas da Força Terrestre, reafirmando a boa imagem e aceitação da instituição na sociedade. Além disso, a condução da FT Log Hum RR pode ser considerada um novo paradigma na execução de missões humanitárias e que futuramente poderá ser replicada em outros países.

REFERÊNCIAS

ACNUR. **6 dados sobre a situação dos venezuelanos.** Disponível em: <www.acnur.org/portugues/2019/01/28/6-dados-sobre-a-situacao-dos-venezuelanos/>. Acesso em: 20 maio 2020.

ACOLHIDA. **Brasil uma nação fraterna e humana.** Disponível em: <www.gov.br/acolhida>. Acesso em: 10 mar. 2021.

AGÊNCIA BRASIL. **Número de refugiados e migrantes da Venezuela chega a 4 milhões.** Disponível em: <www.agenciabrasil.etc.com.br/internacional/noticia/2019-06/numero-de-refugiados-e-migrantes-da-venezuela-chega-4-milhoes>. Acesso em: 20 maio 2020.

BALLOU, R. H. **Logística empresarial:** transporte, administração de materiais e distribuição física. Porto Alegre: Bookman, 2006.

BOWERSOX, C. C. **Gestão logística de cadeias de suprimentos.** São Paulo: AMGH, 2006.

BRASIL. Brasil. Comando de Operações Terrestres/Departamento de Educação e Cultura do Exército (ed.). **EMPREGO DO EXÉRCITO BRASILEIRO NA OPERAÇÃO ACOLHIDA:** enfoque na organização e no funcionamento das estruturas montadas para atender os imigrantes - (compêndio). Brasília, 2019. 43 p.

BRASIL. **Portaria nº 045-EME, de 15 de julho de 1983.** Aprova o manual de campanha C 55-1, Transportes Militares. (Ato de Aprovação portaria ministerial N°.1335, de 4 de setembro de 1975). Brasília: Exército Brasileiro, 1983.

_____. **Manual de Campanha Logística Militar Terrestre.** Brasília: Exército Brasileiro, 2018.

_____. BRASIL. **Lei nº. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.** Dispõe sobre o transporte multimodal de cargas e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 1998.

CABRAL FILHO, Djalma Alves. **LOGÍSTICA:** fundamentos e tendências. Pará de Minas - Mg: Virtualbooks Editora e Livraria Ltda, 2017. 183 p.

COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS. **Supply Chain Management Terms and Glossary.** 2013. Disponível em: <www.cscmp.org>. Acesso em 09 de fev 2021.

DIAS, M. A. P. **Administração de materiais:** uma abordagem logística. São Paulo: Atlas, 2009.

DI SERIO, L. C. *et al.* **A evolução dos conceitos de logística:** um estudo na cadeia automobilística no Brasil. 2007. Disponível em: <www.redalyc.org/articulo.oa?id=97317205009>. Acesso em: 10 mar. 2021.

DOCTRINA MILITAR TERRESTRE EM REVISTA. Brasília: Exército Brasileiro, 2020. Bimestral.

ÉPOCA NEGÓCIOS. **FMI prevê 44,3% de desemprego na Venezuela este ano.** Disponível em: <www.epocanegocios.globo.com/Mundo/noticia/2019/04/fmi-preve-443-de-desemprego-na-venezuela-este-ano.html>. Acesso em: 20 maio 2020.

EXAME. **Venezuela tem mais petróleo do que Arábia Saudita.** Disponível em: <www.exame.com/economia/venezuela-tem-mais-petroleo-do-que-arabia-saudita-setor-e-subexplorado/>. Acesso em: 20 maio 2020.

FRANCHI, T. **A diáspora venezuelana no contexto Sul-Americano e seus impactos para o Brasil.** Rio de Janeiro: IMM/ECEME 2017.

GUROVITZ, Helio. Como entender o fascínio com o Chavismo. Matéria publicada na revista Época em 26 de março de 2018

JOMINI, A. H. **Précis de l'Art de laGuerre.** Páris: Perrin, 1839.

KEEDI, S. **Transporte, unitização e seguros internacionais de cargas.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

LIMA FILHO, R. B. **Relatório AMAZONLOG17.** Comando Logístico do Exército Brasileiro: Brasília, 2018.

NAZÁRIO, P. **Intermodalidade:** importância para a logística e estágio atual no Brasil. Rio de Janeiro: Coppead, 2000.

NOVAES, A. G. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição:** Estratégia, Operação e Avaliação. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2004. 408 p

NOVAES, A. G. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

OLIVEIRA, C. A. S. O. **A falência estatal da Venezuela e seus reflexos para o Brasil.** Trabalho de Conclusão de Curso - Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2017, 49 f.

ROCHA, Cristiano Andrade; BITENCOURT, Charles Davidson. A IMPORTÂNCIA DA FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE PARA O DESDOBRAMENTO DA OPERAÇÃO ACOLHIDA. **Doutrina Militar Terrestre em Revista**, Brasília, p. 28-37, 2020. Bimestral.

ROMANO, A. M. *et al.* **A intermodalidade dos transportes.** Rio de Janeiro: FATEC-JH, 1994.

SALES, A. S. F.; FERREIRA, M. L. Gestão estratégica da informação na logística. **Reúna - Revista de Economia da UNA**, v. 7, n. 2, abr./jun.2000, p.25-34.

SILVA, K. S. **Logística brasileira:** um estudo teórico do modal aquaviário (cabotagem). João Pessoa: UFJP, 2015.

SOUSA, Guilherme Dantas. A FUNÇÃO LOGÍSTICA TRANSPORTE NO EXÉRCITO DOS ESTADOS UNIDOS: DO NÍVEL ESTRATÉGICO AO TÁTICO. **Doutrina Militar Terrestre em Revista**, Brasília, p. 14-19, 2020. Bimestral.

THOMAS, A.; KOPCZAK, L.R. **Life-saving supply chains and the path forward**. In: Lee, H.L. and Lee, C.-Y. (Eds), *Building Supply Chain Excellence in Emerging Economies*, Springer Science and Business Media LLC, London, UK, pp. 93-111, 2007.

UNICEF. **Crise migratória venezuelana no Brasil**. Disponível em: <www.unicef.org/brazil/crise-migratoria-venezuelana-no-brasil>. Acesso em: 20 maio 2020.

VALERIO, L. H. G. **A falência estatal da Venezuela e seus reflexos para o Brasil: o Caso Roraima**. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Política, Estratégia e Alta Administração Militar) - Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2017, 85 f.