



**ADRIANA IOP BELLINTANI
EDUARDO ERNESTO FILIPPI
VERONICA KORBER GONÇALVES**
[organizadores]



AMAZÔNIA
Descortinada nas Relações Internacionais

IOLE
EDITORA

AMAZÔNIA

Descortinada nas Relações Internacionais

ADRIANA IOP BELLINTANI
EDUARDO ERNESTO FILIPPI
VERONICA KORBER GONÇALVES
(organizadores)



BOA VISTA/RR
2024

Editora IOLE

Todos os direitos reservados.

A reprodução não autorizada desta publicação, no todo ou em parte, constitui violação dos direitos autorais (Lei n. 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.



EXPEDIENTE

Revisão

Elói Martins Senhoras
Maria Sharlyany Marques Ramos

Capa

Alokike Gael Chloe Hounkonnou
Elói Martins Senhoras

Projeto Gráfico e

Diagramação

Elói Martins Senhoras
Balbina Líbia de Souza Santos

Conselho Editorial

Abigail Pascoal dos Santos
Charles Pennaforte
Claudete de Castro Silva Vitte
Elói Martins Senhoras
Fabiano de Araújo Moreira
Julio Burdman
Marcos Antônio Fávaro Martins
Rozane Pereira Ignácio
Patrícia Nasser de Carvalho
Simone Rodrigues Batista Mendes
Vitor Stuart Gabriel de Pieri

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO (CIP)

Be2 BELLINTANI, Adriana Iop; FILIPPI, Eduardo Ernesto; GONÇALVES, Veronica Korber (organizadores).

Amazônia: Descortinada nas Relações Internacionais. Boa Vista: Editora IOLE, 2024, 343 p.

Série: Relações Internacionais. Editor: Elói Martins Senhoras.

ISBN: 978-65-85212-89-2

1 - Amazônia. 2 - Brasil. 3 - Estudos de Casos. 4 - Relações Internacionais.
I - Título. II - Bellintani, Adriana Iop. III - Relações Internacionais.. IV - Série

CDD-327

A exatidão das informações, conceitos e opiniões é de exclusiva responsabilidade dos autores



CAPÍTULO 10

*A Transformação Logística do
Exército Brasileiro no Século XXI e a Amazônia*

A TRANSFORMAÇÃO LOGÍSTICA DO EXÉRCITO BRASILEIRO NO SÉCULO XXI E A AMAZÔNIA

José Miguel Quedi Martins

Daniel Arrais Barroso

A Amazônia, ao longo da história brasileira, tem sido lembrada em episódios ligados a ciclos econômicos ou ameaças a soberania nacional. O seu distanciamento físico dos centros políticos e econômicos nacionais dificultaram a sua completa integração ao restante do país. A região amazônica apresenta diversidades conceituais e geográficas onde somente a compreensão de sua heterogeneidade permite melhor entender a região. Dessa maneira, o presente capítulo busca analisar as políticas de estado adotadas para Amazônia, com marco inicial na Era Vargas, que buscaram reduzir esse distanciamento do restante do país e superar restrições logísticas na Amazônia Ocidental e Oriental. A grande presença militar do Exército Brasileiro na região, dada pela existência de grande efetivo militar em diversos rincões da Amazônia, exercendo em muitas situações funções estatais permite relacionar com as políticas de Estado para região Amazônica. Desse modo, o processo de transformação logístico do Exército Brasileiro no século XXI é peça a ser analisada ao longo do capítulo.

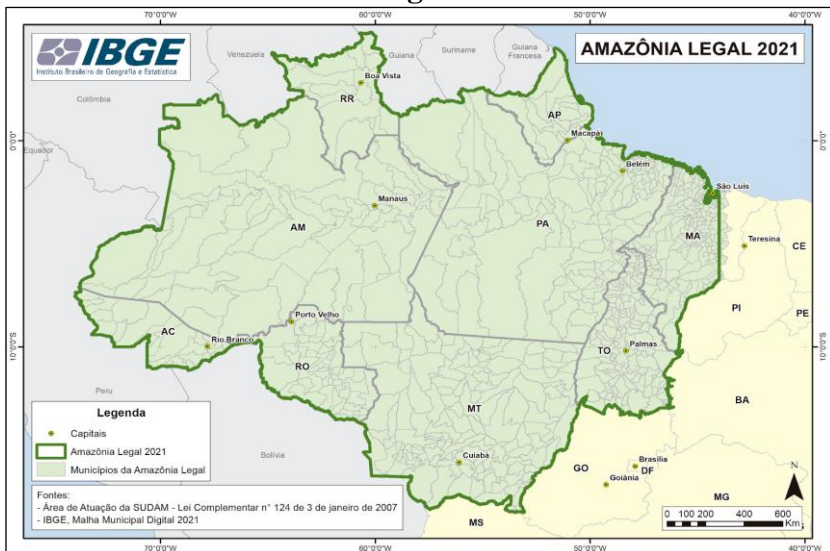
O conceito de Amazônia legal surge no governo Vargas, a partir da Lei Federal nº 1.806 de 6 de janeiro de 1953, que em seu Artigo. 2º trazia que:

A Amazônia brasileira, para efeito de planejamento econômico e execução do Plano definido nesta lei, abrange a região compreendida pelos Estados do Pará

e do Amazonas, pelos territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé e Rio Branco e ainda, a parte do Estado de Mato Grosso a norte do paralelo de 16°, a do Estado de Goiás a norte do paralelo de 13° e a do Maranhão a oeste do meridiano de 44°.

O IBGE (2023) apresenta que a criação do conceito de Amazônia Legal foi instituída com o objetivo de definir a delimitação geográfica da região política de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Nesse sentido, a Amazônia Legal é uma área que corresponde a 59% do território brasileiro e engloba a totalidade de oito estados (Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins) e parte do Estado do Maranhão.

Figura 1 - Área de abrangência da Amazônia Legal no ano de 2021



Fonte: IBGE (2022).

Cabe destacar que dentro da Amazônia Legal brasileira ainda existe a subdivisão geográfica entre Amazônia Oriental e Ocidental, onde a Amazônia Ocidental é composta pelos estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima, já a Amazônia Oriental é composta pelos estados do Pará, Maranhão, Amapá, Tocantins e Mato Grosso.

Figura 2 - Subdivisões da Amazônia Legal



Fonte: CMN / Exército Brasileiro

A subdivisão entre Amazônia Ocidental e Oriental facilita uma análise mais aproximada desta região de dimensões continentais permitindo também diferenciar características diversas das amazônias que ultrapassam o posicionamento geográfico. Bellintani (2022) destaca que a Amazônia compreende uma vasta área com

inúmeras particularidades que se desdobram em realidades distintas, as “muitas Amazôniaas”, onde a realidade de cada localidade desse imenso recorte geográfico tem muitas especificidades que precisam ser consideradas na elaboração dos planos e projetos de desenvolvimento e intervenção territorial.

A importância da Amazônia para o Brasil e o receio frente à cobiça internacional a incluiu nos interesses nacionais e na Política Nacional de Defesa. Assim, podemos identificar a importância dada a região:

A Amazônia brasileira, com seu grande potencial de riquezas minerais e de biodiversidade, é foco da atenção internacional. A garantia da presença do Estado e a vivificação da faixa de fronteira são dificultadas pela baixa densidade demográfica e pelas longas distâncias, associadas à precariedade do sistema de transportes terrestre, o que condiciona o uso das hidrovias e do transporte aéreo como principais alternativas de acesso. Estas características facilitam a prática de ilícitos transnacionais e crimes conexos, além de possibilitar a presença de grupos com objetivos contrários aos interesses nacionais (BRASIL, 2005).

No mesmo sentido, a Estratégia Nacional de Defesa complementa a importância nacional desta região:

A Amazônia representa um dos focos de maior interesse para a defesa. A defesa da Amazônia exige avanço de projeto de desenvolvimento sustentável e passa pelo trinômio monitoramento/controlado, mobilidade e presença (BRASIL, 2008).

As dimensões quase continentais da Amazônia demandam desenvolvimento e integração ao país, e políticas governamentais de estado iniciam-se na Era Vargas e tem o prosseguimento estatal nos anos seguintes com o Programa Calha Norte, que tem buscado executar suas ações mediante a transferência de recursos orçamentários para as Forças Armadas, bem como para os estados ou os municípios abrangidos em sua área de atuação, visando atender projetos de infraestrutura básica e aquisição de equipamentos. Nascimento (2006) analisa que este programa visa garantir a presença do estado na região e vem passando por transformações ao longo dos anos e governos, sendo adequado aos novos padrões de segurança global.

A partir de 1964, Bomfim (2010) destaca a elaboração de um conjunto de leis e medidas administrativas que culminaram na chamada “Operação Amazônia”, visando permitir crédito bancário para região acompanhada da criação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Durante o Governo Militar surgem também os planos nacionais de desenvolvimento, que como planos econômicos tinham a característica desenvolvimentista adotada durante o regime militar do Brasil. O primeiro plano nacional de desenvolvimento teve como objetivo a construção de infraestrutura econômica, como rodovias, reaparelhamento de portos, programas de energia, buscando desenvolver uma melhor capacidade logística na região amazônica.

Estes objetivos do desenvolvimento regional da Amazônia continuaram ao longo dos governos e dos anos seguintes, sendo acrescidas mudanças conforme o enfoque político do governo e do cenário mundial. Em paralelo à busca pelo desenvolvimento da região, nos últimos anos ocorreram uma série de guerras no mundo envolvendo a disputa de recursos naturais, bem como agendas que ameaçam a soberania sobre a Amazônia. Com isso, o Brasil tem buscado o Planejamento Baseado em Capacidades (PBC), “que

associa a Política Externa, a Política de Defesa e o Desenvolvimento” (MARTINS, 2022, p. 09), sendo uma possível resposta a essas ameaças.

O Exército Brasileiro, ao realizar o seu PBC, incluiu a Amazônia e o foco para essa região é o de superar as limitações impostas pelas características peculiares que a distinguem das demais regiões do Brasil, tornando a logística na Amazônia uma das mais complexas do País, perfazendo um total de, aproximadamente, 9 mil km de faixa de fronteira, sendo um desafio ao Exército Brasileiro aprimorar a sua capacidade logística na região.

Assim, a transformação militar tem buscado aumentar a capacidade logística da Força Terrestre, e a Amazônia tem tido prioridade nesse processo, sendo um marco dessa transformação as criações de Grandes Comandos Logísticos e dentre eles os Grupamentos Logísticos (Gpt Log), permitindo uma evolução na capacidade logística que supere as barreiras impostas pela região.

AS POLÍTICAS DE ESTADO PARA A AMAZÔNIA A PARTIR DE VARGAS

As preocupações e as ações estatais para o desenvolvimento da Amazônia têm como importante marco temporal o Governo Vargas. Nele, conforme Becker (2001) e Carvalho (2001), o fomento de políticas públicas para o desenvolvimento da região amazônica começou com a criação da Superintendência para a Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), que mais tarde passaria a se chamar Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

Deste órgão derivou um grande projeto no desenvolvimento de infraestrutura e integração da região com o restante do país, que

foi a construção da rodovia Belém-Brasília, concluída em 1960, já no governo Juscelino Kubitschek.

Pieranti (2007) destaca que essa estrada e as rodovias Cuiabá-Porto Velho-Manaus e Brasília-Cuiabá-Santarém tornaram-se as grandes vias de ligação entre a região Centro-Oeste e a Amazônia, criando um sistema multimodal (rodovia-hidrovia) de significado estratégico.

A implementação dos maiores projetos dedicados a essa região ocorreu durante os governos militares, onde Pieranti (2007), afirma que esses foram resultado da percepção de que a Amazônia era um espaço vazio, subutilizado e, portanto, uma brecha perigosa à violação da soberania nacional.

Em 1967, surgiu o primeiro plano diretor de desenvolvimento para a região, onde os principais setores incentivados pela SUDAM, foram a pecuária, a agricultura, a indústria e os serviços básicos (educação, transporte e comunicações) (CARVALHO, 2001).

Becker (2001) e Carvalho (2001) ressaltam que ainda durante o regime militar foram efetuados esforços para criar a Zona Franca de Manaus, construir as já citadas estradas Cuiabá-Santarém e a Cuiabá-Porto Velho, além de realizar o Projeto Jari.

O insucesso obtido até então com esses planos levou a promoção de novas tentativas de desenvolvimento, que inicialmente visavam a uma distribuição de assentamentos ao longo das rodovias. A medida também não surtiu o efeito esperado, o que levou o governo a descartar a tentativa do modelo rural-urbano descentralizado (CARVALHO, 2001).

A partir do fracasso das tentativas anteriores, redirecionou-se a estratégia de desenvolvimento, baseando-a em investimento em projetos megalômanos e no apoio a grandes produtores. Cabe

destacar que as realizações mais visíveis desse período foram a rodovia Transamazônica, a implementação do Pólo Amazônia, as hidrelétricas de Tucuruí, Balbina e Samuel e o programa Grande Carajás (PIERANTI, 2007).

A política de Estado, durante o regime militar, pode ser caracterizada como a tentativa de montagem de infraestrutura que possibilitasse o desenvolvimento da região. No contexto amazônico, este estava associado principalmente à ocupação dos espaços públicos e privados e ao fortalecimento de setores produtivos diversos (PIERANTI, 2007).

Carvalho (2001) afirma que durante o processo de transição política para a democracia, num primeiro momento, foram poucas as alterações nos planos de desenvolvimento da Amazônia, que continuaram a ser implementados, onde no governo José Sarney iniciou seu projeto para a região com o anúncio do programa Calha Norte, que refletia as mesmas preocupações de iniciativas anteriores.

Em 1993, Pieranti (2007) afirma que a questão ambiental passa a ser vista da perspectiva de uma política de Estado com a criação do Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Amazônia Legal e lançado o Programa Nacional do Meio Ambiente, apresentando uma nova forma de visão para região, a da preocupação ambiental.

O governo Fernando Henrique Cardoso retomou os grandes investimentos em infraestrutura na região amazônica visando à inserção do Brasil na economia global, por meio de saídas para o Atlântico, o Caribe e o Pacífico, com a utilização de corredores de exportação, ao mesmo tempo que Carvalho (2001), também destaca o surgimento dos programas “Brasil em Ação” e “Avança Brasil” durante o os compromissos assumidos pelo Brasil com a Agenda 21 Global e com mais quatro acordos (Declaração do Rio, Declaração de Princípios sobre o Uso das Florestas, Convenção sobre a

Diversidade Biológica e Convenção sobre Mudanças Climáticas) em 1992, que direcionaram as ações do Estado Brasileiro na busca do desenvolvimento sustentável para região.

Pieranti (2007) afirma que os compromissos assumidos trouxeram uma mudança sensível na matriz de planejamento o desenvolvimento amazônico, tendo como eixo central a sustentabilidade, na busca da compatibilização entre a conservação ambiental, a justiça social e o crescimento econômico. Essa mudança na matriz de desenvolvimento tem sofrido críticas sob o argumento de que ela impede o desenvolvimento regional, e de acordo com Nogueira (2005), uma das grandes críticas enfrentadas é a de que essa forma de planejamento tenha transformado a ação estatal em errática e num entrave ao desenvolvimento.

Ainda cabe destacar que, durante os primeiros anos do século XXI, o desenvolvimento da Amazônia dependeu da participação de vários atores estatais, nesse sentido houve uma maior integração e cooperação entre os ministérios, permitindo ações conjuntas na região. Para enfrentar o aumento relacionado a ilícitos transnacionais, questões sociais e ambientais, que retomam as ameaças previstas na Política de Defesa Nacional.

Se o esforço sistêmico, abrangente e permanente da defesa da Amazônia só veio a lume com o Calha Norte, o Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM) e o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM) elevaram este esforço a uma condição sistêmica – dada que integrada a rede – e rotineira. A associação entre pelotões de fronteira e a vigilância do espaço aéreo, bem como a autorização para interceptação e abate de aeronaves hostis emprestaram um novo ânimo e colocaram a proteção da Amazônia em um novo patamar. Contudo, talvez o passo mais importante seja a prevista integração entre o SIPAM e o Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (SISFRON) e a sua integração num satélite

geoestacionário de defesa e comunicação que permite o monitoramento em tempo real de toda a fronteira da região.

Este esforço é parte integrante do esforço de transformação que inclui a interoperabilidade entre as Forças prevendo a hipótese de seu emprego conjunto. Nesse sentido, importa mencionar, mesmo que de passagem, o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) – operado em bases análogas a do SISFRON – há a expectativa de que a confluência das operações conjuntas permita integrar todos estes sistemas de vigilância (SIPAM, SISFRON e SisGAAz) em uma única rede. De tal sorte, espera-se que ela forneça consciência de situação em tempo real e, através de data-link, para que as informações sejam distribuídas para canais incumbidos de dar a respostas em conformidade com os desafios apresentados.

A TRANSFORMAÇÃO DA LOGÍSTICA MILITAR NO EXÉRCITO BRASILEIRO NO SÉCULO XXI

O Exército Brasileiro é uma instituição nacional, permanente e regular, que se destina à defesa da Pátria (BRASIL, 1988). No início dos anos 2000, alinhado com este objetivo, o governo brasileiro atualizou sua Política Nacional de Defesa – PND (Decreto Presidencial nº 5.484, de 30 de junho de 2005) e publicou uma Estratégia Nacional de Defesa – END (Decreto Presidencial nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008), para maximizar a capacidade de Defesa Nacional, de forma a garantir ao Estado brasileiro atingir seus objetivos, a despeito de quaisquer ameaças à sua soberania e interesses nacionais.

Nesse sentido, o Exército Brasileiro iniciou seu processo de transformação, buscando superar as limitações até então existentes. Covarrubias (2007) destacou que a transformação, no caso dos

Exércitos latino-americanos, deveria ter como pilares: a) a natureza; b) estrutura jurídica e c) a capacidade de combate das forças armadas. Para tanto, o autor propõe que a transformação seja compreendida tanto em sentido estrito, a operação de Forças Conjuntas e Armas Combinadas interligadas por uma rede, quanto abrangendo à modernização e adaptação (COVARRUBIAS, 2007).

A Transformação da Força Terrestre (BRASIL, 2010), resultante das portarias nº 075-EME, de 10 de junho de 2010 e nº 104-Cmt Ex, de 14 de fevereiro de 2011 (PROFORÇA), permitiu que o Exército pudesse se adaptar a essas novas exigências de capacidades. O PROFORÇA surgiu com marcos temporais até 2031. Deste Projeto derivam seis condicionantes: 1. A racionalização do Exército Brasileiro otimizando o emprego de recursos; 2. Possuir um sistema de mobilização com adequada elasticidade; 3. Apoio à política exterior do País intensificando as ações relacionadas à cooperação com países do entorno estratégico (América do Sul, Caribe e África); 4. Controlar e atuar nas fronteiras terrestres, baseado no SISFRON; 5. Atender requisitos primordiais da E.N.D./2008; 6. Atender à missão constitucional de garantia da lei e da ordem (GLO) e às atribuições subsidiárias. Para alcançar os objetivos das condicionantes, foram constituídos os seguintes vetores da transformação: Ciência & Tecnologia, Doutrina, Educação & Cultura, Engenharia, Gestão, Logística, Orçamento & Finanças, Preparo & Emprego e Recursos Humanos (BRASIL, 2013).

O passo seguinte veio com a Portaria nº 212-EME, de 27 de dezembro de 2012, que separou o Ramo Administrativo do Logístico. A separação dos ramos logísticos e administrativos foi um marco importante na transformação, pois até então a logística operacional e estratégica do Exército estava estruturada em escalões logísticos das regiões militares, que são grandes comandos administrativos e territoriais sem capacidade logística operacional.

O Estado-Maior do Exército Brasileiro (EME) então determinou a implantação de Grandes Comandos Logísticos, que viriam a assumir as atividades logísticas nos tempos de paz e no caso de emprego da Força, tendo em vista que as regiões militares que são grandes comandos territoriais, administrativos e de pessoal detinham também os encargos logísticos, sem deter uma capacidade operativa.

Tais Grandes Comandos Logísticos, de acordo com o Projeto Piloto da Separação dos Ramos Administrativo e Logístico no Exército Brasileiro, assumiriam os encargos logísticos das regiões militares, que por sua vez, ficariam somente com os encargos territoriais e de pessoal.

Assim, atinge-se um dos fatores da transformação que é a adequação de uma estrutura de paz que possa, rapidamente, passar a uma estrutura de guerra, pela ativação dos órgãos necessários (BRASIL, 2013a).

No mesmo sentido, o manual de Logística Militar Terrestre do Exército Brasileiro (EB70-MC-10.238, 2018), que reconhece no transporte o instrumento indispensável para o ciclo logístico, que “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.”

Sendo o próximo passo desse processo a criação dos Grupamentos Logísticos que conforme o manual de Logística Militar Terrestre (BRASIL, 2018) apresenta a seguinte definição:

Os **Grupamentos Logísticos** (Gpt Log) são Grandes Comandos desde o tempo de paz, com a missão de **planejar, coordenar, controlar e fazer executar as funções logísticas** no âmbito da Força Terrestre. Possuem organização flexível capaz de receber e destacar módulos logísticos, de acordo com a situação tática (BRASIL, 2018, p. 02-11, destaque nosso).

Inicialmente foram criados os Grupamentos Logísticos, sob coordenação do Comando Militar do Sul (3º) e Comando Militar do Oeste (9º), respectivamente. Em dezembro de 2022 foi criado o 8º Grupamento Logístico sob coordenação do Comando Militar do Norte, e está em fase de criação o 12º Grupamento Logístico que estará subordinado ao Comando Militar da Amazônia.

Figura 3 - Divisão territorial da Amazônia entre Comando Militar da Amazônia e Comando Militar do Norte



Fonte: Mattos (2016).

A importância estratégica da Amazônia, levou o Exército Brasileiro a criar dois Grupamentos Logísticos na região, representando metade dos totais existentes em toda Força Terrestre. Os Grupamentos Logísticos vêm exercendo inúmeras atividades, dentre as quais cabe destacar o controle de fluxo de suprimento, bem como o apoio logístico, o apoio no controle de fronteira e apoio no controle de fluxo migratório através de uma Operação Logística Humanitária que promove o ordenamento da fronteira com a Venezuela, além de prover o abrigamento e interiorização de mais de 95 mil venezuelanos (NÓBREGA, 2023).

O aprimoramento logístico com a criação dos Grupamentos Logísticos se fez acompanhado do aprimoramento da presença militar, onde buscou-se também superar as limitações de transporte na região.

A transformação militar ocorrida na Amazônia é aprimorada no ano de 2013 por ocasião da criação do Comando Militar do Norte (CMN), que até então ficavam sob jurisdição militar somente de um Comando Militar de Área, o Comando Militar da Amazônia.

O CMN assumiu a jurisdição sobre os estados do Pará, Amapá e Maranhão, além da área conhecida como Bico do Papagaio, no estado do Tocantins, o que aprimorou a presença militar na região oriental da Amazônia.

O Exército Brasileiro através do seu processo de transformação militar, tem buscado aprimorar as suas capacidades logísticas, sendo a logística na Amazônia com as suas dificuldades e limitações objeto de atenção da Força Terrestre, que buscou se reestruturar, para que através da logística operacional dos grupamentos logísticos desenvolver melhores capacidades.

A complexidade e a imensidão da região amazônica impõem dificuldades constantes no estabelecimento do fluxo logístico de entrada e saída desse ambiente, gerando obstáculos para o

planejamento e execução das atividades logísticas por todos os presentes naquela região, tanto militares quanto civis onde as transformações podem ser a ponte para o desenvolvimento (BRASIL, 2023).

A LOGÍSTICA DO EXÉRCITO BRASILEIRO NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

A Amazônia Ocidental é a região composta pelos Estados do Amazonas, do Acre, de Rondônia e de Roraima, que abrange cerca de 43% da Amazônia Legal e 25% do território nacional.

O modal fluvial é o principal da logística militar na Amazônia Ocidental, devido a sua grande disponibilidade de hidrovias, direcionando o emprego de grande quantidade dos meios de transporte voltados para os rios, onde destacam-se três principais eixos partindo de Manaus: Porto Velho-RO (Eixo Rio MADEIRA), Tabatinga-AM (Eixo Rio NEGRO) e São Gabriel da Cachoeira-AM (Eixo Rio SOLIMÕES).

A navegação fluvial na Amazônia Ocidental é também analisada por Passos (2013), ao afirmar que:

A navegação fluvial na região amazônica, apresenta características próprias em função dos períodos de cheia e estiagem; exceto a calha principal do Amazonas/Solimões e o Negro, todos os demais rios e paranás sofrem seguidas alterações no seu leito por assoreamento; a falta de sinalização e balizamento das passagens causam dificuldades, insegurança e restrição à navegação noturna, aumentando o tempo das viagens; causando ineficiência pela baixa

rotatividade dos equipamentos e graves reflexos no retorno do investimento.

As dificuldades logísticas na região são destacadas no trabalho de (BRINGEL, 2002), que enumera quatro questões:

- a. Grandes distâncias, acarretando a necessidade de manutenção da regularidade na aquisição dos suprimentos, bem como na respectiva distribuição. Esse aspecto é agravado devido à dispersão e isolamento das unidades militares, tornando complexo o apoio logístico;
- b. Aliado ao fator anteriormente citado, tem-se a dependência do apoio da FAB e dos meios fluviais para a distribuição do suprimento;
- c. Escassez de recursos locais (menos grave em Manaus e Porto Velho). O suprimento, em quase sua totalidade, é fornecido pelas empresas do centro-sul do País, haja vista que a economia regional ainda é incipiente em muitos aspectos. Como a Amazônia está totalmente deslocada dos centros industriais, o suprimento, até chegar à “ponta da linha”, sofre retardos e interrupções, causando transtornos em toda cadeia logística;
- d. Ausência de estruturas e processos logísticos que facilitem a manipulação, o acondicionamento, o transporte e o controle do suprimento nas unidades militares localizadas no interior da Amazônia. Métodos modernos, com emprego de ferramentas tecnológicas que permitam maior dinamismo, agilidade e confiabilidade na execução dos trabalhos logísticos de suprimento, ainda é uma realidade muito distante das atuais práticas empregadas no ambiente amazônico.

Para superar essas dificuldades, o Exército Brasileiro na Amazônia Ocidental também possui dois eixos logísticos terrestres, direcionados pelas rodovias BR-174 e BR-319. Somado a isso, alguns Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) somente podem ser apoiados por via aérea, com apoio da Força Aérea Brasileira (FAB) ou com a contratação de aeronaves civis (BRASIL, 2023).

O modal aéreo demanda um volume grande de recursos para a contratação do Transporte Aéreo Logístico (TAL), proveniente do meio civil, ou a disponibilização de horas de voo da FAB / Aviação do Exército, sendo empregado em situações excepcionais, por este motivo é priorizado os modais fluvial e/ou terrestre.

A LOGÍSTICA DO EXÉRCITO BRASILEIRO NA AMAZÔNIA ORIENTAL

A Amazônia Oriental correspondente a uma área total de aproximadamente 2,9 milhões de km com uma importante Bacia Hidrográfica, tendo o maior banco genético do planeta e um vultuoso patrimônio mineral.

Bertani (2015) destaca que o sistema fluvial da Região Hidrográfica da Amazônia oriental pode ser classificado como um sistema de rios de predomínio meandrante, em que se tem, comumente, a presença de planícies de inundação onde a navegação aquaviária é o modal mais apropriado para a região, mesmo carecendo de infraestrutura para tornar os rios mais profundos e navegáveis durante todo o ano.

Nesse sentido, a qualidade das vias da região nos diversos modais é afetada devido a diversos fatores, tendo como exemplo, o enorme tráfego de caminhões com sobrecarga, chuvas constantes, variação da trafegabilidade dos rios e falta de sinalização aquaviária.

Apesar da grande malha de rios existentes, faltam melhoramentos que permitam uma melhor navegação devido as inconclusivas obras e serviços de manutenção que diminuem as condições de navegabilidade e de capacidade de transporte limitando a capacidade logística nesta região.

No modal rodoviário, temos na BR-230 uma importante rodovia que integra de oeste a leste o Estado do Pará, tendo grande destaque para a logística da região, sendo principal alimentadora intermodal, integrando os afluentes Sul do Rio Amazonas com as cidades de Marabá, Almira, Itaituba e Humaitá, localizadas, respectivamente, nos rios Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira.

A rodovia BR-163 tem um grande potencial de escoamento a ser aproveitado entre o Centro-Oeste do Brasil e porto de Santarém, podendo permitir o desenvolvimento de ações militares vindas do Sul e do Sudeste do país, possibilitando a integração através da hidrovia Tapajós – Teles Pires do Comando Militar do Oeste com os Comandos Militares da Amazônia e do Norte.

A rodovia BR-156 se encontra em situação precária em grande parte apresentando limitações e poucas ligações com terminais de outros modais.

Assim, o atlas de manutenção rodoviária do DNIT (2023), ao analisar as principais rodovias da Amazônia Oriental, identifica que as elas possuem trechos com necessidade de intervenção, prejudicando a logística e o transporte por este modal.

No que tange a logística militar, cabe destacar a importância da Amazônia Oriental que pode ser utilizada como principal via de acesso para suprimento e tropas da região Norte e Nordeste.

Por fim, as limitações dos modais terrestres na Amazônia Oriental obrigam o operador logístico a utilizar com maior

frequência outros modais para o transporte de suprimento e de pessoal, aumentando os custos e o tempo de transporte na região.

CONCLUSÃO

A Amazônia representa um desafio para a operacionalização da logística devido ao seu próprio espaço geográfico, dominado pela imensa floresta, caudalosos e extensos rios, e enormes distâncias que causam o isolamento das cidades e dificuldade nas comunicações.

Embora as preocupações com a segurança da região datem ainda do Brasil Colônia – a construção de Fortes ordenada por Marquês de Pombal, foi só com a estruturação do Estado Nacional e a centralização política da Era Vargas que se passou a desenvolver esforços continuados em uma base regular. A despeito disso, as vulnerabilidades da região demandavam uma atenção cada vez maior, de sorte que o grande marco continua sendo o Programa Calha Norte, que permanece em andamento, que com o SIPAM, pela primeira vez integrou a região em um esforço sistêmico de defesa.

Atualmente encontra-se frente ao desafio de aprofundar ainda mais o SIPAM, estendendo à Amazônia o Programa de Monitoramento de Fronteiras – o SISFRON – já implementado na região Centro-Oeste. Além disso, a estruturação do 8º Gpt Log em Belém, PA, o posiciona a menos de meio-dia de distância da Base de Alcântara e do lar da futura 2ª Esquadra do Brasil no Maranhão. Assim, cria-se uma oportunidade ímpar no esforço de integração entre o SISFRON e o SisGAAZ, constituindo desse modo o Espaço Amazônico não mais em um desafio, mas em um mero efetivo que une o povo e as capacidades estatais brasileiras em um único sistema que dá cobertura de vigilância a todo o Brasil e parte considerável da própria América do Sul.

Neste sentido, a estruturação de dois Grandes Comandos Logísticos na Amazônia apresenta-se como uma oportunidade auspiciosa não apenas de incrementar a segurança e a defesa da região, mas sobretudo, atender as demandas da END de associar o preparo ao desenvolvimento, para a geração de emprego e de renda. Mesmo as tarefas mais urgentes, relacionadas a pavimentação, e bem feitorias em vias de transporte, já representam um aporte relevante dado pelo EB ao desenvolvimento e a integração na Região.

Dadas as dimensões da Amazônia legal – sendo 51% território brasileiro – é razoável supor que num horizonte previsível de eventos, o processo de transformação do Exército, a implementação da Doutrina de Operações de Convergência 2040 (2023), a estruturação do SISFROM e a proteção da Amazônia, continuarão andando de mãos dadas. Confia-se que isto será suficiente para que o Brasil atravesse satisfatoriamente os desafios e vindouros reservados pelo século XXI.

A preocupação do Brasil com a região e o receio das ameaças crescentes a soberania regional, que ao longo do tempo vem aumentando, impuseram agendas em diversas áreas onde o Exército Brasileiro tem sido um ator importante no que tange a Defesa e Proteção da Amazônia brasileira.

O Exército Brasileiro, no século XXI, está ciente que a Amazônia é uma importante área geopolítica de interesse coletivo e mundial, e durante o seu processo de transformação iniciado neste século, esta região se encontra priorizada, com destinação de meios e recursos, de modo a permitir que a capacidade logística na Amazônia, com suas limitações já demonstradas, apresente uma evolução com o advento deste processo.

A transformação logística realizada pelo Exército Brasileiro aumentou sua capacidade logística operacional através de Grandes Comandos Logísticos, permitindo que as até então estruturas

administrativas logísticas possam deter capacidades logísticas operacionais, complementado o processo de transformação para Amazônia.

De mesma maneira a criação de dois Comandos Militares de Área na Amazônia reduziu a distância física na cadeia de comando que até somente um comando militar de área era responsável por toda Amazônia. No que tange a evolução da logística para região, o atual Comando Militar da Amazônia responsável pela Amazônia Ocidental implementou o 12º Gpt Log situado em Manaus, já o Comando Militar do Norte responsável pela Amazônia Oriental implementou o 8º Gpt Log em Belém, surgindo ambos como resposta as limitações impostas pela região, visando assim aumentar a capacidade logística militar.

Não obstante a parceria com os países amazônicos trazer forças para a manutenção da soberania responsável, nesse sentido a integração sul-americana permite que vários problemas de cunho nacional e internacional possam ser enfrentados, inclusive aqueles que envolvem o maior modal de transporte da região, o fluvial, sendo ele a porta e o caminho da Amazônia para o mundo.

Assim, as ações que busquem o desenvolvimento da infraestrutura de transporte dependem de atuação coletiva com a cooperação entre civis e militares, de modo que a adoção de várias medidas, dentre elas a reforma e a ampliação dos portos, bem como a ampliação da capacidade de armazenagem dos armazéns de cargas, sendo essas capacidades integradas com a intermodalidade dos meios de transporte desta região.

Essas medidas permitiriam a melhoria dos meios de transporte e escoamento através do aprimoramento dos serviços portuários, além da diminuição do chamado custo-Brasil, de modo que se posta em prática podem contribuir bastante para a ampliação e diminuição dos custos logísticos na Amazônia.

Por fim, conclui-se então que o desafio apresentado pela integração e desenvolvimento da Amazônia continua presente, e a responsabilidade advinda deste desafio deve ser compartilhada por vários atores, onde o Exército Brasileiro tem tido destaque e pode se dizer que tem tomado medidas que buscam aumentar a sua capacidade logística na Amazônia, porém essas medidas devem ser complementadas por ações do governo que desenvolvam ou aprimorem a infraestrutura da região, que hoje sem dúvidas é um limitador do desenvolvimento e integração amazônica.

REFERÊNCIAS

BECKER, B. K. “Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários?” **Portal da UFPR** [2001]. Disponível em: <www.ufpr.br>. Acesso em: 15/02/2024.

BELLINTANI, A. I. “A geopolítica na dinâmica da cooperação multilateral amazônica na América do Sul”. *In*: GONÇALVES, V. K.; FILIPPI, E. E. (orgs.). **Amazônia no século XXI**: temas de estudos estratégicos internacionais. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2022.

BERTANI, T. C. **Sensoriamento Remoto e caracterização morfológica no Baixo Rio Solimões, com análise de suas rias fluviais** (Tese de Doutorado em Sensoriamento Remoto). São José dos Campos: INPE, 2015.

BOMFIM, P. R. A. “Fronteira Amazônica e planejamento na época da ditadura militar no Brasil: inundar a hileia de civilização?” **Boletim Goiano de Geografia**, vol. 30, n. 1, 2010.

BRASIL. A importância da Logística Militar na Amazônia Ocidental. Brasília: Exército Brasileiro, 2023. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Amazônia Legal. Brasília: IBGE, 2021. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 19/01/2024.

BRASIL. Caderno Setorial de Recursos Hídricos: Saneamento. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2006. Disponível em: <www.mma.gov.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Planalto, 1988. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em: 07/02/2024.

BRASIL. Decreto n. 5.484, de 30 de junho de 2005. Brasília: Planalto, 2005. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em: 07/02/2024.

BRASIL. Decreto n. 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Brasília: Planalto, 2008. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em: 07/02/2024.

BRASIL. Exército Brasileiro ajuda a Guiana. Brasília: Exército Brasileiro, 2018. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Manual de Campanha: EB70-MC-10.238 - Logística Militar Terrestre. Brasília: Exército Brasileiro, 2018. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Manual de Campanha: EB70-MC-10.357 - Grupamento Logístico. Brasília: Exército Brasileiro, 2020. Disponível em: <www.eb.mil.gov.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. O Processo de Transformação da Força Terrestre. Brasília: Exército Brasileiro, 2023. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Portaria n. 019, de 27 de janeiro de 2016. Brasília: Exército Brasileiro, 2016. Disponível em: <www.eb.mil.gov.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Portaria n. 1.701, de 21 de dezembro de 2016. Brasília: Exército Brasileiro, 2016. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Portaria n. 104-Cmt Ex, de 14 de fevereiro de 2011. Brasília: Exército Brasileiro, 2011. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Portaria n. 54-EME, de 27 de março de 2014. Brasília: Exército Brasileiro, 2014. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Portaria n. 075-EME, de 10 de junho de 2010. Brasília: Exército Brasileiro, 2010. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Portaria n. 212-EME, de 27 de dezembro de 2012. Brasília: Exército Brasileiro, 2012. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Portaria n. 322-EME, de 8 de dezembro de 2015. Brasília: Exército Brasileiro, 2015. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Portaria n. 938-EME, de 23 de dezembro de 2022. Brasília: Exército Brasileiro, 2022. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Processo de transformação do Exército. Brasília: Exército Brasileiro, 2010. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Relatório da Experimentação Doutrinária do 3º Grupamento Logístico. Porto Alegre: Exército Brasileiro, 2022. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRASIL. Relatório da Experimentação Doutrinária do 9º Grupamento Logístico. Campo Grande: Exército Brasileiro, 2022. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

BRINGEL, L. **Logística na amazônia ocidental:** suprimento e transporte. Brasília: SAE, 2002.

CARVALHO, G. “Histórico e impacto das políticas públicas na Amazônia”. In: BARROS, A. C. (org.). **Cadernos Temáticos:** sustentabilidade e democracia para as políticas públicas na Amazônia. Rio de Janeiro: Ipam, 2001.

COVARRUBIAS, J. G. “Os três pilares de uma Transformação Militar”. **Military Review**, vol. 6, 2007.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura do Transporte. **Mapas de Gerenciamento de Rodovias.** Brasília: DNIT, 2023. Disponível em: <www.dnit.gov.br>. Acesso em: 15/01/2024.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. “Cidades e Estados”. **IBGE** [2023]. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15/01/2024.

MARTINS, J. M. Q.; LUKRAFKA, T. O. “Entrevista Prof. Dr. José Miguel Martins”. **Revista InterAção**, vol. 13, n. 1, 2022.

MATTOS, R. **A Missão do Exército Brasileiro na Defesa e Segurança das Fronteiras da Amazônia**. Amapá: Exército Brasileiro, 2016. Disponível em: <www.eb.mil.br>. Acesso em: 15/01/2024.

NASCIMENTO, D. “Projeto Calha Norte: a Amazônia segundo a política de defesa nacional”. In: CASTRO, C. (org.). **Amazônia e defesa nacional**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

NÓBREGA, I. “Em Roraima, Ministro da Defesa visita instalações da Operação Acolhida”. **Defesa em Foco** [2023]. Disponível em: <www.defesaemfoco.com.br> Acesso em: 13/02/2024.

NOGUEIRA, R. “Lula e o meio ambiente: errático sem limites”. **Primeira Leitura**, n. 1351, 2005.

PASSOS, L. H. S. “A Logística De Transportes Na Amazônia Ocidental: Desafios, Limitações E Importância Para O Desenvolvimento Do Estado De Roraima”. **Revista de Administração de Roraima**, vol. 2, 2013.

PIERANTI, O. P.; SILVA, L. H. R. “A questão Amazônica e a política de defesa nacional”. **Cadernos Ebape**, vol. 5, n. 1, 2007.