

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| ÍNDICE | <i>i</i> |
| PREÂMBULO | <i>iv</i> |
| <u>INTRODUÇÃO</u> | 1 |
| CAPÍTULO 1 – ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL | |
| 101. Introdução | 5 |
| 102. A logística: Caracterização e âmbito | 6 |
| 103. A natureza do poder naval | 11 |
| 104. Caracterização da projecção de força | 15 |
| CAPÍTULO 2 – QUADRO DE EMPREGO DA PROJECCÃO DE FORÇA | |
| 201. O ambiente estratégico internacional | 18 |
| 202. Os objectivos político-estratégicos nacionais | 20 |
| 203. O planeamento de forças naval | 25 |
| 204. O “caso” anfíbio nacional | 26 |
| CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DOS DADOS E INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS | |
| 301. Análise dos dados | 30 |
| 303. Interpretação dos resultados | 31 |
| <u>CONCLUSÕES</u> | 38 |

Anexos:

| | |
|---|-------|
| A – Glossário | A - 1 |
| B – Acrónimos e abreviaturas | B - 1 |
| C – Quadro referencial de avaliação da capacidade naval, em transporte estratégico, para projecção, sustentação e extracção de forças militares portuguesas | |
| 1. <i>Objecto da avaliação</i> | C - 1 |
| 2. <i>Referencial</i> | C - 3 |
| 3. <i>Instrumentação</i> | C - 4 |
| D – A cadeia de apoio logístico | |
| 1. <i>Os níveis da logística</i> | D - 1 |
| 2. <i>O apoio logístico operacional</i> | D - 2 |
| 3. <i>O dispositivo logístico nas operações navais</i> | D - 4 |
| E – Capacidades do sistema de forças naval | E - 1 |
| F – Factores envolvidos na projecção de força | |
| 1. <i>Definição e caracterização</i> | F - 1 |
| 2. <i>A influência do estado do mar</i> | F - 4 |
| G – As comunidades portuguesas no mundo | |
| 1. <i>Situação</i> | G - 1 |
| 2. <i>Fontes</i> | G - 4 |
| 3. <i>Notas</i> | G - 4 |
| 4. <i>Síntese conclusiva</i> | G - 5 |
| H – Portugal e as organizações internacionais | |
| 1. <i>Introdução</i> | H - 1 |
| 2. <i>As Nações Unidas</i> | H - 1 |
| 3. <i>A Organização do Tratado do Atlântico Norte</i> | H - 2 |
| 4. <i>O pilar europeu</i> | H - 7 |
| 5. <i>A Organização para a Segurança e a Cooperação Europeia</i> | H - 9 |
| I – As Forças Armadas no apoio a nacionais a residir no estrangeiro | |
| 1. <i>Âmbito</i> | I - 1 |
| 2. <i>Enquadramento conceptual</i> | I - 2 |
| 3. <i>O ambiente operacional</i> | I - 3 |

| | |
|--|-----------|
| J – Requisitos gerais em mobilidade estratégica | |
| 1. <i>Introdução</i> | J - 1 |
| 2. <i>Transporte de pessoal</i> | J - 1 |
| 3. <i>Necessidades de transporte de viaturas</i> | J - 2 |
| 4. <i>Necessidades de armazenagem</i> | J - 3 |
| Apêndices ao Anexo J: | |
| 1 – <i>Efectivos a projectar</i> | J - 1 - 1 |
| 2 – <i>Necessidades de alimentação (Classe I)</i> | J - 2 - 1 |
| 3 – <i>Viaturas e atrelados a projectar (Classe II)</i> | J - 3 - 1 |
| 4 – <i>Necessidades de combustível (Classe III)</i> | J - 4 - 1 |
| K – Metodologias de planeamento | |
| 1. <i>Introdução</i> | K - 1 |
| 2. <i>O planeamento de forças</i> | K - 2 |
| 3. <i>A arquitectura do planeamento operacional</i> | K - 3 |
| L – Missões e capacidades | |
| 1. <i>Permanentes de “não” guerra</i> | L - 1 |
| 2. <i>Eventuais</i> | L - 1 |
| 3. <i>Missões específicas da Marinha (ME)</i> | L - 4 |
| M – Objectivos operacionais do BLD | M - 1 |
| N – Fluxograma analítico para a definição dos requisitos | N - 1 |
| O – Navio polivalente logístico | |
| 1. <i>Tarefas</i> | O - 1 |
| 2. <i>Conceito de emprego</i> | O - 1 |
| 3. <i>Requisitos operacionais</i> | O - 3 |
| 4. <i>Requisitos logísticos</i> | O - 4 |
| ZZ – Bibliografia | ZZ - 1 |

“Estas novas missões requerem um grande esforço por parte das Forças Armadas (...) com todas as necessidades de mobilidade, projecção, sustentação e rotação de forças daí decorrentes.” ⁽¹⁾

PREÂMBULO

O tema sobre o qual nos propomos reflectir, estudando-o – Requisitos da componente naval do Sistema de Forças Nacional, em particular no âmbito do transporte estratégico, para projecção, sustentação e extracção de forças militares portuguesas –, está intimamente relacionado com “a reforma das Forças Armadas”, tal como entendida por Sua Excelência o Presidente da República, em artigo publicado num jornal diário de grande expressão nacional e de que damos conta na transcrição inicial.

Nesse artigo de opinião o Doutor Jorge Sampaio, não deixando de relevar o papel tradicional e essencial das Forças Armadas, “*o exercício da soberania e na defesa da independência nacional*” ⁽²⁾, ancorada no quadro das nossas alianças, alerta para a adaptação necessária no sentido de se reforçar o seu papel como instrumento útil e importante no apoio da política externa portuguesa e às populações, no âmbito da protecção civil, com particular atenção às dos Arquipélagos dos Açores e da Madeira.

Por sua vez o Primeiro Ministro, no discurso de tomada de posse do XIV Governo Constitucional, afirmava “*disse um dia que queria que Portugal tivesse uma política externa digna da nossa história e não à medida da nossa dimensão física*” ⁽³⁾, sublinhando o grande e admirável contributo das Forças Armadas no reforço e prestígio de Portugal no mundo.

⁽¹⁾ Jorge Sampaio, «A reforma das Forças Armadas: uma reflexão», *Diário de Notícias*, 26 de Agosto de 1999, p. 7.

⁽²⁾ Op. Cit., p. 6.

⁽³⁾ António Guterres, «Cerimónia de tomada de posse – discurso do Primeiro Ministro, Palácio da Ajuda, 1999/10/25», <http://www.primeiro-ministro.gov.pt/pd-32.htm>.

Mais recentemente, no discurso de abertura da apresentação do Programa do XIV Governo Constitucional na Assembleia da República, a 3 de Novembro, realçou a vontade de, no contexto europeu e mundial, afirmar a identidade nacional, articulando as políticas externas, de defesa e de apoio às comunidades portuguesas *“para que a nossa influência nas questões internacionais esteja à altura das responsabilidades que a história nos confere.”*⁽⁴⁾

A ligação entre a política externa e a política de defesa, ao serviço da independência e da liberdade da acção do estado, é uma necessidade e uma exigência da actualidade. José Medeiros Ferreira, na coluna quinzenal que assina no jornal Diário de Notícias, sublinha esta importância, alertando para a necessidade de ser realizado um esforço de investimento, nas Forças Armadas, *“já que o critério militar tem um peso específico qualitativo no actual contexto europeu, atlântico e mundial.”*⁽⁵⁾

Será pois, com este quadro de referência político que desenvolveremos o nosso estudo. Procuraremos contribuir para um plano de acção estratégico que, atenta a necessidade de a componente militar da defesa nacional, manter a capacidade suficiente para se constituir como factor de dissuasão credível e instrumento de apoio às populações, em situações de catástrofes naturais, favoreça a política externa para o que se torna essencial a capacidade de mobilidade estratégica marítima.

⁽⁴⁾ António Guterres, «Discurso de abertura da apresentação do programa de Governo do XIV Governo», <http://www.primeiro-ministro.gov.pt/pd-34.htm>, AR, 3/11/1999.

⁽⁵⁾ José Medeiros Ferreira, «Política externa e política de defesa», *Diário de Notícias*, 9 de Novembro de 1999, p. 14.

INTRODUÇÃO

Os desenvolvimentos imediatos, resultantes da nova ordem internacional, levaram à redução progressiva das despesas com a componente militar da defesa nacional, conduzindo a um profundo processo de reavaliação da dimensão, estrutura e composição dos sistemas de força, em particular nos países europeus e norte-americanos. Porém, as expectativas, na capacidade da cooperação na resolução pacífica dos conflitos, sem recurso à coacção militar cedo se esvaneceu e nunca tanto como hoje, as forças armadas foram solicitadas a agirem, fora das fronteiras de soberania.

O leque de missões tornou-se cada vez mais alargado, diversificado e exigente, nomeadamente em termos de mobilidade, flexibilidade organizacional e prontidão. O tema que nos propomos tratar é assim actual e diremos mesmo crítico, para que as forças armadas portuguesas possam responder de forma mais eficaz às necessidades do posicionamento estratégico do país, nas organizações de segurança e defesa, de que é membro e no mundo.

É, também, um tema com o qual nos sentimos desde à muito ligados, sobre o qual conjecturamos e debatemos, por razão da especialidade que, na Marinha, abraçamos. A capacidade e qualidade singular do infante de marinha de desenvolver a sua actividade, na defesa dos interesses nacionais, tendo como base de operações o mar e área de actuação terra, está naturalmente dependente da possibilidade naval de o fazer lá chegar em segurança (mobilidade estratégica e protecção) e uma vez chegado, de aí permanecer em operação (logística), materializado na projecção de força a partir do mar.

Os constrangimentos de natureza financeira, que associados à falta de hábito de previsão e planeamento, podem conduzir a soluções e decisões que procurem ter em conta

os interesses particulares de Portugal, segundo uma lógica contabilística ou por importação de modelos estrangeiros ou ainda por projectar no futuro ameaças actuais, sem ter em linha de conta a evolução dessas mesmas ameaças ou a possibilidade de escalada, aconselham que se realize uma abordagem sistémica.

Neste universo de preocupações, outras mais se levantarão certamente ao longo do trabalho, coloca-se a principal questão a que temos de dar resposta: *qual deve ser capacidade que a Marinha de Guerra portuguesa deve possuir, de natureza operacional e logística, para assegurar a intervenção rápida e eficiente de forças militares e das suas necessidades logísticas, entre teatros de operações?*

Para chegar a uma solução, para este complexo problema, tona-se necessário obter informação sobre as missões, as forças, as suas necessidades de sustentação e a forma de lhes assegurar os meios (pessoal, material e serviços), em quantidade, qualidade, momento e lugar, adequados às exigências das operações, para daí concluir os requisitos de carácter operacional e logístico do elemento de transporte.

Baseamos a nossa investigação na análise de documentos conceptuais e doutrinários, da defesa nacional e das organizações de segurança e defesa de que Portugal faz parte, entrevistas às entidades responsáveis pelo planeamento do emprego operacional das forças, lições aprendidas nos recentes empenhamentos nacionais no exterior e em documentação produzida sobre a evolução dos conceitos, em face de novas capacidades proporcionadas pela tecnologia.

A nossa tese tem como pressuposto que não haverá alterações significativas às missões das forças armadas e ao sistema de forças nacional, confirmadas em 1998, tendo-se assimilado o relevo da Directiva Ministerial de Defesa Militar – 99 (DMDM – 99) e a Directiva de Planeamento de Forças – 99 (DPF – 99).

Aprofundado que foi o conhecimento sobre o assunto, afigura-se necessário delimitar o âmbito do trabalho, visando uma resposta esclarecida e não difusa, através da formulação de uma hipótese que sustentará toda a nossa investigação e argumentação:

"A componente naval, do sistema de forças nacional, deve possuir capacidade de projectar, sustentar e extrair, uma componente de desembarque, de escalão ligeiro, em ambiente hostil sem estar dependente da existência de facilidades portuárias, para cumprir missões independentes ou em apoio da manobra de outras forças."

Tendo como fundamento esta hipótese é possível identificar um conjunto de atributos operacionais do poder naval que revertendo para as forças terrestres e aéreas, criam sinergias únicas, alargando o âmbito da actuação de ambas e das suas capacidades operacionais, seja na gestão de crises, como instrumento da acção diplomática ou no contexto de operações expedicionárias, neste mundo de riscos e incertezas.

A validação da mesma implicou o estabelecimento de um calendário para o projecto, nomeadamente a compilação de informação relacionada com o âmbito conceptual da tese, o ambiente externo e interno de actuação das forças armadas portuguesas, a doutrina de referência de actuação das forças anfíbias, em termos operacionais e logísticos, a identificação das forças a serem consideradas, os cenários de actuação e o seu grau de probabilidade.

A partir da recolha de informação foi formulado, através do método de referenciação, um modelo de avaliação da capacidade de projecção, sustentação e extracção de forças militares utilizando o mar como base de operações (Anexo C). Seguiu-se a análise de documentos e de outras informações, nomeadamente entrevistas, de acordo com o referencial construído e por fim determinaram-se as diferenças entre o modelo e a realidade e a sua contabilização.

Para esse efeito, em primeiro lugar, efectuaremos caracterização das relações entre a estratégia, a tática e a logística, os atributos do poder naval e a delimitação do âmbito do conceito de projecção de poder neste trabalho, como enquadramento conceptual.

Depois identificaremos o ambiente internacional, os objectivos político-estratégicos nacionais e caracterizaremos o método de planeamento de força naval que dê resposta às necessidades de forças e o quadro doutrinário de referência.

Em seguida, analisaremos os dados e interpretaremos os resultados obtidos, com base no modelo levantado.

Concluiremos com as ideias força que decorrem do trabalho apresentando um conjunto de propostas para um plano de acção ao nível da estratégia estrutural e genética que a adequação do sistema de forças nacional ao ambiente estratégico actual, maximizando as capacidades das componentes não militares da defesa nacional, nomeadamente em relação à marinha mercante nacional.

CAPÍTULO 1

ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL

“Whatever else war is, so far as the United States is concerned, it is a war of logistics”⁽¹⁾

101. INTRODUÇÃO

A projecção de uma força armada para fora das fronteiras de um país é a particularidade que caracteriza qualquer operação expedicionária. Também por definição, uma expedição militar envolve a projecção de uma força e das suas necessidades de sustentação para um ambiente de crise ou conflito. Este tipo de operações implicam o estabelecimento de bases avançadas em terra ou no mar, a partir das quais o poder de combate pode ser empregue e sustentado.

Fica desde já claro que a projecção de forças requer o estabelecimento da capacidade para sustentar em termos logísticos a operação até à sua conclusão. A logística é, assim, o cerne do problema na condução de operações expedicionárias.

Em alguns casos, uma força expedicionária pode cumprir a sua missão pelo simples facto de se tornar visível e um factor de credibilidade. Embora a visibilidade seja o aspecto fundamental, a credibilidade advém-lhe da capacidade de se estabelecer em terra, mesmo à viva força. O equipamento e o treino tem de ser específicos e exige-se ao combatente um grande espírito de inovação e adaptação. O entendimento doutrinário e de procedimentos, entre todos os componentes é crucial, como resulta das lições históricas, dos desastres militares, em Galipoli (1915) e no *raid* para destruir a base de operações de Rommel em Tobruk (1942).

⁽¹⁾ Afirmação produzida no relatório do *Fleet Admiral King* ao *Secretary of the Navy* em 1944. Transcrição extraída de, John M. Sweeney, Captain U.S.N., *Logistics: A lecture delivered on 5 October 1951*, (compilação de Freire Montez, CMG AN, LOG 1, Instituto Superior Naval de Guerra, Outubro de 1985).

A composição de uma força expedicionária depende da missão, que pode abranger todo o espectro do conflito, sendo constituída maioritariamente por forças de combate terrestres, para missões de combate ou de imposição da paz, por unidades de apoio de serviços em missões humanitárias ou unidades aéreas a realizarem missões a partir de um aeródromo expedicionário.

Associado ao termo expedicionário está o facto de a missão ser temporária, existe a intenção da retirada de solo estrangeiro após o cumprimento da missão (uma operação que envolve o estacionamento permanente ou uma presença indefinida deixa de ser expedicionária), subentendendo-se, também, a natureza “austera” de apoio que essas forças têm disponível. Para esta força, modelada para a missão, os abastecimentos, o equipamento e o espaço disponível é o estritamente necessário ao cumprimento da missão. As considerações de natureza operacional, protecção da força e informações prevalecem sobre as de natureza administrativa ou de qualidade de vida. Decorrem da prioridade à segurança e ao carácter temporário destas operações e o imperativo de minimizar os requisitos logísticos do transporte e de apoio.

Neste capítulo caracterizaremos, de forma sumária, a logística e identificaremos o seu âmbito, a natureza do poder naval e a projecção de força a partir do mar.

102. A LOGÍSTICA: CARACTERIZAÇÃO E ÂMBITO

A logística desempenha, como vimos, um papel crítico na projecção de forças pelo que quisemos iniciar o trabalho clarificando o seu papel no âmbito das outras duas ciências e artes da guerra, a estratégia e a tática. A logística definida, talvez pela primeira vez em 1917 pelo Tenente Coronel Cyrus Thorpe, oficial do Corpo de Fuzileiros Norte Americano (United States Marine Corps – USMC), no seu livro

Pure Logistics. The science of war preparation, como “*toda a parte da guerra não incluída na estratégia e na tática*”⁽²⁾, era entendida como a ciência e a arte de garantir os meios necessários⁽³⁾ ao esquema de manobra, para a condução das operações definido pela estratégia e a pela tática. Sublinhamos que já Clausewitz ao classificar a guerra em duas categorias “*aquelas [actividades] relacionadas com a preparação da guerra e a guerra propriamente dita*”⁽⁴⁾ identificava esta área relevante da arte da guerra, embora não lhe atribuindo uma designação precisa.

Nos actos de guerra podem-se classificar as decisões e acções, num padrão comum de considerações de ordem estratégica, tática e logística. Estas três abstracções, conjuntos de princípios teóricos, não se desenvolvem de forma isolada, sendo influenciadas e influenciando as outras duas. Em certos momentos tem preponderância uma, noutros outra mas estão sempre presentes qualquer que seja o nível, estratégico, operacional ou tático, em que as acções e decisões ocorrem. A figura 1 – 1, procura mostrar este facto.

À logística, ciência de preparação para a guerra, cabe-lhe a previsão, à estratégia a imaginação e à tática a rapidez de decisão.

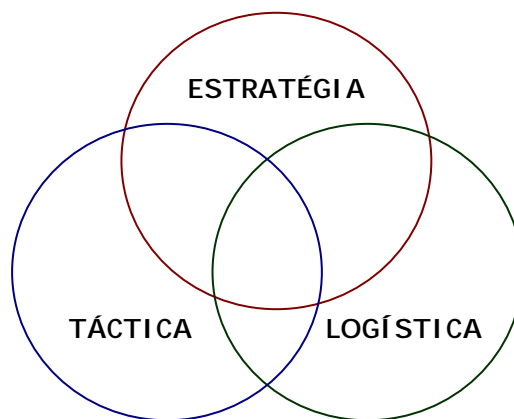


Fig. 1 – 1 – Relação entre a estratégia, a tática e a logística

⁽²⁾ Definição proposta para Logística Pura, transcrição retirada de um artigo do Rear Admiral Henry E. Eccles, «Logistics – What is it», *U. S. Naval Institute Proceedings*, June 1953 (compilação de Freire Montez, CMG AN, LOG 2, Instituto Superior Naval de Guerra, Outubro de 1985), p. 645.

⁽³⁾ “Pessoal, material e serviços necessários para satisfazer em quantidade, qualidade, momento e lugar adequados às exigências da guerra”, *Elementos de Doutrina*, ISNG.

⁽⁴⁾ Carl von Clausewitz, *On War*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1984, p. 131.

Importa, assim, neste trabalho e no âmbito da logística aplicada, considerar estes três aspectos, as missões, a forma como as forças as cumprem e as necessidades e a forma de sustentação dessas forças no cumprimento das missões.

A relevância da logística, desde o tempo de paz, na capacidade das nações cumprirem os objectivos que perseguem, foi muito bem identificada, desde cedo, nos Estados Unidos da América, como decorre da transcrição inicial e uns anos largos mais tarde na Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN/NATO). O secretário-geral desta organização, Joseph Luns, reconhecia em Fevereiro de 1978 a importância, para a Aliança, de a “ponte”, entre a economia nacional e as operações militares, estar em pleno funcionamento desde o tempo de paz.

A logística é então uma ciência e uma arte, sem a qual nenhuma acção militar (terrestre, naval ou aérea) pode ser planeada ou conduzida e desenvolve-se desde o tempo de paz. Este problema logístico, independentemente da sua magnitude, pode ser decomposto nos seus elementos essenciais, ou seja: a determinação das necessidades; a aquisição; e, a distribuição.

O primeiro e o último elementos são o cerne do presente trabalho e sobre os quais nos debruçaremos com mais detalhe. A compreensão do âmbito do termo aquisição torna-se fundamental para se poderem identificar responsabilidades e a partir daí, estabelecer prioridades na área de transportes.

A determinação das necessidades ou requisitos, abarca as variáveis gerais de âmbito nacional e das organizações internacionais e chega às necessidades das pequenas unidades envolvidas em operações. Torna-se assim claro que para a logística “o estabelecimento dos requisitos é uma responsabilidade e prerrogativa

dos comandantes”⁽⁵⁾ qualquer que seja o escalão, tal como para a estratégia e a tática.

A identificação e quantificação das necessidades é um trabalho que carece de muita ponderação e que entre em linha de conta com os condicionamentos de ordem financeira. A edificação do poder militar deve acompanhar e na medida do possível promover o desenvolvimento social e económico do país, sem nunca o colocar em causa. Este factor político tem importantes implicações na inventariação das necessidades e na avaliação da sua exequibilidade e da sua aceitabilidade.

Como se depreende existem muitos conflitos de interesses em presença. Pensamos que a tarefa de estimar requisitos é das mais difíceis e até mesmo complexa. Não é uma ciência exacta. Procura-se razoabilidade, embora não se possa esperar exactidão. No levantamento da estimativa das necessidades o comandante, estabelece pressupostos que procurará manter dentro de limites razoáveis de erro. No conflito das Falkland⁽⁶⁾ as peças de artilharia inglesas chegaram a disparar mais de 400 projecteis por dia, realidade que associada à falta de meios aéreos para reabastecimento, motivada pela decisão de estivar administrativamente todos os helicópteros num navio, atingido pela aviação argentina, quase implicou que os limites considerados fossem ultrapassados.

A aquisição envolve a realização prática das necessidades em programas de produção, aquisição e o movimento dos recursos até ao utilizador militar, sendo uma responsabilidade essencialmente das componentes não militares da defesa nacional.

⁽⁵⁾ John M. Sweeney, Captain U.S.N., Op. Cit., p. 3. O termo *comandante* no seu sentido lato de responsável pela determinação das missões, dirigentes políticos e comandantes militares.

⁽⁶⁾ Neste conflito o Reino Unido fez deslocar dois navios anfíbios (LPD) e vinte dois navios logísticos (marinha mercante e *Royal Fleet Auxiliary*, estrutura civil na dependência do Ministério da Defesa).

O terceiro elemento do problema logístico relaciona-se com a forma como se realiza a distribuição dos recursos (pessoal, material e serviços) às forças. É o elemento que realiza a transição entre a economia nacional e as forças, sendo identificado por processo logístico. Pode ser classificada em duas categorias, incluindo a primeira o movimento dos meios entre os estabelecimentos logísticos interiores e os depósitos gerais ou as bases logísticas avançadas e que conjuga as capacidades nacionais transformando-as em poder militar. Na segunda o movimento dos sistemas de armas, equipamentos e pessoal até ao utilizador final e a forma como ele deve ser realizado, dentro do teatro de operações, no sentido de dar respostas às solicitações operacionais e táticas, é uma fase puramente militar.

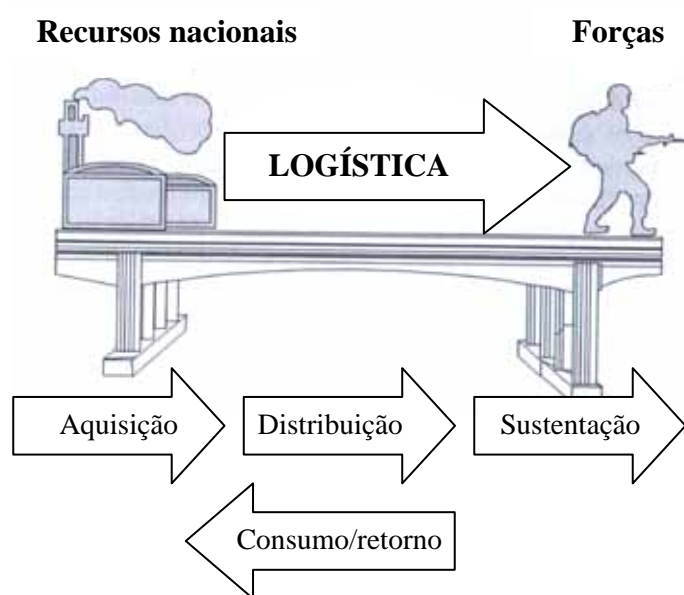


Fig. 1 – 2 – O processo logístico

A figura 1 – 2,⁽⁷⁾ apresenta graficamente este processo, estando no anexo D representada a cadeia de apoio logística para a operações navais e o diagrama com os níveis da logística.

A distribuição envolve então a armazenagem dos abastecimentos, os transportes e as operações de terminal, quer

se recorra a infra-estruturas portuárias ou não. O requisito crítico é assim, a capacidade de transporte terrestre, marítimo e aéreo, que assegurará a ponte entre os estabelecimentos logísticos interiores e as unidades de combate, no teatro de operações.

⁽⁷⁾ USMC, *Logistics – MCDP 4*, Department of the Navy, Headquarters United States Marine Corps, Washington, D.C. 20380-1775, 21 February 1997, p. 46.

Um último aspecto, que consideramos fundamental para o desenvolvimento de um apoio logístico eficaz às forças a serem projectadas, tem a ver com o prazo de realização⁽⁸⁾, não com o significado restritivo que o autor lhe atribui mas no sentido mais prático utilizado pelos países de língua inglesa, designado por *lead time*, significando o tempo que decorre entre a identificação da necessidade pelo consumidor e a chegada do artigo na qualidade e quantidade para ser utilizado (logística de consumo). No capítulo 2 analisaremos com mais detalhe esta disciplina logística no apoio às forças projectadas. Quanto mais distantes dos estabelecimentos logísticos interiores a força estiver a operar mais crítica se torna esta variável do problema logístico e maior a necessidade de auto-suficiência da força.

103. A NATUREZA DO PODER NAVAL

Abordado que foi, de forma sucinta, o enquadramento geral do problema logístico e identificadas as variáveis a considerar, consideramos fundamental caracterizar a natureza do poder naval, na vertente da projecção de força, no sentido de potenciar as suas vantagens e conhecer as suas limitações.

O poder naval, ou componente naval do poder nacional é o conjunto de meios predominantemente navais de que dispõe a Nação para contribuir, pela coacção, sob a direcção do estado, para a realização dos objectivos marítimos⁽⁹⁾ e militares.⁽¹⁰⁾

⁽⁸⁾ Abel Cabral Couto, *Elementos de estratégia: Apontamentos para um curso*, Vol. I, Lisboa, Instituto de Altos Estudos Militares, 1988, p. 231.

⁽⁹⁾ Podem ser enunciados de forma resumida: uso do mar para exploração económica dos seus recursos, jurisdição dos espaços marítimos, defesa da soberania, transporte e abastecimento das populações e das forças militares, ataque contra terra; interdição do uso do mar aos antagonistas a fim de exercer pressão económica e militar ou simplesmente reduzir a sua mobilidade estratégica e a defesa do território nacional e de outros interesses nacionais; e, o fortalecimento do poder marítimo que proporcione os dois primeiros.

⁽¹⁰⁾ Américo da Silva Santos, CMG, «Estratégia marítima e estratégia naval», *Apontamentos de estratégia – II*, Lisboa, Instituto Superior Naval de Guerra, 1994, p. 51.

Decorre da análise desta definição que podem ser utilizados outros meios não integrados, em tempo de paz, na componente naval, fundamentais para o desenvolvimento dos conceitos de acção ao nível operacional. Esta componente articula-se genericamente em três sub-componentes funcionais: força (elemento de combate directamente vocacionado para os objectivos do poder naval), segurança (englobando as instalações ou bases que, em terra, contribuem para apoiar ou possibilitar a acção das unidades e forças navais) e transporte (abrangendo o transporte marítimo,⁽¹¹⁾ o apoio logístico no mar e os estaleiros navais).

No sistema de forças naval estas sub-componentes são materializadas nas capacidades: de comando e controlo; oceânica de superfície; submarina; projecção de força; guerra de minas; reservas de guerra; fiscalização; hidrográfica e oceanográfica; assinalamento marítimo; combate à poluição; sistema de autoridade marítima; e, componente fixa. No anexo E é explicitado o âmbito de cada uma, com a correspondente identificação dos meios e a sua utilização operacional. Para o nosso tema desenvolveremos e caracterizaremos a capacidade de projecção de força no sub-parágrafo seguinte.

O ambiente marítimo é a variável que mais influencia produz na prossecução dos objectivos marítimos e navais. Setenta por cento do globo terrestre está coberto por massas de água marítima, tornando-se, assim, um excelente meio para o transporte de cargas pesadas. Aproximadamente setenta por cento da população mundial vive num cordão, até duzentos quilómetros da costa, assegurando o mar um acesso estratégico vital aos centros populacionais e aos governos (capital)⁽¹²⁾.

⁽¹¹⁾ Lamentavelmente, como lembrava recentemente o Almirante Vieira Matias, na sua comunicação na Universidade Lusfada, no âmbito das II Jornadas de Relações Internacionais – Portugal plataforma Atlântica da Europa, «O mar, elemento relevante no futuro das relações internacionais de Portugal», entre 1977 e 1997, a frota mercante de Bandeira Portuguesa diminuiu de 116 para 30 navios, enquanto o nosso comércio marítimo cresceu das 23 milhões de toneladas para 43 milhões, transportado pela frota mundial que aumentou no mesmo período de 67 mil para 87 mil navios.

⁽¹²⁾ Entendida no seu sentido mais lato como centro administrativo, social, profissional e político. Carl von Calusewitz, Op. Cit., p. 596.

Este ambiente não é homogéneo, variando de espaços abertos e amplos para áreas mais confinadas nas regiões do litoral, nos estuários e nos rios. As condições geográficas, oceanográficas e meteorológicas afectam a sua capacidade para conduzirem as operações, o estado do mar e a rebentação impõem restrições significativas na possibilidade de operar meios aéreos ou lançar forças para terra (no anexo F apresenta-se a influência do estado do mar na capacidade de operar meios que asseguram o movimento navio/terra). A perícia na utilização das táticas, dos procedimentos e o conhecimento das capacidades reais dos sistemas, assegurado pelo treino, entendimento mútuo e requisitos técnicos, reduzem algumas daquelas dificuldades.

Também a lei internacional, direito do mar e dos conflitos armados, afecta a liberdade de acção do comandante no mar. As operações não podem ser conduzidas no mar territorial⁽¹³⁾ ou em águas arquipelágicas⁽¹⁴⁾ dos estados que não são actores do conflito mas os navios podem exercer o direito de passagem inofensiva, com restrições na operação de meios aéreos (excepto para busca e salvamento) e sistemas de armas e alguns sensores. Assim as forças navais podem aproximar-se e passarem pelas águas territoriais de outro estado sem necessitarem de autorização, garantindo uma apreciável liberdade de acção de movimentos. O seu trânsito, para o eventual teatro de operações, não está dependente de autorizações diplomáticas pelo que podem conduzir operações em condições de grande sensibilidade política.

Um outro aspecto a considerar nesta caracterização é a capacidade das forças navais operarem e assim, poderem manobrar num espaço tridimensional para demonstrarem capacidade e vontade de uso da força na arena internacional.

⁽¹³⁾ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Parte II - Mar Territorial e Zona Contígua, realçando-se os aspectos referentes ao direito de passagem inofensiva, in Afonso d'Oliveira Martins, *Textos básicos do direito do mar*, Lisboa, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 1991, pp. 59-60.

⁽¹⁴⁾ *Ibidem*, Parte IV – Estados arquipélagos, pp. 73-77.

O sucesso nas operações requer a participação e complementaridade de todas as componentes da defesa nacional e em particular das componentes militares, materializadas nas forças e suas capacidades, terrestres, aéreas e navais. As forças navais possuem um conjunto de atributos, que abrangem as forças embarcadas das outras componentes militares, de que realço, no âmbito do presente trabalho, os seguintes:

- Mobilidade assegurada pelas características do meio em que se deslocam, podendo responder para além da linha do horizonte, tornando-se possível escolher a visibilidade e o grau de ameaça, em cada momento;
- Versatilidade garantida pela facilidade com que alteram a postura militar, elemento essencial como instrumento da diplomacia. Pode ser caracterizada na flexibilidade de resposta e na adaptabilidade a novas missões;
- “Endurance” dada pela natureza das plataformas navais, com o seu apoio logístico orgânico e pelos modernos métodos de reabastecimento no mar, que permitem a sua operação longe de bases fixas e por períodos prolongados;
- Transporte estratégico possibilita que forças anfíbias sejam movimentadas, se posicionem em teatro e possam ser projectadas sobre terra, se, quando e em que circunstâncias os decisores políticos e militares o considerarem adequado;
- Atributos conjuntos. As operações navais são conjuntas por natureza uma vez que envolvem forças que operam no mar, no ar e em terra. Podem garantir o estabelecimento de postos de comando embarcados para forças conjuntas e a capacidade para, se necessário, posteriormente se movimentar e estabelecerem em terra e vice-versa, nas retiradas, movimento para outros teatros ou

evacuação. A operação anfíbia pode ser considerada o modelo mais completo de operação conjunta e também a operação militar mais complexa.

104. CARACTERIZAÇÃO DA PROJECCÃO DE FORÇA

Já nos referimos anteriormente às vantagens oferecidas pelo mar, como plataforma de ataque a terra, ou no âmbito das operações de apoio à paz e dissuasão da guerra⁽¹⁵⁾. Essa possibilidade, conjuntamente com a via de transporte privilegiada, constituem as maiores potencialidades estratégicas oferecidas pelos oceanos, em termos militares.

Podemos defini-la como a aplicação do poder naval para influenciar directamente os eventos em terra.⁽¹⁶⁾ É um conceito que permite um conjunto alargado de aplicações em períodos de hostilidades e na gestão de crises. Numa situação de crise a capacidade da projecção de força é um contributo fundamental para a acção diplomática, garantindo os principais instrumentos para negociação, a influência e o prestígio. O envio de forças de projecção navais demonstra determinação e empenho político forte sem que isso signifique compromisso ou envolvimento directo.

Uma força de projecção pode garantir a capacidade inicial para uma intervenção, uma operação de extracção de cidadãos nacionais, afectados por instabilidade no país de residência ou constituir-se como uma base móvel para missões humanitárias ou de apoio à paz. Formam uma componente da capacidade expedicionária de um estado e em situação de hostilidades podem usar o mar para terem acesso a áreas com menor acessibilidade por terra ou ar, manobrando no e a partir do mar. A mobilidade estratégica constitui-se, assim, como um elemento

⁽¹⁵⁾ A OTAN adoptou a designação Military Operations Other Than-War (MOOT-W).

⁽¹⁶⁾ *The fundamentals of british maritime doctrine – BR 1806*, p. 71.

fundamental na projecção de força em terra, e que por si só a torna possível ou irrealizável.

Este tipo de projecção, partindo dos oceanos, pode encerrar três modalidades: a do dispositivo avançado, do desembarque à viva força/intervenção rápida e a projecção de fogo.

O dispositivo avançado consiste no deslocamento de uma força militar sem recurso ao desembarque à viva força. Recorre fundamentalmente ao pré-posicionamento de material em navios ou depósitos em bases avançadas, perto ou no teatro de operações, utilizando o transporte aéreo para o pessoal. Estes pré-posicionamentos e a utilização de meios aéreos e navios de transporte rápidos, asseguram uma prontidão operacional de forças muito grande. Aliás, Portugal desde muito cedo entendeu e colocou em prática este princípio, maximizando as características próprias de cada meio, nas guerras que conduziu em África.

"... as tropas não conseguiam desempenhar as suas funções enquanto em viagem, e para uma nação com falta de efectivos e de dinheiro, fazia cada vez menos sentido ter uma grande quantidade de efectivos parada num meio de transporte dispendioso [o navio]. Um avião podia transportar as tropas e a carga prioritária com muito mais eficácia, considerando todos os custos associados"⁽¹⁷⁾

Deve-se, para esta modalidade, recorrer a navios mercantes de vários tipos (carga, porta-contentores, petroleiros, Ro-Ro, etc.) protegidos ou não por forças navais, como realça Eric Grove "*...a uma marinha de guerra não se poderá pedir que assegure o transporte embora se lhe deva exigir que garanta que ele chega ao seu destino*".⁽¹⁸⁾

O desembarque à viva força/intervenção rápida enquadra-se no âmbito das operações anfíbias "*A operação militar de projecção de forças terrestres, a partir*

⁽¹⁷⁾ John P. Cann, *Contra-insurreição em África 1961-1974: O modo português de fazer a guerra*, p. 227.

do mar por meios navais contra uma costa hostil ou potencialmente hostil é designada por *Operação Anfíbia*.⁽¹⁹⁾ Este tipo de operação é caracterizada por se dirigir a uma costa hostil ou potencialmente hostil, a força projectada tem de chegar a terra com capacidade imediata para conduzir acções de natureza ofensiva, a organização para o desembarque está dependente da manobra táctica em terra e o comando, controlo e a sustentação da força é realizado a partir de unidades navais, distinguindo-se claramente do desembarque administrativo.

A capacidade para realizar a projecção de poder naval em terra e assegurar uma intervenção rápida, depende, assim, da existência de dois elementos essenciais: um elemento de transporte e uma componente de desembarque, associados à capacidade de comando e controlo, entre outras.

A componente de desembarque terá de possuir a aptidão para a execução de acções de desembarque à viva força/intervenção rápida⁽²⁰⁾ que inclui várias opções operacionais tais como o assalto anfíbio, o golpe de mão ou incursão anfíbias, fintas, demonstrações ou retiradas anfíbias, recorrendo a meios de superfície (lanchas, botes, *overcrafts* ou viaturas anfíbias) ou a meios de envolvimento vertical (helicópteros) para chegar a terra e manter a sua capacidade de combate, uma vez aí chegado.

A última modalidade recorre ao bombardeamento naval ou aéreo (meios embarcados) com artilharia ou mísseis, visando objectivos limitados.

⁽¹⁸⁾ Eric Grove, «The army and the british security after the cold war: Defence planning for a new era», *The occasional*, Strategic & Combat Studies Institute, p. 28.

⁽¹⁹⁾ Allied Tactical Publication (ATP-8 (A)), Parágrafo 101.

⁽²⁰⁾ Américo da Silva Santos, CMG, *Apontamentos de estratégia – II: Estratégia marítima e estratégia naval*, Lisboa, ISNG, pp. 44-45.

CAPÍTULO 2

QUADRO DE EMPREGO DA PROJECCÃO DE FORÇA

“... a outra componente, essencialmente militar, deve ser capaz de desencorajar qualquer acto de humilhação do Estado Português no mar ou atentatório dos seus interesses vitais, assim como deve permitir a sua inserção nas alianças em que o estado participa ...”⁽²¹⁾

“Portugal terá de ter a capacidade de intervir em dois cenários em simultâneo: na zona atlântica-mediterrânica e em África”⁽²²⁾

201. O AMBIENTE ESTRATÉGICO INTERNACIONAL

A prosperidade das sociedades democráticas depende, em larga medida da capacidade dos mercados internacionais absorverem os seus produtos. A abertura dos mercados e a criação de empregos, neste ambiente de globalização, passa assim, naturalmente, por reduzir a diferenciação entre a política interna e externa e pela revitalização da economia. A estabilidade nos mercados internacionais é um imperativo, não exclusivamente na perspectiva económica mas também nos aspectos políticos, sociais e de segurança. Para a prossecução deste último aspecto é fundamental a articulação entre as políticas externas e de defesa.

Neste sentido as forças armadas devem possuir a capacidade para serem empregues como instrumento da diplomacia, no reforço dos laços de amizade e de cooperação e no apoio à criação de um ambiente de estabilidade e segurança, dissuadindo.

⁽²¹⁾ Vieira Matias, Almirante, *O mar, elemento relevante no futuro das relações internacionais de Portugal*, texto apresentado nas II Jornadas de Relações Internacionais – Portugal plataforma atlântica da Europa, Porto, Universidade Lusíada, 17 de Maio de 1999, p. 13.

⁽²²⁾ Franco Caruso e Rodrigo Moita de Deus, «Memorial do Restelo», *Euronotícias*, Política, referindo-se ao Projecto de Defesa para o ano 2000, do General CEMGFA, 24 de Setembro de 1999, p. 12.

Na realidade os perigos da Guerra Fria deram lugar, a um mundo mais promissor, cheio de oportunidades mas de muitos e imprevisíveis riscos. Um mundo globalizado de comércio livre mas onde a opressão, os conflitos étnicos, a pobreza, o colapso da ordem pública e a proliferação das armas de destruição maciça, são instrumentos a que recorrem estados-nação e actores transnacionais, tais como grupos terroristas ou redes de crime organizado. Estes riscos atingiram tais proporções que, em apenas dez anos, na comunidade internacional se torna cada vez mais aceite a norma, proposta pelo secretário-geral das Nações Unidas, Kofi Annan, da “... *intervenção para proteger a população civil contra actos de genocídio ...*”⁽²³⁾, cabendo aos estados a partilha da responsabilidade colectiva perante estes actos, como aconselhava Bill Clinton, presidente dos Estados Unidos da América, na sua declaração⁽²⁴⁾ perante a 54ª sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas.

A combinação de tensões demográficas, económicas e sociais ameaçam sobrecarregar os recursos escassos e o controlo governamental em muitas partes do mundo. Os conflitos armados, na actualidade, tem uma natureza interna, atingindo mais as populações civis indefesas, que são usadas como objectivos estratégicos, ao arrepio das convenções internacionais.

As regiões mais voláteis do mundo estão centradas em países em vias de desenvolvimento e que se encontram num grande processo de mudança. Os seus governos são instáveis e em muitos casos estão corroídos pela corrupção, não tendo por isso a capacidade política e económica para lidar com essa mudança.

⁽²³⁾ Kofi Annan, «Two concepts of sovereignty», *The Economist*, 18 September 1999 (texto obtido em <http://www.un.org/Overview/SG/kaecon.htm>).

⁽²⁴⁾ The White House, *Remarks by the president to the 54th session of the United Nations General Assembly*, New York, 21 September 1999 (texto obtido em <http://www.pub.whitehouse.gov/urires/12R?urn:pdi://oma.eop.gov.us/1999/9/21/10.text.1>).

O crescimento populacional mais significativo é esperado em África e nos países menos desenvolvidos.⁽²⁵⁾ Ora o conflito é basicamente um choque de interesses humanos, aparecendo onde existe descontentamento, instabilidade e os recursos são escassos.

O crescimento descontrolado da população dará origem a dois fenómenos com implicações para a segurança: urbanização e juventude. Espera-se que 90 por cento do crescimento da população nos próximos 50 anos ocorra em cidades em países em vias de desenvolvimento.⁽²⁶⁾ Os jovens, por outro lado, são os membros da sociedade relativamente mais improdutivo e os mais impacientes, colocando uma grande pressão sobre recursos já escassos e favorecendo soluções mais radicais e violentas para os problemas sociais.

O comércio mundial recorre, em larga medida ao transporte marítimo. Estima-se em 99,5 por cento a taxa de carga transportada por via marítima⁽²⁷⁾ e no futuro mais próximo não se visualizam alternativas. No litoral é onde o comércio mundial se realiza, estando aí localizados os principais centros populacionais⁽²⁸⁾ e as áreas de maior crescimento mundial.

202. OS OBJECTIVOS POLÍTICO-ESTRATÉGICOS NACIONAIS

No modelo de democracia participativa que o Estado de direito português adoptou, a defesa nacional é uma responsabilidade de todos os órgãos de soberania e da sociedade civil, devendo ser entendida como uma actividade permanente e criativa e, conseqüentemente, uma responsabilidade de todos os portugueses. Uma actividade que se desenvolve no sentido de garantir a independência nacional, a

⁽²⁵⁾ David Justino, Prof. Dr., *Os movimentos demográficos. Implicações no desenvolvimento e segurança*, Conferência proferida no Instituto de Altos Estudos Militares, 21 de Janeiro de 1999.

⁽²⁶⁾ USMC, *Expeditionary operations*, Washington, 16 April 1998, p. 18.

⁽²⁷⁾ Eric Grove, *The future of sea power*, London, Routledge, 1990, p. 31 (citado em USMC, *Expeditionary Operations*, Op. Cit., p. 21).

⁽²⁸⁾ Estima-se em 60 por cento a população mundial que vive até 100 km do mar. USMC, Op. Cit., p. 21.

integridade do território e a liberdade e a segurança das populações contra qualquer agressão ou ameaça externas, cujo carácter se materializa nos objectivos permanentes e que dela decorrem.⁽²⁹⁾

Às forças armadas compete-lhes assegurar a defesa militar da República e, dentro da nova visão estratégica, expressa no Conceito Estratégico de Defesa Nacional de 1994 e na 4ª Revisão Constitucional, cabe-lhes contribuir para uma política externa de afirmação do Estado Português, ao serviço da paz e da segurança humana⁽³⁰⁾, nomeadamente no apoio às comunidades portuguesas⁽³¹⁾ e pela participação activa nas actividades das organizações internacionais de segurança e defesa, de que Portugal é membro⁽³²⁾. Decorre, ainda, o envolvimento directo das Forças Armadas nas políticas de cooperação⁽³³⁾ e de protecção civil.

As Forças Armadas contarão com a contribuição do sector dos transportes e comunicações “... designadamente no âmbito essencial das ligações marítimas e aéreas entre o continente e as Regiões Autónomas, bem como com o exterior em geral”⁽³⁴⁾ e pelas acções no âmbito do Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência e do sector da indústria e energia.

⁽²⁹⁾ Lei n.º 29/82, *Lei de defesa nacional e das forças armadas*, Diário da República I série – número 285, 11 de Dezembro.

⁽³⁰⁾ A Lei n.º 87-A/98, *Grandes Opções do Plano Nacional para 1999*, Diário da República I série-A n.º 301, 4º Suplemento, 31 de Dezembro, define como objectivo de política para 1999 a “... participação activa em missões humanitárias de Paz e Segurança no âmbito da ONU, da OTAN, da UEO e da CPLP, quando se justifique”, p. 49. A CPLP é constituída por: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe.

⁽³¹⁾ No anexo G – As comunidades portuguesas no mundo, estão identificados os quantitativos e a distribuição geográfica das nossas comunidades no mundo.

⁽³²⁾ No Anexo H – Portugal e as organizações internacionais, identifica-se e caracteriza-se sumariamente as organizações na área da segurança e defesa de que Portugal é membro.

⁽³³⁾ No âmbito da cooperação técnico-militar, Portugal desenvolve um conjunto diversificado de actividades com países da área Euro-Atlântica (Brasil, EUA, França, Espanha, Reino Unido, e Alemanha), do Magrebe e do Centro e Leste da Europa (Marrocos, Tunísia, Roménia, Polónia, Bulgária, República Checa, Hungria, Eslovénia e Eslováquia), com os PALOP (Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, São Tomé e Príncipe e, ainda no âmbito da MONUA, num total de 91 militares portugueses) e com a República Popular da China, Rússia, República da África do Sul e o Zimbábue. Fonte: MDN, *Súmula n.º 62 – Participação das Forças Armadas portuguesas em operações de apoio à paz e na cooperação técnico-militar*, 20 de Outubro de 1999.

⁽³⁴⁾ Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/94, *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*, Diário da República I série n.º 29, 4 de Fevereiro. A Lei n.º 20/95 de 13 de Julho regula a mobilização e a requisição no interesse da defesa nacional, “... em tempo de guerra, bem como perante qualquer agressão, efectiva ou iminente, ou ameaças externas.”, Artigo 11º faltando a sua regulamentação pelo governo. O secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária, Narciso Miranda, na sua primeira visita oficial, realçou o objectivo do governo em desenvolver a marinha mercante nacional, prometendo incentivos fiscais nas áreas da segurança social, IRS e flexibilização das amortizações, in Paulo Vilarinho, «Narciso visita Viana e promete medidas», *Público*, Suplemento carga & transportes, 6 de Dezembro de 1999, p. I.

A condição exógena do país, acentuada na lógica da crise do estado soberano, como nos refere o Professor Adriano Moreira, encaminha Portugal para o conceito de soberania de serviço, em favor do sistema em que se integra, em face da realidade das novas fronteiras.⁽³⁵⁾ A avaliação estratégica, tendo em consideração as situações regionais com influência para Portugal, a dependência nacional em recursos estratégicos e alimentares e à dispersão de comunidades nacionais no mundo, considera que a segurança nacional deverá assentar numa diplomacia preventiva e de participação muito activa.

A OTAN na sua *Defence Capabilities Initiative*, de 25 de Abril de 1999, relewa a dificuldade dos estados membros poderem recorrer à legislação de requisição civil, em face do carácter provável das missões, fora do artigo 5 e de assim, apontar para que se desenvolvam esforços na geração de capacidades de projecção e sustentação logística, mobilidade, choque, auto-protecção e comando e controlo. Como referia recentemente, em Lisboa o novo secretário-geral da OTAN, Lorde George Robertson, os três principais objectivos da Aliança Atlântica expressam-se numa palavra: capacidade.⁽³⁶⁾

Assim se compreende o objectivo político da implementação de Forças de Reacção, conjuntas,⁽³⁷⁾ com um elevado grau de prontidão e aptas a serem projectadas no exterior. A Rápida (FCRR) com área de actuação prioritária a região Euro-Atlântica e a Imediata (FCRI) vocacionada para missões de paz e humanitárias, tendo como área previsível a que for definida em concertação com

⁽³⁵⁾ Adriano Moreira, Prof. Dr., *Um novo conceito estratégico nacional*, Lisboa, conferência realizada no âmbito do Curso Geral Naval de Guerra, Instituto Superior Naval de Guerra, 1998, pp. 15-17.

⁽³⁶⁾ Eduardo Mascarenhas, «Portugal quer senhor PESC nas reuniões da NATO», *Diário de Notícias*, 6 de Novembro de 1999, p. 9.

⁽³⁷⁾ Lei n.º 87-A/98, Op. Cit., p. 50.

outros países.⁽³⁸⁾ O conceito de acção expresso na Directiva de Planeamento de Forças – DPF/CEMGFA/99, define a adopção da organização por módulos, capazes de constituírem aquelas forças, em observância dos compromissos assumidos por Portugal no âmbito da OTAN e de missões no âmbito da UEO e ONU, aptas a responderem a sistemas combinados, com aliados ou outros.

As missões cometidas às Forças Armadas, são nesta Directiva categorizadas em permanentes de “não” guerra (vigilância permanente do Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente (EEINP)⁽³⁹⁾ (MC2) e de interesse público para apoio de outras estruturas do Estado (MC6)) e eventuais, sendo estas classificadas de acordo com a probabilidade da sua ocorrência:

- Alta probabilidade: missões de interesse do estado, no âmbito da ONU ou organizações regionais de defesa e segurança, em apoio à política externa e diplomacia preventiva (MC4); humanitárias no mesmo âmbito (MC4); para salvaguarda da segurança de cidadãos nacionais fora do território nacional (MC5);⁽⁴⁰⁾ e, outras de interesse público (MC6).
- Média probabilidade: missões de defesa colectiva no âmbito das organizações regionais de defesa e segurança (MC3); e, no âmbito de coligações específicas para defesa de interesses e ou recursos especiais (MC9).
- Baixa probabilidade: missões de defesa territorial dos espaços nacionais (MC1/7); e, no âmbito de um confronto com armas de destruição maciça (MC10).

⁽³⁸⁾ MDN, *Directiva Ministerial de Defesa Militar (DMDM) – 1999*, Lisboa, 7 de Julho de 1999. Na Directiva de Planeamento de Forças – DPF/CEMGFA/99, de 30 de Julho, a FCRI passa, também, a estar vocacionada para emprego no âmbito da protecção a cidadãos nacionais fora do território nacional.

⁽³⁹⁾ O Conceito Estratégico Militar (CEM 97) define EEINP “*como o espaço necessário ao desenvolvimento das acções militares de defesa do território nacional e dos interesses vitais permanentes*”, abrange designadamente: o território nacional, a Zona Económica Exclusiva (ZEE), o espaço interterritorial e o espaço aéreo sob responsabilidade nacional.

⁽⁴⁰⁾ Considera-se fundamental caracterizar conceptualmente o âmbito desta MC e ambiente operacional em que a força operará. No Anexo I – As Forças Armadas no apoio a nacionais a residir no estrangeiro, transcrevem-se as conclusões a que chegou o Grupo de Trabalho responsável pela elaboração do projecto de doutrina conjunta.

Para estas missões estão identificadas, no Sistema de Forças Nacional – SFN 97,⁽⁴¹⁾ um conjunto alargado de forças, a serem projectadas no exterior do território nacional, estando os níveis de prontidão e capacidades de sustentação determinadas na Directiva de Prontidão e Sustentação (DPS/CEMGFA/97). A DPF/CEMGFA/99 ao estabelecer a criação das FCRI e FCRR, identifica módulos, por ramos, define níveis de prontidão, categoria 2 para a primeira e 3 para a segunda, mantém a capacidade de sustentação em sete dias, devendo estar prontas a intervir a partir do ano 2000, sem prejudicar os programas de reequipamento da LPM, devendo esta estrutura de força planeada para curto prazo, ser baseada num ambiente de “não guerra” mas que os elementos essenciais do campo de batalha a ter em consideração são: mobilidade, auto-protecção, choque e poder de fogo.

Com a criação das Forças de Projecção (FOP) em Outubro de 1998 o Exército português identifica que os escalões mais adequados ao empenhamento externo são o batalhão, com efectivos de 300 a 450 militares, para unidades de manobra e o de companhia para unidades de apoio de combate e apoio de serviços⁽⁴²⁾ e mais recentemente o CEME reconhece que estas novas missões tendem a eternizar-se.⁽⁴³⁾ No Anexo J – Requisitos logísticos em mobilidade estratégica, são levantadas três hipóteses de modelos de forças terrestres do Exército para a FCRI e duas para a FCRR de que resultam os valores⁽⁴⁴⁾ abaixo:

| | Efectivos (Exército) | Classe I | | Classe II | | Classe III (1 Gasóleo) | Classe V | |
|----------|-------------------------|-----------------------------|---------------|---------------------------|---------------|---------------------------|-----------------------------|---------------|
| | | Volume (m ³) | Peso (Ton) | Área (m ²) | Peso (Ton) | | Volume (m ³) | Peso (Ton) |
| FCRI (A) | 391 | 10 | 6 | 1.345 | 771 | 12.397 | | |
| FCRI (B) | 317 | 12 | 7 | 2.178 | 1.504 | 37.274 | | |
| FCRI (C) | 391 | 10 | 6 | 2.037 | 1.508 | 36.816 | | |
| FCRR (A) | 1.738 | 52 | 31 | 3.571 | 1.850 | 29.474 | | |
| FCRR (B) | 1.760 | 53 | 31 | 6.966 | 2.534 | 38.849 | | |

⁽⁴¹⁾ MDN, *Sistema de Forças Nacional*, Lisboa, 8 de Janeiro de 1998, Anexo D.

⁽⁴²⁾ EME, *Criação das Forças de Projecção do Exército (FOP)*, Despacho n.º 317/CEME/98, 21 de Outubro de 1998.

⁽⁴³⁾ “Martins Barrento, *General CEME, garante que é mais fácil entrar do que sair deste tipo de operações ...*”, Paula Serra, «Muitos anos no Kosovo», *Independente*, 25 de Junho de 1999, p. 10.

⁽⁴⁴⁾ Classes de abastecimento OTAN.

203. O PLANEAMENTO DE FORÇAS NAVAL

Decorre, assim, para o nosso trabalho que se mantêm válidas as linhas gerais de acção do planeamento militar, de longo prazo (a DPF/CEMGFA/99 está inserida no Ciclo Bienal de Planeamento de Forças 1998/2000, cujo financiamento pela LPM se iniciará a partir de Maio de 2000)⁽⁴⁵⁾ e que no caso concreto da Marinha recorre a um método baseado nas capacidades orientado para os recursos,⁽⁴⁶⁾ uma vez que os constrangimento de ordem financeira têm sido determinantes, e continuarão a ter um grande peso, para o critério minimalista que prevalece em Portugal. Esta metodologia adoptada é consequência da impossibilidade actual de identificar inimigos e adversários no sentido restrito (comum no contexto militar) não permitindo a comparação entre linhas ou modalidades de acção possíveis de cada um dos potenciais contendores.

A especificidade do planeamento naval impõe uma abordagem por capacidades, uma vez que a sua manutenção exige planos a longo prazo, que integrem as variáveis: calendarização de aquisições, sustentação dos meios, modernização, coordenação entre programas, formação do pessoal, etc. O processo de obtenção é demorado e em média um navio tem uma vida útil de 30 a 40 anos, se ocorrer uma adequada modernização a meio do período de vida, os programas de obtenção, dado o volume de recursos financeiros envolvidos, devem obedecer a uma sequência coordenada que possibilite manter as capacidades, identificadas no capítulo anterior, uma vez que a sua recuperação é lenta, desmoralizante e cara, por envolver apoio exterior. Uma unidade naval, como sistema complexo, necessita de manutenção permanente, com imobilizações periódicas, pelo que o cálculo do

⁽⁴⁵⁾ MDN, *Directiva ministerial para o planeamento militar*, Lisboa, Despacho n.º 197/MDN/96, 26 de Novembro de 1996.

⁽⁴⁶⁾ No Anexo K – Metodologias de planeamento, caracterizam-se os modelos em consideração no planeamento de forças da Marinha. Fonte: EMA, *A função planeamento estratégico no âmbito Nacional e na Marinha*, Lisboa, Divisão de Planeamento, Fevereiro de 1999.

número necessário para garantir um determinado nível de forças deve entrar com os factores de disponibilidade.⁽⁴⁷⁾

O planeamento baseado nas capacidades enquadrada pelas missões militares genéricas (consecução dos objectivos militares) necessita de uma ferramenta de planeamento que enquadre a geração de forças com as necessidades do seu emprego operacional, ou seja a implementação de um processo de planeamento operacional,⁽⁴⁸⁾ para a sua validação no curto prazo. Perante esta dificuldade, por falta deste instrumento a nível nacional, o levantamento dos requisitos, considera as necessidades decorrentes das missões,⁽⁴⁹⁾ ou seja modelando a força em função das missões a cumprir.

204. O “CASO” ANFÍBIO NACIONAL

Como diz o velho ditado “quando não se sabe para onde se vai, qualquer caminho serve”. Os objectivos políticos definidos apontam no sentido de se constituir um sistema de forças com uma boa relação custo/eficácia, organizado à volta de uma força militar reduzida, mas com alto grau de flexibilidade e eficiência.⁽⁵⁰⁾ Para fazer face às múltiplas solicitações e desafios à segurança e defesa europeia, as Forças Armadas portuguesas “vão ser cada vez mais activas – e, portanto mais numerosas e mais caras”⁽⁵¹⁾ e estarão dependentes da capacidade de serem um instrumento eficaz na gestão de crises e de serem colocadas nos locais que representam os interesses nacionais.

⁽⁴⁷⁾ Uma base de trabalho geralmente aceite situa o factor de disponibilidade em 1:1,5 ou seja 2 unidades disponíveis em cada três existentes. Fonte: EMA, *Contributos para o planeamento de forças da Marinha*, Lisboa, Divisão de Planeamento (1998).

⁽⁴⁸⁾ No Anexo K – Metodologias de planeamento, caracteriza-se a inter-relação entre o planeamento de forças e o planeamento do seu emprego operacional. Fonte: IAEM, *Doutrina Conjunta para as Operações de Apoio a Nacionais a viver fora do Território Nacional (Projecto)*, Lisboa, Curso de Estado Maior 1998/2000, Grupo de Trabalho 3, Novembro de 1999.

⁽⁴⁹⁾ No Anexo L – Missões e capacidades, relacionam-se as capacidades do sistema de forças naval que concorrem para o cumprimento das missões específicas das Forças Armadas consideradas no conjunto dos três ramos (MC). Fonte: EMA, *Contributos para o planeamento de forças da Marinha*, Op. Cit., Anexo A.

⁽⁵⁰⁾ Programa do XIV Governo Constitucional, <http://www.primeiro-ministro.gov.pt/governo/g-programa.html>.

⁽⁵¹⁾ Diogo Freitas do Amaral, «Novas missões das Forças Armadas», *Visão*, 25 de Novembro de 1999, p. 25.

A mobilidade, versatilidade, auto-suficiência e o carácter benigno, do ponto de vista político, das forças anfíbias uma vez que não carecem de autorizações de passagem nas águas internacionais, tornam-nas as mais adequadas para um leque alargado de cenários de paz, crise e conflito. O valor militar deste tipo de força, organizada tacticamente para desembarcar, posicionada a 12 milhas da costa é consideravelmente superior ao de uma força de escalão equivalente estacionada no AT1, em Lisboa. Uma força anfíbia não é barata, são necessários navios que garantam o comando e controlo do desembarque e da força em terra e meios aéreos e de transporte que assegurem a capacidade para projectar a força e para a sustentar do ponto de vista logístico e meios que, no mar, garantam a segurança à força contra ameaças aéreas, de superfície e submarina mas como realça da análise das capacidades são meios não dedicados e de dupla utilização.

A validação da necessidade de meios navais, com capacidade para transportar e projectar o Batalhão Ligeiro de Desembarque (BLD), decorre das missões/tarefas e tem como quadro de referência os objectivos operacionais⁽⁵²⁾ identificados para esta força tarefa modular e a partir dos quais se levantaram os requisitos operacionais para cada um dos seus elementos estruturantes. O modelo de referência adoptado foi o da operação anfíbia de pequena envergadura em que a aproximação à área objectivo, pela frente marítima se efectua de forma encoberta ou, em caso de oposição, pela linha de menor espera, com o objectivo de destruir ou neutralizar forças hostis, apoiar forças terrestres amigas, reconhecer, capturar ou defender áreas ou objectivos estratégicos no litoral.⁽⁵³⁾

⁽⁵²⁾ Anexo M – Objectivos operacionais do BLD.

⁽⁵³⁾ EMA, *Conceito de emprego das forças e unidades de Fuzileiros*, Lisboa, 25 de Agosto de 1995. No Anexo N é apresentado o fluxograma analítico que constitui o modelo de abordagem sistémica para a dedução dos requisitos operacionais da componente de desembarque e o elemento de transporte, assegurando a sua coerência e calendarização do financiamento.

A exploração da surpresa operacional e tática decorre, assim, pela abordagem da área objectivo a partir da maior distância possível da costa, com meios de desembarque rápidos e flexíveis, utilizando o mar como vasto espaço de manobra, sem necessidade de infra-estruturas portuárias. A força de natureza ligeira visará em terra o controlo de uma Área de Responsabilidade Tática (TAOR), mantendo o apoio logístico prioritariamente embarcado, pela adopção do conceito de apoio logístico *just-in-time*, também designado abastecimento Navio-Objectivo.

O levantamento dos requisitos operacionais, embora reconhecendo as limitações do modelo, nomeadamente pela necessidade de equipamentos mais específicos para as operações de apoio à paz, tornou possível efectuar a estimativa de custos envolvidos no reequipamento do BLD e definir uma configuração crítica compatível com uma limitada capacidade de desembarque.⁽⁵⁴⁾ Neste levantamento foi ainda reconhecida a possibilidade de integrar na estrutura operacional do BLD, numa base não orgânica e para missões específicas, unidades ou sub-unidades do Exército e da Força Aérea cujas especificidades técnica e de armamento proporcionem capacidades adicionais reputadas de imprescindíveis, nomeadamente reconhecimento blindado, artilharia, engenharia e meios aéreos de transporte e ataque. No Anexo J - Requisitos logísticos em mobilidade estratégica, estão identificadas e quantificadas as necessidades logísticas do BLD,⁽⁵⁵⁾ de que resultam:

| | Efectivos (Exército) | Classe I | | Classe II | | Classe III (1 Gasóleo) | Classe V | |
|---------|-------------------------|-----------------------------|---------------|---------------------------|---------------|---------------------------|-----------------------------|---------------|
| | | Volume (m ³) | Peso (Ton) | Área (m ²) | Peso (Ton) | | Volume (m ³) | Peso (Ton) |
| BLD (A) | 801 | 72 | 43 | 899 | 319 | 5.694 | 328 | 175 |
| BLD (B) | 801 | 72 | 43 | 949 | 425 | 7.508 | | |

⁽⁵⁴⁾ EMA, *Navio polivalente logístico: Requisitos operacionais – POA 6*, Lisboa, Divisão de Operações, 13 de Agosto de 1999. No Anexo O – Navio polivalente logístico, transcrevem-se os aspectos relevantes para o presente trabalho.

⁽⁵⁵⁾ Autonomia de 30 dias em alimentação (a mesma da unidade naval) e 7 para as restantes classes de abastecimento.

A estes dados considera-se dever acrescentar, desde logo os meios aéreos, helicópteros, previstos no SFN 97, para aquelas missões, com capacidade para serem operados a partir do mar ou seja, uma esquadra de helicópteros SAR/CSAR (6 aeronaves).⁽⁵⁶⁾

A responsabilidade pela operação e consequentemente pelo apoio logístico é do Comandante da Força Anfíbia Operacional, através do Grupo Tático-Logístico. O fluxo do abastecimento Navio-Objectivo necessita de uma estrutura de comando e controlo eficaz e meios aéreos e de superfície adequados que traduzam o apoio logístico num factor potenciador da flexibilidade, mobilidade, capacidade de permanência e autonomia logística, da força, em todo o espectro do conflito. O tempo de realização ou *lead time*, a que nos referia-mos no capítulo 1 é assim o aspecto crítico na logística de consumo da força de desembarque. No Anexo F são apresentadas as capacidades de transporte proporcionado pelas aeronaves previstas operarem no LPD e que nos permite afirmar a exequibilidade do conceito.

A geração da capacidade de projecção de força naval tem seguido a filosofia de gestão onde a preocupação dominante tem sido “porque” e “para quê”, colocando a ênfase no cliente (missão) e não no processo. A uniformização e diminuição de artigos é uma preocupação permanente, assim como a reengenharia dos processos que tem conduzido ao aumento da capacidade do sistema pela constituição de equipas funcionais, nomeadamente ao nível do posto de comando com significativas reduções na volumetria e eliminação dos centros de comunicações.

Neste caso pensamos que o velho ditado não tem aplicação.

⁽⁵⁶⁾ A renovação da Esquadra de SAR/CSAR tem o seu financiamento calendarizado a partir de 2001. O investimento neste ciclo corresponde a 17% (8.995 mc) do total do programa (51.505 mc). Fonte: Lei n.º 50/98 de 17 de Agosto.

CAPÍTULO 3

ANÁLISE DOS DADOS E INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS

“[Os logísticos] lidam apenas com factos, mas são obrigados a trabalhar para homens que traficam com teorias. Emergem em tempo de guerra porque a guerra é um grande facto. Desaparecem em tempo de paz porque, durante a paz, a guerra é sobretudo uma teoria”⁽⁵⁷⁾

301. ANÁLISE DOS DADOS

A análise e a decorrente interpretação dos resultados foi realizada com base no referencial de avaliação da questão colocada. Em primeiro lugar identificamos os fundamentos e princípios doutrinários que balizam e caracterizam o âmbito do trabalho. Recorremos à interpretação da documentação legal que enquadra o emprego das forças armadas portuguesas e os documentos orientadores da política nacional, em geral e da defesa nacional, em particular. Interpretamos, ainda, os documentos que enquadram a participação das forças armadas nas organizações internacionais a que Portugal pertence, bem como a doutrina operacional e tática ratificada pelos estados membros. Identificamos no Sistema de Forças Nacional (SFN) as Unidades e Forças cujo emprego, decorrente das missões, se enquadrava no trabalho.

Foi estabelecido um calendário para o projecto e a partir da recolha de informação foi formulado, através do método de referenciação, um modelo de avaliação da capacidade de projecção, sustentação e extracção de forças militares

⁽⁵⁷⁾ Definição dos “logísticos” apresentada pelo secretário-geral da OTAN, Joseph Luns na abertura da 1ª “Senior NATO logisticians conference”, Fevereiro de 1978 (compilação de Mendes dos Santos, CMG AN, «Relações da logística com a estratégia e a tática», LOG 3, Instituto Superior Naval de Guerra, Outubro de 1989).

utilizando o mar como base de operações (Anexo C). Foram, ainda, conduzidas entrevistas, nos órgãos responsáveis pelo planeamento e definição da doutrina.

302. INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS

A componente naval sendo materializada no conjunto de meios, predominantemente navais, do Sistema de Forças Nacional, para contribuir pela coacção na realização dos objectivos marítimos e militares, não se esgota neles nomeadamente no que ao transporte diz respeito onde os meios marítimos (marinha mercante) tem papel de relevo. Neste sentido é fundamental o estabelecimento de um plano de acção ao nível da estratégia genética para que estes meios se adequem às necessidades da defesa nacional, tornando-se, assim, um factor do potencial estratégico nacional.

A decisão do governo de apoiar, com incentivos financeiros, o fortalecimento deste sector nacional, possibilitará em larga medida aquele plano de acção estratégico. É fundamental que a componente militar defina com rigor os seus requisitos operacionais e logísticos. Definição que, como vimos, é uma responsabilidade dos dirigentes políticos e comandantes militares, que determinam as missões a cumprir sendo uma tarefa que carece de uma visão a longo prazo e uma abordagem sistémica que envolva os factores decorrentes não só das missões e tarefas mas também as considerações de ordem operacional, interoperabilidade, recursos financeiros e tecnologia.

A actual legislação permite a utilização deste tipo de meios perante ameaças directas à soberania nacional, caso da requisição civil. As necessidades actuais passam por um quadro legal de utilização mais abrangente, que não exclusivamente

a aquisição de serviços. O apoio do governo aos armadores nacionais deve possibilitar contrapartidas para utilização preferencial desses meios pelo Estado.

A projecção de força é uma das capacidades que materializam o emprego das sub-componentes navais força, segurança e transporte. Esta capacidade está dependente de dois elementos essenciais: o elemento de transporte e a componente de desembarque. Este elemento de transporte que, assegura a mobilidade estratégica, entendida como a capacidade para uma força militar e os meios de sustentação, se movimentar entre teatros de operações, é fundamental na projecção da força sobre terra, a partir do mar e que a torna possível ou irrealizável. Os seus requisitos de natureza operacional e logística são definidos em função do quadro de missões a cumprir, do conceito de emprego, das condicionantes tácticas e de interoperabilidade decorrendo de um processo paralelo de adequação entre as necessidades da força de desembarque e das capacidades tecnológicas e financeiras.

Este tipo de projecção, partindo dos oceanos, encerra três modalidades: a do dispositivo avançado, do desembarque à viva força/intervenção rápida e a projecção de fogo. Os meios adequados para cada uma destas modalidades são os meios civis, com elevada capacidade de carga, para o caso do dispositivo avançado, como está até explícito nas solicitações da OTAN a Portugal, uma combinação de meios específicos (anfíbios, de elevada polivalência) e civis para o desembarque à viva força/intervenção rápida e unidades navais com capacidade de luta de superfície contra alvos em terra (mísseis e artilharia).

O desembarque à viva força/intervenção rápida impõe a necessidade de unidades navais com capacidade orgânica para alojamento da força conjuntamente

com o seu equipamento e os meios que possibilitem a projecção táctica sobre terra, no sentido de garantir o crescimento do poder de combate em terra, de forma harmoniosa e concorrente com a manobra da força de desembarque. A sustentação logística continuada durante o decorrer da operação, implica a existência de capacidade orgânica para assegurar o fluxo logístico nos dois sentidos (abastecimento da força e evacuações médicas, por exemplo). Este tipo de modalidade tem como uma das suas finalidades garantir condições de segurança à chegada ou a extracção do teatro de outras forças. Dada a sua especificidade dificilmente serão meios cujos requisitos sejam possíveis de compatibilizar com os de uma marinha mercante.

A projecção de poder em terra é potenciada pelas vantagens oferecidas pelo mar sendo um contributo fundamental para a acção diplomática. O seu envio demonstra determinação e empenho político forte sem que isso signifique compromisso ou envolvimento directo, garantindo os principais instrumentos para a negociação, a influência e o prestígio.

A projecção de forças, sustentação e extracção de forças é uma responsabilidade nacional e fundamentalmente um problema logístico. Somente no quadro de emprego de forças no âmbito da ONU, esta organização assume essa autoridade, porém a responsabilidade última permanece nas nações. As forças de projecção, para lá dos requisitos de prontidão operacional (tempos de resposta e treino da força), devem ser modeladas para a missão, os aspectos operacionais sobrepõem-se a quaisquer outros. Na sua concepção e na sua geração os aspectos relativos à volumetria são um factor crítico, dadas as naturais limitações de espaço a bordo. Também tem realce, pela sua criticidade, os aspectos da compatibilidade,

interoperabilidade e intermutabilidade, em termos operacionais e logísticos, no sentido de se evitar o efeito da bola de neve logística.

Dada a natureza dos oceanos pode-se afirmar que qualquer meio naval possui mobilidade estratégica. Este termo porém está conceptualmente associado ao movimento entre teatros de operações de pessoal e material em navios especialistas de elevada capacidade de transporte. Os navios de guerra onde se inclui o navio anfíbio, de elevada polivalência (LPD) são navios, cuja conceptualização em termos de requisitos visa prioritariamente a sua permanência em teatro.

A responsabilidade pelo transporte marítimo estratégico, conceptualmente pertence às componentes não militares da defesa nacional. As Forças Armadas devem gerar os meios essenciais para a operação no(s) teatro(s) que garantam a logística de consumo, devendo ter-se o cuidado para se evitar sejam adoptados conceitos que estabeleçam fronteiras entre as responsabilidades das diferentes entidades. O conceito de logística dinâmica é mais abrangente e flexível que o conceito de organização territorial de campanha pelo que deve ser mantido como quadro referencial.

Decorrente da análise da sua missão a Marinha, gerou a capacidade de projecção de força, segundo a metodologia da abordagem sistémica, à volta de uma componente de desembarque, materializada na força tarefa, BLD e num elemento de transporte, o LPD, navio anfíbio de elevada polivalência. A Marinha identificou ainda o DAE e o CDT como forças fundamentais para essa capacidade mas cuja projecção recorrerá a meios navais não específicos e discretos para o cumprimento das suas missões. Do sistema de forças naval contribuirão ainda para esta capacidade os meios combatentes de superfície, submarinos, e de apoio logístico e

aeronaves, que por si materializam outras capacidades, facto que identifica o quadro de dupla função que podem desempenhar.

Esta capacidade, em teatro possibilitará criar as condições de segurança para o desembarque de outras forças e a possibilidade, ainda que limitada, para assegurar o desembarque sem recurso a infra-estruturas portuárias, por existirem organicamente meios de desembarque do tipo LCU, LCVP e outros. Os requisitos operacionais levantados para o BLD e para o navio LPD mantêm-se válidos e adequados às missões definidas. As condições geográficas, oceanográficas e meteorológicas afectam significativamente a condução das operações, impondo restrições significativas na projecção da força para terra, sendo os helicópteros os meios que possibilitam uma gama alargada de opções pelo facto de serem os menos afectados pelo estado do mar.

Portugal é um país com uma economia aberta, depende da estabilidade nos mercados internacionais. A segurança mundial em geral e nas regiões onde o comércio nacional está ancorado é fundamental para essa estabilidade nas trocas comerciais. Neste sentido o estado definiu como objectivo da política de defesa que as forças armadas se devem constituir como instrumento da diplomacia, no reforço dos laços de amizade e de cooperação e no apoio à criação de um ambiente de estabilidade e segurança, dissuadindo.

Os cerca de 5 milhões de cidadãos nacionais espalhados pelo mundo, cuja importância estratégica decorre das potencialidades na abertura de novos mercados e da influência política que possam granjear. Este número terá tendências para crescer em razão da internacionalização da economia portuguesa. A cooperação técnico-militar com os PALOP é também um objectivo político, de importância

estratégica, pois transmite sinais claros para o tecido empresarial e comercial nacional, de estabilidade e cooperação institucional, envolvendo na actualidade mais de 90 militares portugueses.

As regiões de maior instabilidade estão centradas em países em vias de desenvolvimento, pobres e com uma população jovem factos que associados conduzem a dificuldades na criação de um ambiente de desenvolvimento sustentado e de estabilidade. Estão neste caso as regiões de África, onde se releva os PALOP, América Central e alguns países da América do Sul, Europa Central e Ásia, com Timor Lorosae no pensamento. Os centros de desenvolvimento humano centram-se nos pólos de comércio estando estes maioritariamente nos entrepostos de comércio marítimo. Não será por acaso que dos 122 países onde residem portugueses 100 têm frente marítima, e destes 26 são ilhas ou arquipélagos com milhares de ilhas.

A protecção e extracção de cidadãos nacionais é um objectivo político. A caracterização da demografia das comunidades portuguesas e dos cooperação técnico-militar e o ambiente operacional que enquadra a missão militar impõe a existência da capacidade de projecção de força a partir do mar. Deve possuir características de intervenção rápida/desembarque à viva força, ser um elemento dissuasor (é estrategicamente errado abandonar os mercados), pelo que a força de desembarque deve ter capacidade para realizar a sua tarefa sem recorrer a infra-estruturas portuárias e flexibilidade organizacional para passar rapidamente de uma postura ofensiva a uma de apoio humanitário. Os meios aéreos de transporte e de combate são requisitos operacionais fundamentais a uma força que actue neste ambiente.

A probabilidade das Forças Armadas portuguesas serem empregues como instrumento operacional na prevenção de conflitos e Portugal se envolver na gestão de crises, incluindo a participação em operações de resposta a crises, é elevada e passa pela criação de forças de reacção, com capacidade anfíbia e aerotransportada. A sua geração deve, desde logo, contemplar os meios de projecção ou seja se realize a geração da capacidade dentro do conceito de gestão por objectivos, aliás a exemplo dos países que lideram a cena internacional e que desde à muito dispõem de forças armadas com efectivos reduzidos e altamente profissionalizados. A experiência revela que este tipo de intervenções têm tendência a prolongar-se no tempo pelo que é fundamental a existência da capacidade para projectar forças dentro do conceito de pré-posicionamento, para reforço do dispositivo inicial e para garantir a necessária rotação das forças. É este o sentido das recomendações da Aliança.

Os meios devem possuir requisitos de interoperabilidade para operarem neste ambiente, sendo os factores volumetria e redução da diferenciação relevantes para o processo de decisão. A miniaturização dos equipamentos e a diminuição dos número de artigos deve prevalecer no processo de decisão.

O critério minimalista que tem presidido ao investimento na reorganização das Forças Armadas tiram para lá de 2003 a entrada em serviço do LPD e para muito mais longe a renovação da esquadra de SAR/CSAR. A actual taxa inferior a 2% do PIB, a falta de uma cultura nacional de planeamento com rigor, o gosto pela improvisação, a facilidade com que se alteram objectivos vai colocar Portugal no próximo conflito no meio de mais uma reforma difusa, tardia e tímida.

CONCLUSÕES

“... não há coisa mais difícil de tratar, de êxito mais duvidoso nem de manejo mais perigoso do que aventurar-se alguém a impor novas instituições ...”⁽⁵⁸⁾

“Se a educação é cara, experimentem a estupidez”

Winston Churchil

As conclusões do nosso trabalho ficaram materializadas em grande medida na interpretação dos resultados que realizamos no capítulo anterior. Os resultados mais relevantes são a identificação das dificuldades actuais, por falta de meios de transporte marítimo estratégico e unidades navais vocacionadas para realizar essa tarefa em teatro, com capacidade para projectar, sustentar e extrair pela via marítima forças militares nacionais, independentemente da existência de infra-estruturas portuárias.

Na LPM em curso estão previstas verbas que possibilitarão para depois de 2003 Portugal disponha da alguma capacidade anfíbia em teatro. O Secretário de Estado Administração Marítima e Portuária, Narciso Miranda, revelou o objectivo governamental para desenvolver a marinha mercante nacional.

As forças armadas não estão totalmente preparadas para esta nova realidade. As dificuldades que mais sentimos na realização do trabalho foram relacionadas com a informação logística, mais concretamente com a visibilidade dos dados logísticos. Dados dispersos em diferentes áreas dos estados-maiores, direcções dos serviços ou mesmo em comandos territoriais

⁽⁵⁸⁾ Nicolau Maquiavel, *O príncipe*, 2ª Ed., Publicações Europa-América, 1976 (tradução de Fernanda Pinto Rodrigues (texto) e de M. Antonieta Mendonça (comentários de Napoleão Bonaparte)), p. 35.

Destas conclusões nascem as nossas propostas para novas questões que consideramos fundamentais para que as Forças Armadas sejam um instrumento eficaz para a prossecução dos objectivos nacionais:

- **A Força Conjunta Nacional** – Uma força tarefa com carácter expedicionário naval e capacidade para actuar, ainda que de forma limitada em dois teatros de operações em simultâneo e apta a cumprir missões em todo o espectro do conflito, com realce para as operações de paz e de dissuasão, operações anfíbias e acção directa. Anfíbia na sua génese constituída por componentes naval, terrestre, aérea e operações especiais, entendidas como geradoras de competências. A componente naval com as capacidades de comando e controlo, projecção de força e guerra de minas, vocacionadas para a problemática das águas costeiras, reforçada por meios marítimos nacionais. A componente terrestre articulada em módulos (comando, manobra (escalão batalhão na sua máxima configuração, com pelo menos uma companhia com meios blindados), apoio de combate (unidades de escalão pelotão, companhia, esquadrão ou bateria) e apoio de serviços (predominantemente a bordo, mas com capacidade para acções humanitárias)). A componente aérea materializada em meios de transporte e de ataque. A arquitectura de comando e controlo baseada no mar, com capacidade para estabelecer o comando em terra, mantendo o controlo no mar, apta a actuar em ambiente multinacional, que assegure voz, vídeo e transmissão de dados e com um sistema de aquisição de alvos integrado. O elemento de comando embarcado deve ser organizado à volta do conceito de multi-funcionalidade (estado-maior integrado). No âmbito da sustentação logística que se operacionalize o conceito *just in time*, garantindo o apoio certo, no momento exacto, no sítio certo, na quantidade correcta mas com menos meios em terra e menos dependente de meios de superfície que só chegam à praia.

- **Marinha Mercante** – As componentes não militares da defesa nacional são fundamentais, nomeadamente no que a transporte marítimo estratégico diz respeito. É sempre preferível financiar novas construções do que gastar a mesma verba em subsídios de desemprego. Consideramos que o investimento na reconstrução da marinha mercante nacional deve ter em consideração o seu valor estratégico e os requisitos militares serem um dos aspectos a considerar na concepção, operação e disponibilidade dos meios, nomeadamente para a projecção da FCRR.
- **Meios Navais** – A capacidade para operar em dois teatros de operações, manter uma unidade sempre a navegar, tendo em consideração a taxa de disponibilidade e os requisitos operacionais para operação de forma sustentada de meios aéreos aconselha seja considerada uma unidade naval vocacionada primariamente para estes meios mas que reforce a capacidade de transporte de pessoal e lanchas.
- **Informação logística** – Sem dados logísticos não é possível planeamento logístico, logo o princípio logístico da previsão não tem exequibilidade. A logística tem de ser visível e os meios informáticos são uma ferramenta extraordinária para construir bases de dados relacionais.

Concluimos concordando com a afirmação de Sua Excelência o Presidente da República que transcreve-mos no preâmbulo mas sublinhando que o esforço é devido ao país que honradamente servimos porque também para Portugal a “guerra” fora das nossas fronteiras será uma “guerra” logística e que *“vale a pena pôr a ambição muito alta, até porque, se não conseguirmos concretizar todos os nossos objectivos, pelo menos conseguiremos dar passos significativos em frente”*. Assim cremos.

O Oficial

ANEXO A

GLOSSÁRIO

O glossário contém os termos e definições utilizados neste trabalho. As fontes são identificadas caso a caso.

ABASTECIMENTO – Acção de fornecimento dos artigos necessários para equipar, sustentar e permitir operar as forças e os serviços; representa o índice da sua capacidade operacional.⁽¹⁾

ÁREA DO OBJECTIVO ANFÍBIO – A área geográfica definida na Directiva Iniciadora, para efeitos de comando e controlo, dentro da qual estão os objectivos físicos a serem ocupados pela força anfíbia. Esta área deve possuir o tamanho suficiente para assegurar o cumprimento da missão da força anfíbia e deve garantir espaço para a condução das operações aéreas, navais e terrestres (ATP-8 (A)).

ASSALTO ANFÍBIO – Operação anfíbia principal envolvendo o estabelecimento de uma força de desembarque numa costa hostil ou potencialmente hostil (ATP-8 (A)).

AUTO-SUFICIÊNCIA LOGÍSTICA – Capacidade de um navio ou aeronave de acumularem no seu interior meios logísticos para seu próprio consumo; determina-se pelos meios que, sendo de grande necessidade para a conservação das características operacionais da unidade, se consomem em primeiro lugar (combustíveis, munições, víveres, água e sobressalentes).⁽²⁾

BASES NAVAIS AVANÇADAS – Base temporária localizada em áreas avançadas, dentro do teatro de operações ou nas suas proximidades, cuja missão primária é apoiar operações das forças armadas.⁽³⁾

⁽¹⁾ C. A. Caetano Dias, CMG EMQ, *Glossário de termos de logística*, Lisboa, ISNG, 1994.

⁽²⁾ Caetano Dias, *Ibidem*.

⁽³⁾ Caetano Dias, *Ibidem*.

BOLA DE NEVE LOGÍSTICA – Tendência de crescimento das actividades em forma acumulativa, como uma bola de neve, de forma desproporcionada em relação às verdadeiras necessidades das forças tácticas que sustentam. A expansão descontrolada do esforço logístico, tem como causas a continuada evolução tecnológica, o efeito repercutido dos excessos e a desconfiança psicológica.⁽⁴⁾

CABEÇA DE PRAIA – Área de terreno em território inimigo ou potencialmente inimigo que quando segura e sob o nosso controlo assegura o desembarque contínuo de forças e equipamentos e permite espaço de manobra para as operações subsequentes de projecção de força (ATP-8 (A)).

CENTROS DE GRAVIDADE – Aquelas características, capacidades ou posições a partir das quais a força militar (amiga ou oponente) obtém a sua liberdade de acção, poder ou vontade de combater (AJP-1 (A)).

CICLO LOGÍSTICO – Conjunto de acções logísticas expressas nas funções de determinação de necessidades, sua obtenção e distribuição.⁽⁵⁾

CLASSES DE ABASTECIMENTO – Sistema de classificação de abastecimentos de equipamentos. Na OTAN existem cinco classes: classe I (alimentação para pessoas e animais), classe II (armas, ferramentas, sobressalentes, veículos, vestuário, etc.), classe III (combustíveis e lubrificantes), classe IV (materiais de construção) e classe V (munições, explosivos e agentes químicos).⁽⁶⁾

COMBINADO (Plano, Operação) – Envolve forças armadas de mais de um país.

COMPATIBILIDADE – Capacidade de dois ou mais itens ou componentes de equipamento ou de material de existirem ou funcionarem no mesmo sistema ou ambiente sem interferência mútua.⁽⁷⁾

CONJUNTO (Plano, Operação) – Envolve forças de mais de um ramo das forças armadas de um mesmo país.

⁽⁴⁾ Caetano Dias, *Ibidem*.

⁽⁵⁾ Caetano Dias, *Ibidem*.

⁽⁶⁾ NATO, *NATO Logistics Handbook*, Brussels, October 1997, p. 7.

⁽⁷⁾ Caetano Dias, *Op. Cit.*, *Ibidem*.

CSAR – Operações discretas levadas a cabo para detectar, localizar, identificar e salvar/resgatar pessoal militar, atingindo objectivos que de outro modo seriam inatingíveis. Estas operações envolvem pequenas unidades com perícias, táticas e técnicas especiais, recorrendo ao uso de equipamento especial e de alta tecnologia para cumprimento da sua missão. Este tipo de operações enquadra-se numa das missões principais que as Forças de Operações Especiais podem cumprir, que é a da Acção Directa.⁽⁸⁾

DADOS LOGÍSTICOS – Constituem as ferramentas de trabalho para o planeamento e programação, sendo utilizados principalmente na determinação das necessidades. São de três classes: dados dimensionais, dados de consumo e factores de planeamento.⁽⁹⁾

DEMONSTRAÇÃO ANFÍBIA – Uma operação anfíbia conduzida para enganar o inimigo levando-o a ocupar posições que lhe são desfavoráveis (ATP-8 (A)).

DETERMINAÇÃO DAS NECESSIDADES – Primeira fase do ciclo logístico que consiste em efectuar os cálculos dos meios logísticos necessários para suportar uma determinada operação; relaciona-se a força, a sua missão e situação, por um lado e o volume de recursos disponíveis por outro; a responsabilidade pela sua execução cabe unicamente ao comando da força.⁽¹⁰⁾

DISTRIBUIÇÃO – Última fase do ciclo logístico que corresponde à acção de fazer chegar de forma oportuna e eficaz ao consumidor (a força), os meios logísticos constantes da determinação de necessidades e conseguidos pela função obtenção.⁽¹¹⁾

ECONOMIA – É o estudo de como os homens escolhem a utilização de recursos produtivos escassos, como por exemplo terra, trabalho, bens de capital ou tecnologia, para produzir várias mercadorias e proceder à sua distribuição para consumo⁽¹²⁾ dos membros da sociedade.⁽¹³⁾

⁽⁸⁾ EMGFA, *Directiva Operacional n.º 12/CEMGFA/99 – Forças de Operações Especiais – Operações Conjuntas*, Lisboa, Divisão de Operações, 13 de Setembro de 1999.

⁽⁹⁾ Caetano Dias, *Ibidem*.

⁽¹⁰⁾ Caetano Dias, *Ibidem*.

⁽¹¹⁾ Caetano Dias, *Ibidem*.

⁽¹²⁾ As necessidades dos consumidores são, dentro da racionalidade dos agentes económicos, ilimitadas e insaciáveis.

⁽¹³⁾ As definições de economia são muitas e diferenciadas de autor para autor. A definição apresentada é uma das citadas por Paul Samuelson no seu livro *Economics*, 10ª Edição, McGraw-Hill Company, New York, 1976, in A. B. Rodrigues da Costa, CTEN Ref., *Elementos de microeconomia*, Lisboa, ISNG, Outubro de 1996, p. 7.

ESTRAGÉZIA – A arte e a ciência que se ocupa da escolha, preparação e emprego dos factores do Poder Nacional, em tempo de paz perante antagonismos e em situações de crise ou de guerra, para a realização dos objectivos definidos pela política. Conhece como limite superior a política e como limite inferior a tática, embora estes limites nem sempre sejam bem definidos.⁽¹⁴⁾

FINTA ANFÍBIA – Um estratagema executado com a finalidade de captar a atenção de uma força inimiga, colocando-lhe uma ameaça anfíbia a que terá de fazer face (ATP-8 (A)).

GESTÃO – A utilização judiciosa e criativa de recursos e o balanceamento sistemático das exigências das tarefas, das necessidades dos grupos e das necessidades dos indivíduos, a fim de que a organização alcance os objectivos pretendidos. Esta definição adoptada pela Marinha tem a designação de Gestão Sistémica.⁽¹⁵⁾

GESTÃO POR OBJECTIVOS – Método formal e participativo de gestão responsável, em que se dá particular relevância às funções planeamento e controlo, no qual se definem de início os objectivos a alcançar em todos os níveis de gestão e os critérios que vão ser seguidos na apreciação dos resultados e se procede regularmente à avaliação das actuações parciais, como condição para se conseguir uma maior eficácia⁽¹⁶⁾ por parte de cada gestor e conseqüentemente, maior eficiência⁽¹⁷⁾ do organismo como um todo.⁽¹⁸⁾

INCURSÃO ANFÍBIA – Tipo de operação anfíbia envolvendo a infiltração eventual ocupação temporária ou destruição de um objectivo seguida de uma retirada planeada (ATP-8 (A)).

INTERMUTABILIDADE – Condição existente quando dois ou mais itens possuem características físicas e funcionais equivalentes em funcionamento e duração e

⁽¹⁴⁾ ISNG, *Elementos de doutrina*, Lisboa, 14 de Setembro de 1990.

⁽¹⁵⁾ ISNG, *Ibidem*.

⁽¹⁶⁾ Medida normativa do alcance dos resultados globais da organização, ou seja, *fazer as coisas certas*, tal como a define João Abreu de Faria Bilhim in *Teoria organizacional estruturas e pessoas*, Lisboa, ISCSP, p. 319.

⁽¹⁷⁾ Medida normativa da utilização dos recursos, ou seja, *fazer certas as coisas*, João Abreu de Faria Bilhim, *Ibidem*.

⁽¹⁸⁾ ISNG, Op. Cit., *Ibidem*.

capazes de serem trocado um pelo outro sem alteração dos próprios itens ou dos itens associados, excepção feita a operações de ajustamento.⁽¹⁹⁾

INTEROPERABILIDADE – Capacidade dos sistemas, unidades ou forças de fornecerem serviços e aceitarem serviços de outros sistemas, unidades ou forças e fazerem uso dos novos serviços por forma a operarem eficazmente em conjunto.⁽²⁰⁾

LOCAL DE EVACUAÇÃO – Área a partir da qual os não-combatentes partem para Portugal ou para uma Base de Apoio Intermédia. Idealmente coincidem ou situam-se próximo de aeroportos, campos de aviação, portos e praias.⁽²¹⁾

LOGÍSTICA – Parte da arte da guerra que tem por objectivo proporcionar às forças armadas meios (pessoal, material e serviços) necessários para satisfazer em quantidade, qualidade, momento e lugar adequados as exigências da guerra. Englobando a logística um conjunto enorme de actividades, deve ser encarada como um processo global que serve de “ponte” entre a economia nacional e as operações militares.⁽²²⁾ Para a OTAN logística tem um significado mais restritivo uma vez que não considera o pessoal.⁽²³⁾

LOGÍSTICA APLICADA – Trata da forma prática de resolver os problemas logísticos mediante a aplicação de princípios estabelecidos pela Logística Pura, a situações reais e concretas. Deve ser encarada como um processo global e coerente, uma “ponte” entre a economia nacional e as operações tácticas das forças de combate. Para efeitos de estudo divide-se a logística aplicada em logística de alto nível e logística operacional.⁽²⁴⁾

LOGÍSTICA DE ALTO NÍVEL – O segmento da logística aplicada (ou prática) que se preocupa com a resolução dos problemas logísticos que surgem nos escalões mais elevados de decisão (nacional ou governamental e ministerial). Derivam, normalmente, de planos estratégicos e estão directamente ligados à economia

⁽¹⁹⁾ Caetano Dias, Op. Cit., Ibidem.

⁽²⁰⁾ Caetano Dias, Ibidem.

⁽²¹⁾ IAEM, *Doutrina Conjunta para as Operações de Apoio a Nacionais a viver fora do Território Nacional (Projecto)*, Lisboa, Curso de Estado Maior 1998/2000, Grupo de Trabalho 3, Novembro de 1999, Anexo A.

⁽²²⁾ ISNG, Op. Cit., Ibidem.

⁽²³⁾ ISNG, Ibidem.

⁽²⁴⁾ ISNG, Ibidem.

nacional. Envolvem a mobilização económica, desde o tempo de paz, para fazer face a situações de crise ou guerra, na geração e apoio continuado de Forças, pelo que requer uma muito ampla visão de conjunto e uma notável capacidade de previsão. Problemas fundamentalmente relacionados com a logística de produção e obtenção.⁽²⁵⁾

LOGÍSTICA DE CONSUMO – Parte da logística que diz respeito à recepção dos artigos dentro da organização militar e à sua armazenagem, transporte, manutenção, utilização e eliminação ou reutilização. Fase puramente militar do apoio logístico que está mais ligada à tática do que à estratégia. Segundo o Almirante Eccles “A logística de consumo é o processo que permite, utilizando as armas e equipamentos fabricados pela logística de produção, criar e manter unidades de combate e de apoio complexas e organizadas e utilizar recursos logísticos e unidades logísticas organizadas no apoio das unidades de combate. Estas unidades militares devem integrar-se harmonicamente com os conceitos e com o ambiente tático em que vão ser empregues a fim de conseguir os objectivos físicos, táticos e estratégicos que realizarão ou apoiarão os interesses políticos nacionais”.⁽²⁶⁾

LOGÍSTICA DE PRODUÇÃO – Parte da logística que diz respeito à investigação, projecto e desenvolvimento, fabrico e recepção do material. Começa com os recursos humanos e materiais da nação no seu ambiente económico e através de um processo que envolve gestão e controlo de produção e técnicas do mundo de negócios, vai criar os sistemas de armas, os equipamentos, os abastecimentos, os serviços e o pessoal técnico que constituirão as unidades militares de combate e de apoio. Nunca é demais repeti-lo, a logística deve ser compreendida como um processo contínuo, como uma “ponte” entre a economia da nação e as operações das forças. Ao longo deste tabuleiro da “ponte” a natureza dos problemas e os escalões de decisão vão, como é evidente, repercutir-se, fazendo realçar determinados aspectos e atenuando outros. Existem zonas de sobreposição e nem sempre (ou quase nunca) é possível dizer onde acaba a logística de produção e começa a de consumo ou onde acaba a logística de alto nível e acaba a logística operacional.⁽²⁷⁾

⁽²⁵⁾ ISNG, Ibidem.

⁽²⁶⁾ ISNG, Ibidem.

⁽²⁷⁾ ISNG, Ibidem.

LOGÍSTICA NAVAL – Parte da logística aplicada no que se refere aos meios navais. Uma das finalidades da logística naval é tornar as forças operacionais tão independentes das bases em terra quanto possível. Assim, o reabastecimento deve ser completado por outros meios que não sejam a ida constante dos navios de combate e dos que se encontram em apoio logístico directo das operações de combate em terra, às bases em terra. A influência do meios onde operam é um dos factores determinantes na diferenciação deste ramo da logística aplicada. Sob o ponto de vista logístico o mar é um meio improdutivo e adverso que obriga a que todas as necessidades sejam satisfeitas em terra.⁽²⁸⁾ Como escreveu o padre Fernando Oliveira no Séc. XVI: “... no mar não há vendas, nem boas pousadas nas terras do inimigo, por isso cada um vá provido de casa e mais se for de Lisboa, que no mar não se fazem azevias fritas.”⁽²⁹⁾

LOGÍSTICA OPERACIONAL – Segmento da logística aplicada (ou prática) que se preocupa com a resolução dos problemas logísticos que se apresentam ao nível das forças. Os níveis de comando, em que estes problemas surgem, vão desde o de Teatro de Operações até ao de forças ou unidades isoladas. Os cálculos dos meios necessários às forças terão de ser rigorosos e exactos, sem o que poderão ficar seriamente comprometidos os resultados das operações.⁽³⁰⁾

LOGÍSTICA PURA – Parte especulativa, teórica e filosófica da logística, isto é, a procura das leis, dos princípios gerais e das regras aplicáveis a qualquer problema logístico. A teoria do ciclo logístico parece indicar que seja qual for o problema logístico ele se será sempre tratado ao longo de três etapas sucessivas e interdependentes: determinação das necessidades, obtenção dos recursos e distribuição. Abrange, principalmente, os seguintes aspectos: formulação de princípios fundamentais da logística, estudo e análise histórica, sob o ponto de vista da logística, das operações militares, enquadramento da logística na estrutura da guerra (relações entre esta e a estratégia e a tática) e, relações com outras actividades que são por elas utilizadas

⁽²⁸⁾ ISNG, Ibidem.

⁽²⁹⁾ Fernando Oliveira, *A arte da guerra do mar*, «Colecção documentos/Edição do Ministério da Marinha/n.º 1», Lisboa, 30 de Julho de 1969 (reprodução da edição primitiva de 1555), p. 77.

⁽³⁰⁾ ISNG, Op. Cit., Ibidem.

(economia, finanças, organização, administração, informática, planeamento, investigação operacional, etc.).⁽³¹⁾

MANUTENÇÃO – Todas as acções efectuadas para manter o material ou restaurá-lo numa condição específica. Inclui inspecção, teste, serviço, classificação, reparação, reconstrução e reforma; todas as acções de abastecimento e de reparação efectuadas para manter uma força em condições de realizar a sua missão.⁽³²⁾ A manutenção do material naval respeita a todos os níveis de gestão e abrange todo o seu ciclo de vida, desde a concepção ao abate. Tal significa que, logo nas fases de concepção e obtenção, devem ser consideradas as especificações de manutibilidade e antevistos objectivos e critérios de manutenção.⁽³³⁾

MANUTIBILIDADE – Característica traduzida na probabilidade de um artigo ser mantido ou repostado numa condição específica dentro de um dado período de tempo, quando sujeito a intervenções de manutenção efectuadas de acordo com procedimentos e recursos pré-estabelecidos. Relaciona-se com o parâmetro Tempo médio em manutenção.⁽³⁴⁾

MILITARY OPERATIONS OTHER THAN WAR⁽³⁵⁾ – Um espectro alargado de actividades onde as capacidades militares são utilizadas em propósitos diversos do de operações de combate tradicionalmente associados à guerra. Inclui, entre outros, os seguintes tipos de operações: peace support operations (PSO), counter insurgency operations (COIN), counter-terrorism operations, non-combatant evacuation operation (NEO), arms control, military aid to the civil authorities, enforcement of sanctions (AJP-01).

MOBILIDADE ESTRATÉGICA – A capacidade de movimentar forças e o seu apoio logístico rápida e eficazmente ao longo de grandes distâncias. Pode ocorrer entre teatros, entre regiões ou fora da Área de Responsabilidade da OTAN (MC 319/1).

⁽³¹⁾ ISNG, Ibidem.

⁽³²⁾ ISNG, Ibidem.

⁽³³⁾ EMA, *Instruções para a organização da manutenção das unidades navais e outros meios de acção naval – ILA 5 (A)*, Lisboa, 7 de Fevereiro de 1997, p. 1-1.

⁽³⁴⁾ EMA, Op. Cit., p. B-2.

⁽³⁵⁾ No Instituto de Altos Estudos Militares está adoptada a designação “operações de apoio à paz e de dissuasão”, terminologia que utilizamos no nosso trabalho.

NÍVEL ESTRÉGICO DA GUERRA – O nível da guerra onde uma nação ou grupo de nações define os objectivos de segurança e emprega os meios nacionais, incluindo os militares, para os atingir (AJP 1-(A)).

NÍVEL OPERACIONAL DA GUERRA – O nível da guerra em que as campanhas militares ou grandes operações são planeadas, conduzidas e sustentadas para se atingirem os objectivos estratégicos dentro de um teatro ou área de operações. O encadeamento das actividades militares a este nível designa-se por arte operacional e assegura a ligação entre o estabelecimento dos objectivos estratégicos e o emprego táctico das forças. Ao nível operacional o planeamento e a execução é frequentemente conjunta e geralmente combinada (AJP-1 (A)).

NÍVEL TÁCTICO DA GUERRA – O nível da guerra onde as batalhas e os combates são planeadas e executadas para cumprir os objectivos militares determinados a uma unidade ou força. Envolve a direcção dos recursos militares para cumprir os objectivos operacionais. O papel do comandante ao nível táctico é de assegurar o emprego eficaz das unidades sob o seu comando e controlo.

NORMALIZAÇÃO – O processo de estabelecimento de conceitos, doutrina, procedimentos e projectos que assegurem e mantenham os níveis mais eficazes de compatibilidade, interoperabilidade de materiais e equipamentos, intermutabilidade e universalidade no domínio dos procedimentos operacionais de abastecimento de combate tais como combustíveis, lubrificantes e munições (AAP-6).

OBTENÇÃO – Segunda fase do ciclo logístico correspondendo à transformação da determinação de necessidades em meios logísticos reais que as satisfação, mediante distribuição posterior à força.⁽³⁶⁾

OPERAÇÃO – A acção militar ou a execução de uma missão de carácter estratégico, táctico, treino ou administrativa. O processo de conduzir os combates, incluindo o movimento, o abastecimento, o ataque, a defesa e as manobras necessárias para assegurar a posse dos objectivos de um combate ou de uma campanha (AJP-1 (A)).

⁽³⁶⁾ Caetano Dias, Op. Cit., Ibidem.

OPERAÇÃO ANFÍBIA – Operação de desembarque de forças terrestres, a partir do mar por meios navais, contra uma costa hostil ou potencialmente hostil. Classificam-se em operações anfíbias principais (assalto anfíbio) e secundárias (incursão, finta, demonstração ou retirada anfíbias) (ATP-8 (A)).

OPERAÇÕES DE FORÇA AVANÇADA – Operações conduzidas para preparar a área do objectivo anfíbio. Podem ser operações de reconhecimento, ocupação de objectivos de apoio à missão, operações de contra-medidas de minas, demolições marítimas, bombardeamento preliminar (fogo de apoio naval ou aéreo) (ATP-8 (A)).

PEACE SUPPORT OPERATIONS – Incluem: peacekeeping, peace enforcement, conflict prevention, peacemaking, peace building, humanitarian operations (AJP-1 (A)).

PODER MARÍTIMO – Componente do poder nacional que permite aos estados o uso do mar para a realização de objectivos políticos. Designa o poder que a maioria dos anglo-saxónicos divide em “Sea Power” e “Maritime Power”. Materializa-se no exercício do uso do mar (sea use) e na negação, quando conveniente, do seu uso ao antagonista (sea denial).⁽³⁷⁾

PODER NACIONAL – Capacidade da expressão integrada de todos os elementos de que o Estado dispõe, accionada pela vontade nacional, para realizar, interna e externamente, os objectivos nacionais.⁽³⁸⁾

PODER NAVAL – Conjunto de meios de meios predominantemente navais de que dispõe a Nação para contribuir, pela coacção, sob a direcção do Estado, para a realização dos objectivos marítimos e militares.⁽³⁹⁾

PONTO DE RECOLHA – Ponto pré-designado no terreno, onde a Força Conjunta deve reunir os potenciais evacuados, para depois os transferir para o Local(ais) de Evacuação/Centro de Controlo de Evacuação. Poderá haver situações em que o Ponto de Recolha seja simultaneamente um Local de Evacuação.⁽⁴⁰⁾

⁽³⁷⁾ Américo da Silva Santos, Op. Cit., p. 18.

⁽³⁸⁾ ISNG, Op. Cit., Ibidem.

⁽³⁹⁾ Américo da Silva Santos, *Apontamentos de estratégia – 11: Estratégia marítima e estratégia naval*, Lisboa, ISNG, 1994, p. 51.

⁽⁴⁰⁾ IAEM, *Doutrina Conjunta para as Operações de Apoio a Nacionais a viver fora do Território Nacional (Projecto)*, Lisboa, Curso de Estado Maior 1998/2000, Grupo de Trabalho 3, Novembro de 1999, Anexo A.

REABASTECIMENTO – A actividade de repletamento dos níveis de abastecimento para que sejam mantidos os níveis de abastecimento necessários (AAP-6 e MC 319/1).

RESERVAS DE GUERRA – Os níveis de material armazenado em tempo de paz necessários aos requisitos militares para o tempo de guerra. Destinam-se a garantir o apoio imediato necessário para sustentar as operações até que o reabastecimento possa ter lugar (AAP-6 e MC 319/1).

RETIRADA ANFÍBIA – Um tipo de operação envolvendo a extracção de uma força, por meios navais, de uma costa hostil ou potencialmente hostil (ATP-8 (A)).

SUSTENTAÇÃO – A capacidade da força de manter o poder de combate necessário, no tempo necessário à persecução dos seus objectivos (AAP-6 e MC 319/1).

TEATRO – A área geográfica onde a operação militar está a ser conduzida (AAP-6).

TRANSPORTE – Meios para movimentar forças, equipamentos, pessoal e reservas. Inclui os necessários equipamentos para manuseamento nas cargas e descargas.⁽⁴¹⁾

TRANSPORTE MARÍTIMO ESTRATÉGICO – Conjunto de meios de transporte marítimo de efectivos militares e do seu material de apoio, planeados para deslocamento rápido de homens e de cargas para cenários distantes onde são previsíveis hostilidades pondo em causa a segurança e/ou os interesses nacionais. Podem incluir navios avançados de pré-posicionamento, navios rápidos de transporte, força de reserva e os meios necessários para movimentação das cargas e descargas (barcaças, rebocadores, gruas, etc.). É constituído por navios rápidos, navios Ro-Ro, petroleiros, navios para munições, navios de abastecimento, docas flutuantes, navios salvadegos, navios reparadores, cargueiros, etc.⁽⁴²⁾

ZONA DE ATERRAGEM – Zona de terreno onde aterram aviões ou helicópteros. As características destas zonas são essencialmente função das exigências dos meios aéreos utilizados, por forma a que os mesmos possam aterrar e descolar com segurança e rapidez.

⁽⁴¹⁾ Caetano Dias, Op. Cit., Ibidem.

⁽⁴²⁾ Caetano Dias, Op. Cit., Ibidem.

ANEXO B

ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

| | |
|------------------|--|
| AAP | <i>Allied Administrative Publication</i> |
| ACE | <i>Allied Command Europe</i> |
| ACROSS | <i>ACE Resource Optimisation Software System</i> |
| ADAMS | <i>Allied Deployment and Movement System</i> |
| AGR | Agrupamento |
| AJP | <i>Allied Joint Publication</i> |
| AR | Assembleia da República |
| AT1 | Aeródromo de Trânsito n.º 1 |
| Atl | Atrelado |
| ATP | <i>Allied Tactical Publication</i> |
| BAI | Brigada Aerotransportada Independente |
| BLD | Batalhão Ligeiro de Desembarque |
| BLI | Brigada Ligeira de Intervenção |
| BMI | Brigada Mecanizada Independente |
| C ² | Comando e Controlo |
| C ² I | Comando, Controlo e Informações |
| C ² W | Guerra de Comando e Controlo |
| CAC | Companhia de Apoio de Combate |
| CBPF | Ciclo Bienal de Planeamento de Forças |
| CC | Carro de Combate |
| CCEM | Conselho de Chefes de Estado-Maior |
| CDT | Destacamento de Mergulhadores Sapadores |
| CE | Conselho da Europa |
| CEDN | Conceito Estratégico de Defesa Nacional |
| CEM | Conceito Estratégico Militar |
| CEM's | Chefes de Estado-Maior dos Ramos |
| CEMA | Chefe do Estado-Maior da Armada |
| CEME | Chefe do Estado-Maior do Exército |
| CEMFA | Chefe do Estado-Maior da Força Aérea |
| CEMGFA | Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas |
| CFC | Comandante da Força Conjunta |

| | |
|----------------------|---|
| CIMIC ⁽¹⁾ | Cooperação Civil Militar |
| CIS | <i>Confederation of Independent States</i> |
| CJTF | <i>Combined Joint Task Force</i> |
| CNPCE | Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência |
| COC | Centro de Operações Conjunto (EMGFA) |
| COFAR | Comando Operacional das Forças Armadas |
| CPLP | Comunidade dos Países de Língua Portuguesa |
| CPTAE | Comissão de Planeamento do Transporte Aéreo de Emergência |
| CPTME | Comissão de Planeamento do Transporte Marítimo de Emergência |
| CRP | Constituição da República Portuguesa |
| CSAR | Combate SAR |
| CSDN | Conselho Superior de Defesa Nacional |
| CSM | Conselho Superior Militar |
| CTG | Comandante da Força Tarefa |
| Dep | Depósito |
| DGACCP | Direcção-Geral de Assuntos Consulares e das Comunidades Portuguesas |
| DGPDN | Direcção-Geral de Política de Defesa Nacional |
| DMDM | Directiva Ministerial de Defesa Militar |
| DPF | Directiva de Planeamento de Forças |
| EAPC | <i>Euro-Atlantic Partnership Council</i> |
| EEI | Elementos Essenciais de Informação |
| EEIN | Espaço Estratégico de Interesse Nacional |
| EEINP | Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente |
| Elect | Electrónica |
| Esp | Especial |
| F.R.Y. | <i>Former Republic of Yugoslavia</i> |
| FA | Forças Armadas |
| FAO | Força Anfíbia Operacional |
| FAP | Força Aérea Portuguesa |
| FCRI | Força Conjunta de Reacção Imediata |
| FCRR | Força Conjunta de Reacção Rápida |
| FOE | Força de Operações Especiais |
| FZ | Fuzileiro |
| FOP | Forças de Projecção |
| HCM | Hospital Cirúrgico Móvel |
| IAEM | Instituto de Altos Estudos Militares |

⁽¹⁾ *Civil and Military Cooperation.*

| | |
|-----------------------|--|
| IDD | Investigação, Desenvolvimento e Demonstração |
| ILA | Instrução Logística da Armada |
| ISNG | Instituto Superior Naval de Guerra |
| LARC | Lancha Anfíbia de Reabastecimento e Carga |
| LCVP | <i>Landing Craft, Vehicle, Personnel</i> |
| LCU | <i>Landing Craft, Utility</i> |
| LDNFA | Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas |
| LEv | Local de Evacuação |
| Lig | Ligeira |
| LOGREP | <i>Logistics Reporting System</i> |
| LPD | <i>Landing Platform Dock</i> |
| LPM | Lei de Programação Militar |
| MC | <i>Military Committee</i> (NATO) |
| MC | Missão Conjunta |
| MDN | Ministério da Defesa Nacional |
| Mec | Mecânica |
| MIFA | Missões Específicas das Forças Armadas |
| MNE | Ministério dos Negócios Estrangeiros |
| MOA | <i>Memorandum of Agreements</i> |
| MONUA | Missão de Observação das Nações Unidas em Angola |
| MOOT-W ⁽²⁾ | Operações de Apoio à Paz e de Dissuasão |
| MOU | <i>Memorandum of Understanding</i> |
| NBQ | Nuclear, Biológica e Química |
| NEO ⁽³⁾ | Operação de extracção de cidadãos nacionais |
| Of | Oficina |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| OSCE | Organização de Cooperação e Segurança Europeia |
| OTAN/NATO | Organização do Tratado do Atlântico Norte |
| PALOP | Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa |
| PE | Polícia do Exército |
| Pes | Pesada |
| PESC | Política Externa e de Segurança Comum |
| PGD | Plano Geral de Defesa |
| PICo | Plano de Contingência |
| PIOp | Plano de Operações |

⁽²⁾ *Military Operations Other Than-War.*

⁽³⁾ *Noncombatant Evacuation Operation.*

| | |
|----------|--|
| PISup | Plano Suplementar |
| PN | Polícia Naval |
| POA | Publicação Operacional da Armada |
| PR | Presidente da República |
| PRec | Pontos de Recolha |
| QG | Quartel-General |
| Reab | Reabastecimento |
| RPV | Aeronave Pilotada por Controlo Remoto |
| Ro/Ro | <i>Roll on/Roll off</i> |
| R/C | Ração de Combate |
| SACLANT | Comando Estratégico do Atlântico |
| SACEUR | Comando Estratégico da Europeu |
| SAR | <i>Search and Rescue</i> (Busca e salvamento) |
| SFN | Sistema de Forças Nacional |
| SNPC | Serviço Nacional de Protecção Civil |
| TA | <i>Technical Agreement</i> |
| TAOR | <i>Tactical Area Of Responsibility</i> |
| TCN | <i>Troop Contribution Nations</i> |
| TO | Teatro de Operações |
| Ton | Toneladas |
| UE | União Europeia |
| IESD | Identidade Europeia de Segurança e Defesa |
| TMs | Transmissões |
| UC | Unidade de Consumo |
| UEO | União da Europa Ocidental |
| UK/NL | Reino Unido/Holanda |
| UMD | Unidade de Meios de Desembarque |
| USMC | <i>United States Marine Corps</i> |
| VB | Viatura Blindada |
| VBTP (C) | Viatura Blindada de Transporte de Pessoal (Posto de Comando) |
| VBTP (P) | Viatura Blindada de Transporte de Pessoal |
| VBTP (R) | Viatura Blindada de Transporte de Pessoal (Recuperação) |
| Vol | Volume |
| VTL | Viatura Táctica Ligeira |
| VTM | Viatura Táctica Média |
| VTPes | Viatura Táctica Pesada |
| VTPes-PC | Viatura Táctica Pesada-Posto de Comando |

| | |
|------|--------------------------------------|
| VTOL | <i>Vertical Take Off and Landing</i> |
| ZEE | Zona Económica Exclusiva |

ANEXO C**QUADRO REFERENCIAL DE AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE NAVAL,****EM TRANSPORTE ESTRATÉGICO, PARA PROJECCÃO, SUSTENTAÇÃO E EXTRACÇÃO DE FORÇAS MILITARES PORTUGUESAS****1. OBJECTO DA AVALIAÇÃO**

| SITUAÇÃO | TEMA | QUESTÕES |
|--|---|--|
| Projeção, sustentação e extracção de forças militares portuguesas. | Avaliar a capacidade de projecção de força, do Sistema de Forças Naval, em particular na sua componente de transporte estratégico, para projecção, sustentação e extracção de forças militares portuguesas. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Qual é o âmbito conceptual da tese: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Significado de “componente naval”? 1.2. Significado de “projecção de força”? 1.3. A que actividade militar está associada a “projecção, sustentação e extracção de forças”? 1.4. Que significa “componente transporte estratégico”? 2. Qual é o quadro de missões a cumprir pela Marinha, que envolvendo a projecção de força careçam da necessidade da componente de transporte? 3. Qual é o ambiente estratégico actual? |

| SITUAÇÃO | TEMA | QUESTÕES |
|----------|------|--|
| | | <p>4. Qual é o quadro conceptual da doutrina para a projecção de força a partir do mar:</p> <p>4.1. Operacional?</p> <p>4.2. Logística?</p> <p>5. Que Forças Militares portuguesas se devem considerar neste trabalho?</p> <p>6. Quais os requisitos actualmente existentes para:</p> <p>6.1. Forças?</p> <p>6.2. Meios navais?</p> <p>7. Qual é o grau de probabilidade de as missões levantadas virem a ocorrer?</p> <p>8. É possível empregar meios civis ou aliados?</p> <p>9. Qual é a área geográfica onde previsivelmente ocorrerá a projecção de força?</p> <p>10. Quais são as características tácticas associadas à acessibilidade marítima?</p> |

2. REFERENCIAL

| REFERENTES | ORIGENS OU FONTES DOS REFERENTES | CRITÉRIOS |
|---|---|---|
| 1. Fundamentos e princípios doutrinários que enquadram. | 1. Doutrina Naval e da OTAN. | 1. Conforme. |
| 2. Missões e tarefas atribuídas às Forças Armadas em geral e à Marinha em particular. | 2. CRP, LDNFA, LOBOFA, LOMAR e legislação complementar, CEDN, Programa do Governo, CEM, DMDM, MIFA. | 2. Objectividade. |
| 3. Fundamentos e princípios doutrinários para as missões militares das forças militares no quadro do ambiente estratégico actual. | 3. Conceito Estratégico da OTAN, CEDN, CEM e DMDM. | 3. Conforme. |
| 4. Fundamentos e princípios doutrinários operacionais e logísticos que enquadram a projecção de força a partir do mar. | 4. Doutrina Naval, ATP 8 e USMC. | 4. Conforme. |
| 5. Forças e Meios previstos no Sistema de Forças Nacional. | 5. SFN 98. | 5. Adequação das forças às missões, fundamentos e princípios. |
| 6. Requisitos existentes para as forças e os meios a serem projectados a partir do mar. | 6. POA 1 e FOP. | 6. Adequação dos requisitos às missões, fundamentos e princípios. |

| REFERENTES | ORIGENS OU FONTES DOS REFERENTES | CRITÉRIOS |
|--|--|----------------------------------|
| 7. Análise de ameaças e riscos. | 7. CEM, DMDM, Conceito Estratégico da OTAN (CEOTAN) e DPF. | 7. Oportunidade. |
| 8. Mecanismos legais e processuais para a requisição civil, contratação ou utilização de meios da OTAN. | 8. CNPCE. | 8. Objectividade e oportunidade. |
| 9. Espaço Estratégico de Interesse Nacional. | 9. CEDN, CEM, DMDM, Comunidades Portuguesas e Plano REGRESSO, CEOTAN e UEO (EUROFORÇAS). | 9. Adequado. |
| 10. Características das facilidades portuárias e das costas que possibilitem a projecção de poder a partir do mar. | 10. Atlas geográfico, Admiralty. | 10. Adequado. |

3. INSTRUMENTAÇÃO

| INDICADORES | ITENS | INSTRUMENTOS |
|--------------------------------------|---|---|
| 1. Definição escrita sobre os temas. | 1. Existem documentos que apresentam as definições dos temas. | 1. Análise dos documentos doutrinários. |

| INDICADORES | ITENS | INSTRUMENTOS |
|---|--|--|
| 2. Descrição escrita das missões das Forças Armadas. | 2. Existem documentos que definem e caracterizam as missões e tarefas daí decorrentes. | 2. Análise dos documentos. |
| 3. Descrição dos fundamentos e princípios doutrinários para as missões militares das forças militares na actualidade. | 3. Existem documentos que descrevem os fundamentos e princípios doutrinários a serem observados na geração de forças | 3. Análise dos documentos. |
| 4. Descrição dos fundamentos e princípios doutrinários de emprego operacional e logística que enquadram a projecção de força a partir do mar. | 4. Existe doutrina sobre a projecção de poder a partir do mar (OTAN) e estão a ser desenvolvidas novas concepções. | 4. Análise dos documentos e da Operação FALCÃO. |
| 5. As Forças e Meios previstos no Sistema de Forças Nacional para a projecção. | 5. Existe um documento que define as forças previstas para cada missão e respectivas vulnerabilidades, assim como os seus quadros orgânicos. | 5. Análise dos documentos |
| 6. Os factores de planeamento que conduziram aos requisitos existentes para as forças e os meios a serem projectados a partir do mar são válidos. | 6. Existem alguns documentos conceptuais. | 6. Análise dos documentos e avaliação da sua validade para os ambientes operacionais levantados. |

| INDICADORES | ITENS | INSTRUMENTOS |
|---|---|--|
| 7. As ameaças e riscos permitem identificar as missões com maior grau de probabilidade de ocorrer. | 7. Identificação da probabilidade de emprego das Forças Armadas para cada uma das missões levantadas. | 7. Análise dos documentos. |
| 8. Existe legislação e acordos que possibilitem a utilização de meios civis ou da OTAN. | 8. Identificação dos documentos legais e opiniões do responsável na Comissão de Planeamento do Transporte Marítimo de Emergência (CPTME), no CNPCE e de um armador. | 8. Análise dos documentos e entrevistas. |
| 9. É possível identificar para cada missão a área de actuação. | 9. Existem documentos que possibilitam a identificação das áreas “crise” para emprego das forças a serem projectadas. | 9. Análise dos documentos. |
| 10. É possível identificar, nas áreas anteriormente referidas, as características da acessibilidade marítima. | 10. Existem publicações com informação marítimo-portuária e caracterização das costas. | 10. Estudo da Acessibilidade Marítima. |

ANEXO D

A CADEIA DE APOIO LOGÍSTICO

1. OS NÍVEIS DA LOGÍSTICA

A logística envolve um conjunto alargado de actividades que possibilitam que uma organização, tão pequena como uma equipa de manobra ou tão grande como uma coligação de estados, cumpram os objectivos. Embora o processo logístico e as funções logísticas sejam válidas para todos os níveis da guerra, a natureza das actividades logísticas realizadas ao nível estratégico são muito diferentes daquelas realizadas ao nível tático.

Os níveis da logística correspondem directamente aos níveis estratégico, operacional e tático da guerra. Pode-se, à primeira vista, afirmar que a diferença é basicamente uma questão de quantidades, porém a diferença e os aspectos fundamentais estão centradas nas actividades desenvolvidas.

A logística ao escalão estratégico envolve as actividades relacionadas com a geração, o emprego e a sustentação das forças armadas na execução da estratégia militar. É neste escalão que as armas e o equipamento são desenvolvidos e adquiridos, os programas de recrutamento são realizados e as bases permanentes são construídas e mantidas. A logística estratégica envolve a gestão dos meios que asseguram a mobilidade estratégica marítima e aérea e a sustentação das forças a operarem em teatros de operações longínquos. Quando as operações militares se prolongam uma grande interacção com a base industrial nacional instalada no sentido de assegurar a sustentação em tempo do esforço militar.

A logística estratégica deve ser entendida, não como uma função realizada por alguém, em qualquer lugar, com ou nenhum impacto na logística tática ou na condução das

operações. O investimento realizado a este nível determina o tipo e o âmbito do apoio às forças, em termos de quantidade mas também em qualidade e tipo do material que se utiliza.

A logística operacional envolve a sustentação dentro do teatro de operações. Faz a ponte entre a logística estratégica e a logística tática ou de consumo.

A logística tática está preocupada com a sustentação das forças em combate. Trata da alimentação, municiamento, abastecimento de combustíveis e manutenção dos homens e dos equipamentos. Envolve as actividades realizadas pelos serviços técnicos: abastecimento, manutenção, pessoal, saúde, transporte, construção e as outras actividades diversas.

A logística estratégica gera as capacidades que possibilitam que a logística operacional sustente a logística tática ou de consumo.

2. O APOIO LOGÍSTICO OPERACIONAL⁽¹⁾

A cadeia de apoio logístico operacional deve possuir capacidade para movimentar equipamento, abastecimentos e pessoal para, dentro e a partir do teatro de operações. A designação genérica pessoal engloba os feridos, os refugiados, os deslocados e os prisioneiros de guerra. Alguns dos segmentos do apoio logístico pode ser realizado recorrendo a meios de transporte terrestre, aéreo ou naval.

O funcionamento das bases avançadas fixas, sejam *Advanced Logistic Support Site* ou *Forward Logistic Sites* e o movimento dos abastecimentos entre elas será na maioria dos casos uma tarefa conjunta ou multinacional. As prioridades para as classes de abastecimento, para as forças componentes e para as nações tem de ser estabelecidas em função dos constrangimentos de transporte existentes. A figura 1 materializa esta ideia.

⁽¹⁾ Fonte: *The fundamentals of British Maritime Doctrine – BR 1806*, Norwich, HMSO, 1995, pp. 156-157.

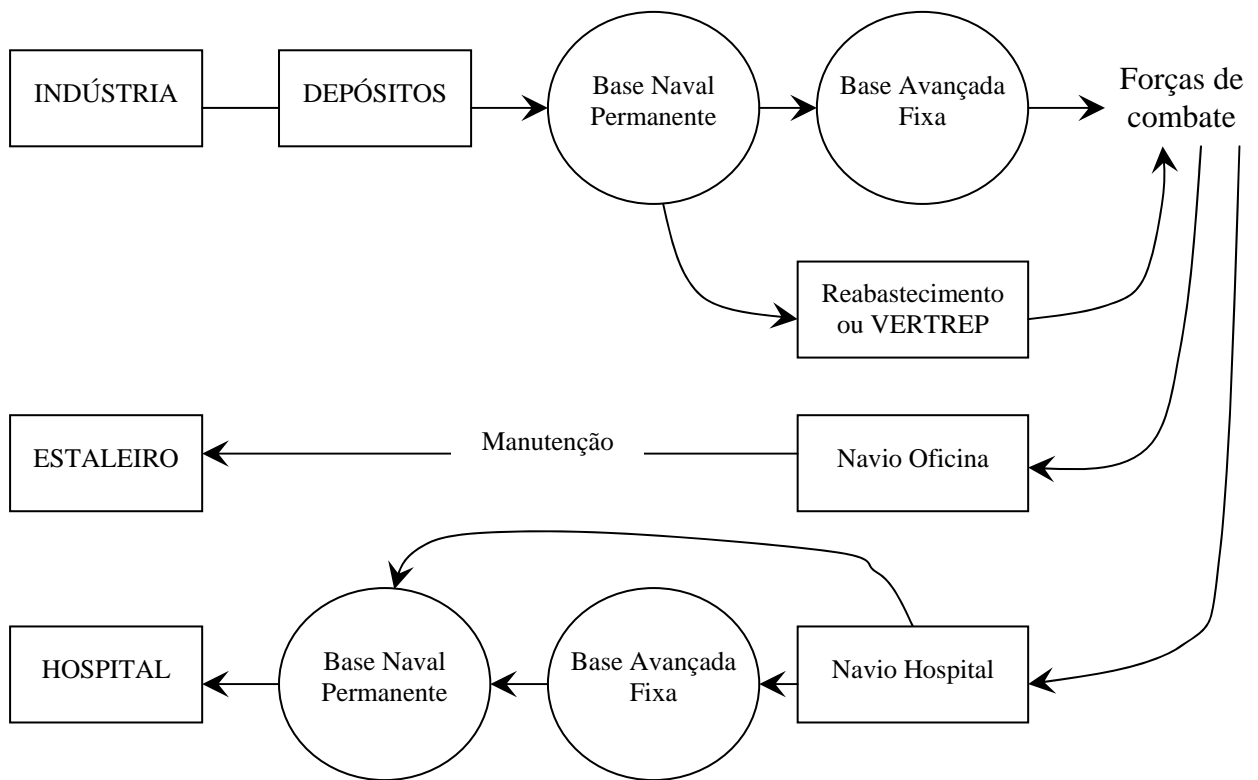


Fig. 1 – O apoio logístico operacional

3. O DISPOSITIVO LOGÍSTICO NAS OPERAÇÕES NAVAIS ⁽²⁾

⁽²⁾ Modelo síntese do autor, da Cadeia de Apoio Logístico (Marinha) e Organização Territorial de Campanha (Exército).

ANEXO E**CAPACIDADES DO SISTEMA DE FORÇAS NAVAL**⁽¹⁾

| CAPACIDADE | MEIOS | UTILIZAÇÃO OPERACIONAL |
|------------------------|--|--|
| Comando e controlo | <ul style="list-style-type: none"> • Meios e sistemas de comando, controlo e comunicações e informações que possibilitem o comando efectivo dos meios operacionais. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando de operações navais. • Comando de operações anfíbias. • Comando de operações conjuntas a partir do mar. • Comando de forças navais multinacionais. |
| Oceânica de superfície | <ul style="list-style-type: none"> • Navios combatentes do tipo fragata ou corveta, com capacidade anti-submarina, anti-superfície e antiaérea. • Aeronaves com capacidade anti-submarina, anti-superfície e antiaérea. • Navios reabastecedores de esquadra. • Navios-escola oceânicos. | <ul style="list-style-type: none"> • Controlo de áreas restritas do espaço marítimo no EEINP. • Protecção das linhas de comunicação marítimas e do tráfego marítimo no EEINP. • Interdição de áreas marítimas críticas e/ou focais. • Defesa contra ataques a partir do mar. • Bloqueio naval. |
| Submarina | <ul style="list-style-type: none"> • Submarinos. | <ul style="list-style-type: none"> • Negação do uso do mar e retaliação em caso de ataque. • Controlo de áreas restritas do espaço marítimo no EEINP e interdição de áreas marítimas críticas e/ou focais. • Protecção das linhas de comunicação marítimas e do tráfego marítimo no EEINP. • Defesa contra ataques a partir do mar. • Obtenção de informações de forma encoberta. |
| Projeção de força | <ul style="list-style-type: none"> • Forças de desembarque. • Forças especiais. • Navios anfíbios de transporte e navios de transporte logístico. • Navios combatentes do tipo fragata ou corveta, com capacidade anti-submarina, anti-superfície e antiaérea e de tiro contra terra (artilharia e mísseis). • Aeronaves com capacidade anti-submarina, anti-superfície e antiaérea, de apoio às operações em terra e de transporte. • Submarinos (lança mísseis e infiltração de forças especiais). • Navios reabastecedores de esquadra. • Navios ou aeronaves de contra medidas | <ul style="list-style-type: none"> • Projeção de poder naval em terra. • Reconquista de objectivos estratégicos. • Reforço dos arquipélagos. • Extracção de forças militares de zonas de conflito escalatório. • Apoio à política externa do estado, nomeadamente na gestão de crises, operações de apoio à paz e na extracção de cidadãos nacionais de zonas de crise ou guerra. • Colaboração com o SNPC em situações de catástrofe, acidente ou emergência. • Auxílio humanitário no âmbito internacional e especialmente no âmbito dos PALOP. |

⁽¹⁾ Fonte: EMA, *Contributos para o planeamento de forças de Marinha*, Lisboa, Divisão de Planeamento, (1998).

| | | |
|--|-----------|--|
| | de minas. | |
|--|-----------|--|

| CAPACIDADE | MEIOS | UTILIZAÇÃO OPERACIONAL |
|-------------------------|--|--|
| Guerra de minas | <ul style="list-style-type: none"> • Navios ou aeronaves de caça minas. • Navios ou aeronaves draga-minas. • Navios lança-minas. • Navios de comando e controlo de guerra de minas. • Destacamentos de mergulhadores-sapadores. • Minas. • Carreira de desmagnetização. | <ul style="list-style-type: none"> • Salvaguarda da liberdade de utilização do EEINP e dos portos e ancoradouros. • Limpeza de campos de minas, barras e fundeadouros. • Lançamento de campos de minas de protecção. • Inactivação de engenhos explosivos no mar e na orla marítima. • Apoio à política externa do Estado, nomeadamente na limpeza de zonas de conflito recente no âmbito das operações de apoio à paz. |
| Reservas de guerra | <ul style="list-style-type: none"> • Mísseis. • Munições. • Torpedos. • Fachos. • Fumígenos. | <ul style="list-style-type: none"> • Garantia das capacidades dos meios operacionais. |
| Fiscalização | <ul style="list-style-type: none"> • Navios oceânicos de fiscalização. • Navios costeiros de fiscalização. • Equipas de abordagem. • Sistema nacional de busca e salvamento marítimo. | <ul style="list-style-type: none"> • Fiscalização da fronteira marítima do país e no âmbito do acordo Schengen. • Contribuição para a segurança interna. • Cumprimento da lei nos espaços marítimos de jurisdição nacional. • Apoio e protecção das actividades económicas no mar, incluindo a zona económica exclusiva. • Assistência em situações de calamidade, catástrofe e acidente. • Salvaguarda da vida humana no mar. • Apoio às populações no litoral e arquipélagos. |
| Hidro/ Oceanográfica | <ul style="list-style-type: none"> • Navios hidro/oceanográficos oceânicos. • Navios hidro/oceanográficos costeiros. • Unidades de apoio hidro/oceanográficos estuarinas. | <ul style="list-style-type: none"> • Apoio às actividades militares da esquadra. • Contribuir para a segurança da navegação. • Apoio às actividades económicas no mar. • Contribuir para o desenvolvimento das capacidades científicas e tecnológicas do país e para o estudo do mar. • Apoio à política externa do Estado, nomeadamente no âmbito dos acordos de cooperação com os PALOP. |
| Assinalamento marítimo | <ul style="list-style-type: none"> • Faróis. • Bóias e balizas. • Navios balizadores. • Unidades de apoio à balizagem. • Corpo de faroleiros. | <ul style="list-style-type: none"> • Contribuição para a segurança da navegação marítima. • Apoio às actividades económicas no mar. |

| | | |
|--|-----------------------|--|
| | • Direcção de Faróis. | |
|--|-----------------------|--|

| CAPACIDADE | MEIOS | UTILIZAÇÃO OPERACIONAL |
|--------------------------------|--|---|
| Combate à poluição | <ul style="list-style-type: none"> • Navios de combate à poluição. • Unidades de apoio ao combate à poluição. • Sistemas de contenção e recolha de agentes poluidores, nomeadamente de hidrocarbonetos. | <ul style="list-style-type: none"> • Eliminação de agentes poluidores no mar, em barras e estuários. • Recolha de águas contaminadas. • Colaboração na resolução de acidentes marítimos potencialmente poluidores, nomeadamente por compostos químicos e hidrocarbonetos. |
| Sistema de Autoridade Marítima | <ul style="list-style-type: none"> • Sistema de Autoridade Marítima (Capitanias). • Corpo de polícia marítima. • Dispositivo de assistência no litoral (incluindo os socorros a náufragos). | <ul style="list-style-type: none"> • Policiamento, controlo de fronteiras e defesa da soberania nas respectivas áreas de competência. • Exercício da Autoridade Marítima nos espaços marítimos sob jurisdição nacional. • Salvaguarda da vida humana no mar. • Policiamento e fiscalização do Domínio Público Marítimo, incluindo no âmbito da preservação do ambiente. • Assistência às populações no âmbito do SNPC. |
| Componente fixa | <ul style="list-style-type: none"> • Órgãos Centrais de Administração e Direcção e Órgãos de execução de serviços. • Órgãos de implantação territorial. • Outras infra-estruturas. | <ul style="list-style-type: none"> • Apoio da esquadra. |

ANEXO F

FACTORES ENVOLVIDOS NA PROJECCÃO DE FORÇA

1. DEFINIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO

a. Objectivos

A selecção dos objectivos físicos, por parte do Comandante da Força de Desembarque está dependente, por um lado dos objectivos físicos a serem capturados pela Força Anfíbia Operacional, normalmente designados na Directiva Iniciadora e do conceito de manobra adoptado.

A conquista destes objectivos materializarão o cumprimento da missão da Força Anfíbia e estão associados à criação de condições de segurança e à ocupação de infra-estruturas que viabilizem a chegada ao Teatro de Operações, em segurança, das forças militares para a continuação da campanha.

b. Sector de desembarque

Um sector de desembarque é um trecho contínuo de costa onde pessoal, material e abastecimentos podem ser desembarcados por meios de superfície.

Deve possuir pelo menos uma praia de desembarque e está limitado, em extensão, exclusivamente pela interrupção da zona da linha de costa utilizável.

c. Cabeça de praia

Área de terreno em território inimigo ou potencialmente inimigo que quando segura e sob o nosso controlo assegura o desembarque contínuo de forças e equipamentos e permite espaço de manobra para as operações subsequentes de projecção de força.

O perímetro inclui os objectivos da Força de Desembarque, e habitualmente os objectivos da Força Anfíbia, dependendo do Sector de Desembarque e da missão. É limitado por uma linha designada por Linha de Cabeça de Praia que marca o limite exterior dos objectivos da Força de Desembarque. Não é uma medida de coordenação e controlo.

d. Área de desembarque

É uma área, dentro da “Área do Objectivo Anfíbio”⁽¹⁾ dentro da qual decorrem as operações de desembarque. Compreende o espaço marítimo, aéreo e terrestre necessário à execução e apoio do desembarque e ao estabelecimento da Cabeça de Praia seleccionada pelo comandante da Força de Desembarque.

e. Praia de desembarque

Porção de costa, utilizável para operações de desembarque (sector de desembarque), necessária para desembarcar um batalhão. Pode ainda ser utilizado o termo para referir uma porção de costa, com características tácticas, tais como baías, onde pode desembarcar uma unidade de escalão inferior ou superior a batalhão. Para operações de infiltração de pequenas forças é utilizada a designação “Ponto de Desembarque”.

A selecção de uma praia de desembarque está dependente:

- Conceito de operações em terra.
- Possibilidade de desembarcar abastecimentos e equipamentos:

⁽¹⁾ Área geográfica definida na Directiva Iniciadora, pela entidade que determina a missão, para efeitos de Comando e Controlo, dentro da qual estão localizados os Objectivos Físicos a serem seguros pela Força Anfíbia Operacional. Deve ser de tamanho suficiente para garantir o cumprimento da missão por parte da Força Anfíbia Operacional e possibilitar espaço suficiente para a condução das operações navais, aéreas e terrestres.

- Requisitos de espaço (dados coligidos no Marine Air Ground Task Force Expeditionary Operations, Advance Sheet to Section 31, Landing Beach Criteria (A (O) 3113)):
 - Batalhão: 250 a 600 metros.
 - Regimento: 500 a 1.200 metros.
- A área imediatamente à frente deve possuir cobertura e abrigos e ter espaço suficiente para estabelecer a área de apoio logístico;
- Possibilidade de abicar navios, lanchas e viaturas anfíbias:
 - Gradiente, obstáculos submersos, correntes e condições de rebentação;
 - Traficabilidade;
 - Características dos canais de acesso;
 - Número, localização e possibilidade de estabelecer áreas de apoio e existência de saídas para o interior;
 - Localização, tipo e densidade dos obstáculos na praia, incluindo os submersos;
- Natureza do terreno adjacente;
- Natureza das vias de comunicação, estradas, caminhos de ferro e canais fluviais;
- Características da praia sob o ponto de vista das condições atmosféricas e marés;
- Dispositivo inimigo conhecido.

A utilização destes critérios tem muito de subjectividade dependendo de situação para situação. Em TINIAN, no Pacífico duas Divisões desembarcaram numa praia com 200 metros de largura.

f. Operações por envolvimento vertical

As operações aeromóveis ou aerotransportadas são caracterizadas pela enorme mobilidade e liberdade de acção do comandante. A utilização de helicópteros na projecção de poder para terra possibilita que a força naval esteja mais afastada de terra e que a força anfíbia aumente significativamente a sua mobilidade e opções de manobra e que a força de desembarque, em terra reduza a sua dependência de bases logísticas fixas.

A utilização do conceito de abastecimento *just in time*, na logística de consumo, apoiada num sistema de comando e controlo, suportado por sistemas de processamento e transmissão de dados, é maximizado pelo emprego dos helicópteros.

O emprego de helicópteros nas operações de projecção e retirada de forças e na sua sustentação são um elemento essencial na mobilidade e na surpresa, garantindo assim um nível de segurança adequado. É este meio, ainda, o menos influenciado negativamente pelas condições do estado do mar, como decorre da tabela apresentada no sub-parágrafo seguinte.

A capacidade de carga aérea dos helicópteros previstos para operarem no navio anfíbio, correntemente designado navio polivalente logístico (LPD) é a que se apresenta:

| Helicóptero ⁽²⁾ | Carga na cabina | | Carga suspensa | | Autonomia (horas) |
|----------------------------|--------------------------|-----------|--------------------------|-----------|-------------------|
| | Volume (m ³) | Peso (kg) | Volume (m ³) | Peso (kg) | |
| EH-101 | 28 | 4.200 | 60 | 5.443 | 5 |
| Lynx ou NH 90 | 18 | 3.000 | 52 | 4.600 | 3 |

2. A INFLUÊNCIA DO ESTADO DO MAR⁽³⁾

O estado do mar está directamente relacionado com a força do vento e é um dos factores que mais influência a condução de Operações Anfíbias.

⁽²⁾ 4 unidades EH-101 ou 6 unidades Lynx ou NH 90.

⁽³⁾ Fontes: Marine Air Ground Task Force Expeditionary Operations, Advance Sheet to Section 31, Landing Beach Criteria (A (O) 3113)); Jane's: *All the world's aircraft (1993-94)*, 84 Ed. pp. 140-143.

A tabela apresentada relaciona este factor com a capacidade de abicar/desembarcar meios anfíbios e operar helicópteros.

| Estado do Mar ⁽¹⁰⁾ | Meio | | | | | | |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|--------------------|-------|----------------------|
| | AAV ⁽⁴⁾ | LCU ⁽⁵⁾ | LCM ⁽⁶⁾ | LCAC ⁽⁷⁾ | RRC ⁽⁸⁾ | Botes | Helis ⁽⁹⁾ |
| 1 | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| 2 | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| 3 | ↓ | ↑ | ?AR | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |
| 4 | ↓ | ?AR | ↓ | ?AR | ↓ | ↓ | ↑ |
| 5 | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↑ |
| 6 | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ?AR |
| 7 | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |
| 8 | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |

↑ - SIM ↓ - NÃO ?AR - AVALIAÇÃO DO RISCO

⁽⁴⁾ Assault Amphibious Vehicle. Viatura Blindada de Transporte de Pessoal Anfíbia para 20 combatentes.

⁽⁵⁾ Landing Craft, Utility. Lancha de Desembarque Grande com capacidade de transporte de 3 M60 ou 2 M1A1 ou 400 combatentes.

⁽⁶⁾ Landing Craft, Mechanized. Lancha de Desembarque Média com capacidade de transporte de 1M60 ou 1 M1A1 ou 200 combatentes.

⁽⁷⁾ Landing Craft Air Cushion. Embarcação que se desloca sobre um colchão de ar. Velocidade de 40 nós e com capacidade de transporte de 1 M1A1 e 2 HMMWV.

⁽⁸⁾ Rigid Raiding Craft. Embarcação rígida ou semi-rígida de alta velocidade.

⁽⁹⁾ Utilizado como referência o helicóptero EH 101 (variante naval) por ser o meio cujos requisitos de lançamento e recuperação de unidades navais estão especificados (5-6) e na sua concepção terem sido considerados requisitos táticos das forças expedicionárias entre outros, nomeadamente o transporte de mais de 5 Ton de carga suspensa, mais 10 horas de autonomia e transporte de uma força armada e equipada, de escalão pelotão (30 a 45 homens).

⁽¹⁰⁾ Escala de Beaufort.

ANEXO G**AS COMUNIDADES PORTUGUESAS NO MUNDO****1. SITUAÇÃO**

| PAÍS | POPULAÇÃO | PORTUGUESES | | FRONTEIRAS | | OBS |
|-----------------------|------------|-------------|--------|--|----------|-------|
| | | Total | % | Terrestre | Marítima | |
| <u>EUROPA</u> | | | | | | |
| ALEMANHA | 81.922.000 | 170.000 | 0,21% | | SIM | a) |
| ANDORRA | 71.000 | 9.000 | 12,68% | Espanha e França | NÃO | |
| ÁUSTRIA | 8.106.000 | 441 | 0,01% | Alemanha, República Checa, Eslováquia, Hungria, Croácia Eslovénia, Itália, Liechtenstein e Suíça | NÃO | |
| BÉLGICA | 10.159.000 | 38.000 | 0,37% | | SIM | |
| BULGÁRIA | 8.468.000 | 10 | 0,00% | | SIM | |
| CHECA, REP. | 10.251.000 | 30 | 0,00% | Alemanha, Eslováquia e Áustria | NÃO | |
| CHIPRE | 756.000 | 41 | 0,01% | NÃO | SIM | |
| DINAMARCA | 5.237.000 | 272 | 0,01% | | SIM | |
| ESLOVACA, REP. | 5.347.000 | 5 | 0,00% | República Checa, Polónia, Ucrânia, Hungria e Áustria | NÃO | |
| ESPAÑA | 39.674.000 | 63.717 | 0,16% | | SIM | |
| FINLÂNDIA | 5.126.000 | 157 | 0,00% | | SIM | |
| FRANÇA | 58.333.000 | 798.837 | 1,37% | | SIM | b) |
| GRÉCIA | 10.490.000 | 300 | 0,00% | | SIM | |
| HOLANDA | 15.575.000 | 9.230 | 0,06% | | SIM | |
| HUNGRIA | 10.049.000 | 44 | 0,00% | Áustria, Eslováquia, Ucrânia, Roménia, República Jugoslávia, Croácia e Eslovénia | NÃO | |
| IRLANDA | 3.554.000 | 94 | 0,00% | NÃO | SIM | |
| ISLÂNDIA | 271.000 | 13 | 0,00% | NÃO | SIM | |
| ITÁLIA | 57.226.000 | 5.741 | 0,01% | | SIM | |
| JUGOSLÁVIA, REP. FED. | 22.521.000 | 20 | 0,00% | | SIM | c) m) |
| LIECHTENSTEIN | 31.000 | 319 | 1,03% | Suíça, Áustria e Itália | NÃO | |

| ÁFRICA DO SUL | 42.400.000 | 300.000 | 0,71% | | SIM | e) |
|--------------------------------|------------|-------------|-------|---|----------|-----|
| ANGOLA | 11.185.000 | 20.000 | 0,18% | | SIM | |
| ARGÉLIA | 28.784.000 | 20 | 0,00% | | SIM | |
| BENIN | 5.563.000 | 3 | 0,00% | | SIM | |
| PAÍS | POPULAÇÃO | PORTUGUESES | | FRONTEIRAS | | OBS |
| | | Total | % | Terrestre | Marítima | |
| BOTSWANA | 1.484.000 | 32 | 0,00% | África do Sul, Namíbia, Zâmbia e Zimbábwe | NÃO | |
| BURKINA FASO | 10.780.000 | 4 | 0,00% | Mali, Níger, Benin, Togo, Gana e Costa do Marfim | NÃO | |
| BURUNDI | 6.221.000 | 8 | 0,00% | Ruanda, Tanzânia e Congo (ex-Zaire) | NÃO | |
| CABO-VERDE | 396.000 | 500 | 0,13% | NÃO | SIM | |
| CONGO, REP do (Brazzaville) | 2.668.000 | 111 | 0,00% | | SIM | f) |
| CONGO, REP. DEM. do (ex-ZAIRE) | 46.812.000 | 400 | 0,00% | Congo (Brazzaville), República Centro Africana, Sudão, Uganda, Ruanda, Burundi, Tanzânia, Zâmbia e Angola | SIM | g) |
| COSTA DO MARFIM | 14.015.000 | 48 | 0,00% | | SIM | |
| EGIPTO | 63.271.000 | 22 | 0,00% | | SIM | |
| GABÃO | 1.106.000 | 17 | 0,00% | | SIM | |
| GÂMBIA | 1.141.000 | 8 | 0,00% | | SIM | |
| GHANA | 17.832.000 | 4 | 0,00% | | SIM | |
| GUINÉ-BISSAU | 1.091.000 | 900 | 0,08% | | SIM | h) |
| GUINÉ-CONACRY | 7.518.000 | 5 | 0,00% | | SIM | |
| GUINÉ EQUATORIAL | 410.000 | 1 | 0,00% | | SIM | |
| LESOTO | 2.078.000 | 200 | 0,01% | África do Sul | NÃO | |
| LIBÉRIA | 2.245.000 | 1 | 0,00% | | SIM | |
| MALAWI | 9.845.000 | 262 | 0,00% | Zâmbia, Tanzânia e Moçambique | NÃO | |
| MALI | 11.134.000 | 8 | 0,00% | Senegal, Guiné-Conakry, Costa do Marfim, Burkina Faso, Níger, Argélia e Mauritânia | NÃO | |
| MARROCOS | 27.021.000 | 1.000 | 0,00% | | SIM | |
| MAURÍCIAS, ILHAS | 1.129.000 | 25 | 0,00% | NÃO | SIM | |
| MAURITÂNIA | 2.333.000 | 5 | 0,00% | | SIM | |
| MOÇAMBIQUE | 17.796.000 | 13.299 | 0,07% | | SIM | |
| NAMÍBIA | 1.575.000 | 794 | 0,05% | | SIM | |
| NÍGER | 9.465.000 | 6 | 0,00% | Argélia, Líbia, Chade, Níger, Benin, Burkina | NÃO | |

| | | | | | | |
|--------------|--------------------|----------------|--------------|---|-----|--|
| ZÂMBIA | 8.275.000 | 64 | 0,00% | Angola, Congo (ex-Zaire), Tanzânia, Malawi, Moçambique, Zimbabwe, Botswana e Namíbia | NÃO | |
| ZIMBABWE | 11.439.000 | 2.300 | 0,02% | Zâmbia, Moçambique, África do Sul e Botswana | NÃO | |
| TOTAL | 589.949.000 | 342.264 | 0,06% | | | |

| PAÍS | POPULAÇÃO | PORTUGUESES | | FRONTEIRAS | | OBS |
|---------------------|--------------------|------------------|--------------|---|----------|-----|
| | | Total | % | Terrestre | Marítima | |
| AMÉRICA | | | | | | |
| ANTÍGUA E BARBADA | 66.000 | 25 | 0,04% | NÃO | SIM | |
| ANTILHAS HOLANDESAS | | 2.540 | | NÃO | SIM | |
| ARGENTINA | 35.219.000 | 16.000 | 0,05% | | SIM | |
| ARUBA | | 500 | | NÃO | SIM | |
| BARBADOS | 261.000 | 90 | 0,03% | NÃO | SIM | |
| BERMUDA | | 2.500 | | NÃO | SIM | |
| BOLÍVIA | 7.593.000 | 40 | 0,00% | Peru, Brasil, Paraguai, Argentina e Chile | NÃO | |
| BRASIL | 161.087.000 | 1.000.000 | 0,62% | | SIM | i) |
| CANADÁ | 29.680.000 | 415.000 | 1,40% | | SIM | j) |
| CHILE | 14.421.000 | 112 | 0,00% | | SIM | |
| COLÔMBIA | 36.444.000 | 70 | 0,00% | | SIM | |
| CUBA | 11.018.000 | 14 | 0,00% | NÃO | SIM | |
| DOMINICA | 71.000 | 15 | 0,02% | NÃO | SIM | |
| DOMINICANA, REP. | 7.961.000 | 40 | 0,00% | Haiti | SIM | |
| EQUADOR | 11.699.000 | 267 | 0,00% | | SIM | |
| E.U.A. | 269.444.000 | 1.153.351 | 0,43% | | SIM | l) |
| GRENADA | 92.000 | 15 | 0,02% | NÃO | SIM | |
| GUIANA | 838.000 | 20 | 0,00% | | SIM | |
| JAMAICA | 2.491.000 | 75 | 0,00% | NÃO | SIM | |
| MARTINICA | 384.000 | 25 | 0,01% | NÃO | SIM | |
| MÉXICO | 92.718.000 | 300 | 0,00% | | SIM | |
| MONTSERRAT | 7.000 | 10 | 0,14% | NÃO | SIM | |
| NICARÁGUA | 4.238.000 | 16 | 0,00% | | SIM | |
| PANAMÁ | 2.677.000 | 500 | 0,02% | | SIM | |
| PERU | 23.944.000 | 95 | 0,00% | | SIM | |
| PORTO RICO | 3.736.000 | 200 | 0,01% | NÃO | SIM | |
| ST. KITTS | 45.000 | 25 | 0,06% | NÃO | SIM | |
| ST. LÚCIA | 144.000 | 20 | 0,01% | NÃO | SIM | |
| S. VICENTE | 113.000 | 12 | 0,01% | NÃO | SIM | |
| TRINDADE E TOBAGO | 1.297.000 | 50 | 0,00% | NÃO | SIM | |
| URUGUAI | 3.204.000 | 1.200 | 0,04% | | SIM | |
| VENEZUELA | 22.311.000 | 400.000 | 1,79% | | SIM | |
| TOTAL | 743.203.000 | 2.993.127 | 0,40% | | | |

| JORDÂNIA | 5.581.000 | 4 | 0,00% | Síria, Iraque, Arábia Saudita e Israel | NÃO | |
|-----------------------|----------------------|---------------|--------------|--|----------|-----|
| KOWEIT | 1.687.000 | 15 | 0,00% | | SIM | |
| MALÁSIA | 20.581.000 | 10 | 0,00% | | SIM | |
| PAÍS | POPULAÇÃO | PORTUGUESES | | FRONTEIRAS | | OBS |
| | | Total | % | Terrestre | Marítima | |
| OMAN | 2.302.000 | 36 | 0,00% | | SIM | |
| PAQUISTÃO | 139.973.000 | 860 | 0,00% | | SIM | |
| SINGAPURA | 3.384.000 | 76 | 0,00% | | SIM | |
| SÍRIA | 14.574.000 | 2 | 0,00% | | SIM | |
| SRI LANKA | 18.100.000 | 5 | 0,00% | NÃO | SIM | |
| TAILÂNDIA | 58.703.000 | 260 | 0,00% | | SIM | |
| TURQUIA | 61.797.000 | 38 | 0,00% | | SIM | |
| TOTAL | 2.966.861.000 | 29.211 | 0,00% | | | |
| <u>OCEÂNIA</u> | | | | | | |
| AUSTRÁLIA | 18.057.000 | 55 339 | 0,31% | NÃO | SIM | |
| NOVA ZELÂNDIA | 3.602.000 | 120 | 0,00% | NÃO | SIM | |
| TOTAL | 21.659.000 | 55 459 | 0,26% | | | |
| TOTAL GERAL | 4.806.353 | | | | | |

2. FONTES

a. Os dados referentes à população nacional e localização geográfica, dos países onde residem comunidades portuguesas, foram retirados do L'État du Monde sur CD-ROM, 1981 - 1998, version 3.61 pour Macintosh, Juillet 1997, Éditions La Découvert, Paris, CEDROM - SNI.

b. Os dados da população portuguesa e de origem portuguesa residente no estrangeiro foram obtidos no endereço da Internet, da Secretaria de Estado das Comunidades Portuguesas, «<http://www.secomunidades.pt/comunidades/populacao.xls>», sendo a fonte: MNE/DGACCP-DAX-Divisão de Informação e Documentação, segundo informações transmitidas pelas Embaixadas e Consulados de Portugal, tendo por base as estatísticas dos países de acolhimento e inscrições consulares.

3. NOTAS

a) 132.314 portugueses segundo dados do Instituto Federal de Estatística Alemão.

b) Censo de 1990. Das 798.837 pessoas, 603.686 nasceram em Portugal e 195.151 em F

j) Entre 415.000 e 515.000 pessoas. Dados do Censo de 96 indicam a existência de 158.820 portugueses.

l) População de Origem portuguesa segundo o Censo de 1990. Dos 1.153 351 indivíduos de origem portuguesa, 210.122 nasceram em Portugal. É estimado em 505.873 o número de portugueses que entraram nos EUA entre 1820 e 1991- Immigration and Naturalization Services.

m) O cálculo da população total decorreu do somatório dos países (Eslovénia, Croácia, Bósnia-Herzegóvina, República da Jugoslávia (Sérvia-Montenegro) e Macedónia. Deste novos países só a Macedónia é que não dispõe de acesso ao mar, fazendo fronteira com a Albânia, República da Jugoslávia, Bulgária e Grécia. A Bósnia-Herzegóvina embora com uma saída escassa tem fronteiras com a Croácia e a República da Jugoslávia.

4. SÍNTESE CONCLUSIVA

A análise dos dados permitem-nos concluir que a população portuguesa ou de origem portuguesa, residente no estrangeiro, vive em:

- 28 países europeus, dos quais 20 têm fronteira marítima e destes 4 são ilhas;
- 38 países africanos, sendo que 28 têm fronteira marítima e 3 são ilhas de reduzidas dimensões;
- 32 países americanos, com 31 estados marítimos (16 são ilhas (Antilhas));
- 22 países asiáticos, sendo 21 estados ribeirinhos e destes 3 são ilhas ou arquipélagos;
- Os 2 países da oceania são ilhas.

ANEXO H**PORTUGAL E AS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS****1. INTRODUÇÃO**

Já nos referimos ao ambiente internacional na actualidade e ao seu carácter imprevisível. Felizmente as nações compreenderam os perigos que a violência continuada pode trazer, para esse ambiente e para a economia e para a necessidade de abordarem os problemas da segurança num contexto multinacional.

Um grande número de países é membro das Nações Unidas e da Organização para a Segurança e Cooperação Europeia (OSCE). A União da Europa Ocidental (UEO) a caminhar a passos largos para se integrar na União Europeia (UE) e constituição do pilar Europeu da OTAN, como base na Identidade Europeia de Segurança e Defesa (IESD). OTAN que avançou decididamente no sentido da segurança e defesa, entende a IESD como o reforço do relacionamento histórico, entre os seus membros e as suas finalidades. A figura 1 revela o intrincado das organizações internacionais de segurança e defesa de que Portugal faz parte.

2. AS NAÇÕES UNIDAS

A carta das Nações Unidas estipula que os estados membros devem resolver as suas disputas com o recurso a meios pacíficos, evitar a ameaça e o uso da força contra os outros estados membros e devem apoiar a organização nas suas acções, ao abrigo da Carta. O Capítulo V dá orientações para as operações de manutenção da

paz (peacekeeping)⁽¹⁾ e o Capítulo VI A autoriza o Conselho de Segurança a determinar a existência de uma ameaça ou quebra da paz ou acto de agressão, podendo nessas condições recorrer à força para manter ou repor a paz internacional.

As Nações Contribuintes com Forças (TCN)⁽²⁾ são, em primeira instância, responsáveis pelo apoio logístico aos contingentes que disponibilizam. A ONU, para cada missão estabelece *guidelines* (Orientações para os Governos) onde define a forma como pretende apoiar, de forma continuada, as operações. Em princípio cabe a esta organização o movimento para o Teatro de Operações, a sustentação e a extracção das forças.⁽³⁾

Portugal é membro das Nações Unidas e vem reafirmando que a prevenção dos conflitos externos passa pelo reforço e aumento da capacidade desta organização e do seu Conselho de Segurança, tendo em vista a garantia do respeito do direito internacional e dos direitos humanos.

3. A ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE

A OTAN é a única organização internacional de segurança e defesa com uma estrutura política de consulta, forças atribuídas, uma estrutura de comando integrada e um conjunto de infra-estruturas e núcleos de apoio.

Os seus membros são também participantes activos em organizações de segurança concorrentes nos seus objectivos, como sejam a União da Europa Ocidental (UEO) e a Organização de Segurança e Cooperação da Europa (OSCE).

O actual conceito estratégico da OTAN reafirma o propósito inicial de garantir a liberdade e a segurança dos seus membros através do uso de meios

⁽¹⁾ A ONU considera apenas quatro tipos de operações: diplomacia preventiva, restabelecimento, manutenção e consolidação da paz.

⁽²⁾ Do inglês: *Troop Contribution Nations*.

políticos e militares. Para isso está preparada para cumprir as seguintes tarefas: segurança (assegurar a estabilidade na área Euro-Atlântica, recorrendo à resolução pacífica dos conflitos); consulta (em consonância com o Artigo 4 do Tratado de Washington, funcionar como o fórum transatlântico para consultas em assuntos que afectem os interesses vitais dos seus estados membros, incluindo possíveis ameaças à segurança ou para a necessária coordenação em assuntos de interesse mútuo); dissuasão e defesa (dissuadir ou defender contra qualquer agressão praticada contra um estado membro da Aliança, tal como previsto nos artigos 5 e 6 do tratado).

Em ordem a reforçar a segurança e a estabilidade na região Euro-Atlântica: gestão de crises (a Aliança está preparada para, caso a caso e por consenso, de acordo com o Artigo 7, contribuir na prevenção dos conflitos e envolver-se na gestão de crises, incluindo a condução de operações de resposta a crises)⁽⁴⁾; *partnership* (promover a cooperação e o dialogo com os países da área Euro-Atlântica, com o objectivo de aumentar a transparência, a confiança mútua e a capacidade para participar em acções ao lado da Aliança).

Neste sentido a OTAN está disponível, caso a caso e de acordo com os seus procedimentos, para colaborar com o Conselho de Segurança das Nações Unidas ou sob a responsabilidade da OSCE na condução de Operações de Restabelecimento da Paz ou outro tipo de operações. O *Euro-Atlantic Partnership Council* (EAPC) permanece como fórum de consultas e cooperação política na prevenção de conflitos e gestão de crise.

⁽³⁾ IAEM, *Operações de apoio à paz – ME-20-76-04*, Lisboa, 10 de Janeiro de 1996, p. 8-8.

⁽⁴⁾ A OTAN, na MC 327, inclui nas Operações de Apoio à Paz a Prevenção dos Conflitos, o Restabelecimento da Paz, a Manutenção da Paz, a Imposição da Paz, a Consolidação da Paz e a Ajuda Humanitária. A Prevenção de Conflitos deve ser entendida como: o conjunto de actividades, em particular de acordo com o Capítulo VI da Carta das Nações Unidas, que vão desde as iniciativas diplomáticas ao emprego preventivo de forças, para prevenir o alastramento de uma disputa ou que esta degenera em conflito armado. Pode incluir missões de verificação,

O conceito *Combined Joint Task Force* (CJTF) tem como finalidade melhorar a estrutura de comando, nomeadamente para a condução de operações apoio à paz, “fora da área” coberta pelo Tratado de Washington. Este conceito permite uma abordagem mais eficiente e flexível às novas missões da OTAN, a geração de forças com a capacidade de serem projectadas e possibilita a sua utilização em missões lideradas pela UEO e naquelas que envolvam países *partners*.

Portugal, no âmbito da MC 3 (Contribuir para a OTAN, UEO e Euroforças, com forças e meios navais, terrestres e aéreos, com graus de prontidão acordados, para satisfação dos compromissos assumidos), disponibiliza um conjunto de meios para projecção a partir do mar de que se realça o Batalhão Ligeiro de Desembarque (BLD), o Destacamento de Acções Especiais (DAE) e um Destacamento de Mergulhadores Sapadores (CDT). O elemento de transporte será constituído pelo navio anfíbio (LPD), inscrito no programa capacidade de projecção de força, na LPM em curso.⁽⁵⁾

Para as forças do exército integradas na OTAN como *Reaction, Main Defence e Augmentation Forces*, no âmbito do Comando Estratégico Europeu (SACEUR), para defesa colectiva, operações de apoio à paz, gestão de crises e cooperação com a UEO,⁽⁶⁾ estão calculadas as necessidades de um navio tipo Ro/Ro com capacidade para transporte de 5.000 metros lineares (*lane meters*) e dois navios de carga de contentores e carga geral com capacidade para 4.000 toneladas e 6.000 toneladas, para a projecção dos elementos avançados, seguidos dos reforços, sustentação, rotação ou projecção noutra teatro, no decorrer da

consultas, avisos, inspecções e monitorização. O emprego preventivo consiste, normalmente, numa determinada presença de elementos civis e/ou forças militares, tendo em vista evitar a crise. Fonte: AJP-1(A).

⁽⁵⁾ Lei 50/98, Diário da República – I série-A, 17 de Agosto de 1998. Programa a decorrer para lá de 2003.

⁽⁶⁾ Force proposal number: AM 4173 I, Title: Strategic movement requirements – sealift.

operação. Estes navios devem estar disponíveis através de aquisição nacional, estabelecimento de contratos prévios com armadores⁽⁷⁾ ou por acordos bilaterais ou multilaterais ou uma combinação destes. Recomenda que a legislação de requisição civil seja adequada à realidade do ambiente estratégico e que seja garantida a interoperabilidade pelo respeito das normas de standardização OTAN.

A OTAN, no actual ambiente estratégico, considera que se tornam necessárias forças mais móveis e flexíveis, que possam ser projectadas, rapidamente e com tempos de aviso curtos, dentro e fora da sua área de responsabilidade. A operações fora de área podem implicar longas linhas de comunicação marítimas, apoio mínimo ou mesmo inexistente da Nação Hospedeira e/ou o pré-posicionamento de meios o que aumenta as necessidades da Aliança em meios marítimos de transporte dedicados e disponíveis desde o tempo de paz (ou seja, sem a activação dos mecanismos do Sistema de Alerta, que possibilitam a requisição civil).

A componente anfíbia das forças de Reacção enquadram-se nesta perspectiva e têm uma base regional, no Atlântico e no Mediterrâneo. O conceito decorre do facto de a ameaça actual não ser concreta, pode nem ser identificada, até ao aparecimento da crise pelo que a força deve ser organizada, estar treinada e equipada para enfrentar os desafios colocados por uma incerta e mutável ameaça à paz e estabilidade no seio da Aliança.

Estas forças devem ser capazes de responder com flexibilidade aos diversos desafios, manter uma presença suficiente na área e aptas a adoptar níveis de prontidão para todas as situações estratégicas. Para além das missões tradicionais de projecção de poder devem estar preparadas para contribuir para a segurança das

⁽⁷⁾ Dec-Lei 197/99, Regulamento dos concursos públicos, é a legislação aplicável.

linhas de comunicação marítimas, nomeadamente pelo controlo de “choke-points” e desencadear operações de busca em navios, imposição de embargos e escolta a navios.

Proporcionam uma força credível e flexível, para ser usada como opção de resposta militar em tempo de paz, crise ou guerra. Uma das suas maiores capacidades é a possibilidade de reunir uma força credível, que pode aproximar-se do objectivo sem necessidade de infringir a soberania do estado. Em virtude das capacidades inerentes às forças anfíbias, este tipo de força garante um espectro diversificado de opções de resposta militar para enfrentar os desafios de uma ameaça incerta, com realce para as operações de apoio à paz.

O conceito estratégico da Aliança tem, como se compreende do que foi dito anteriormente, implicações directas na forma como o apoio logístico é prestado às forças. Essencialmente e decorrendo da Conferência Logística da OTAN, esta organização e as nações tem responsabilidades colectivas no apoio logístico às operações multinacionais. Os estados são responsáveis, individualmente ou mediante acordos, por garantir o apoio logístico às forças atribuídas à OTAN, em tempo de paz, crise ou conflito, incluindo a mobilidade estratégica, o transporte e o movimento das forças.

Os comandantes da OTAN tem responsabilidades na definição dos requisitos logísticos e pela coordenação do planeamento e do apoio logístico na sua área de responsabilidade. As nações são responsáveis por assegurarem o fluxo logístico às suas forças e o acesso rápido e económico aos meios de transporte, civis e militares, para fazer face aos tempos de reacção definidos.

A OTAN está a criar as ligações entre os MNC e os quartéis-generais dos estados membros para a actualização das base de dados relacional (LOGBASE),

com os seus módulos *ACE Resource Optimisation Software System* (ACROSS), *Allied Deployment and Movement System* (ADAMS) e o futuro *Logistics Reporting System* (LOGREP), com toda a informação das forças que lhes estão atribuídas.

O ACROSS destina-se a apoiar o decisor na optimização das aquisições de equipamentos e munições e o ADAMS relativamente aos transportes.

4. O PILAR EUROPEU

Os estados europeus, membros da OTAN, tomaram decisões que lhes permite assumir maiores responsabilidades nos campos da segurança e da defesa, na área Euro-Atlântica e assim, a segurança dos Aliados. A Identidade Europeia de Segurança e Defesa (IESD) desenvolve-se dentro da OTAN, envolvendo a União da Europa Ocidental (UEO)⁽⁸⁾ e a União Europeia (UE)⁽⁹⁾ permitindo uma contribuição mais efectiva e coerente para as missões e actividades da Aliança, como expressão de partilha de responsabilidades.

Em Junho de 1992, no encontro ministerial de Petersberg, a UEO aprovou as funções e as responsabilidades da sua Célula de Planeamento e foi manifestada a vontade dos estados membros de contribuírem com forças para a execução das designadas missões de Petersberg: tarefas humanitárias e de resgate, incluindo a extracção de não-combatentes; apoio à paz; e, para gestão de crises.

As forças e a estrutura de comando para operações conduzidas sob os auspícios da UEO sairão mas não se separarão das estruturas da OTAN.

Recentemente foi nomeado o responsável pela Política Externa e de Segurança Comum (PESC) que abrangerá todas as questões relativas à segurança

⁽⁸⁾ A UEO tem como estados membros: Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Grécia, Holanda, Itália, Luxemburgo, Portugal e Reino Unido; membros associados: República Checa, Hungria, Islândia, Noruega, Polónia e Turquia; estados observadores: Áustria, Dinamarca, Finlândia, Irlanda e Suécia; e, parceiros associados: Bulgária, Estónia, Lituânia, Letónia, Roménia, Eslováquia e Eslovénia.

da União, incluindo a definição e execução da política de defesa comum, em simultâneo com a extinção da UEO cujas competências serão absorvidas pela UE, neste quadro.

Desde 15 de Maio de 1995, por ocasião da reunião ministerial da UEO, em Lisboa foram assinadas as declarações conjuntas relativas à constituição das Euroforças, uma Aeronaval designada por Euromarfor, Força Marítima Europeia, pré-estruturada, não permanente, dotada de capacidades aeronavais e anfíbias e outra terrestre designada Eurofor, de organização modular, constituída por unidades ligeiras facilmente deslocáveis e com nível de disponibilidade adequado às missões, envolvendo Espanha, França, Itália e Portugal.⁽¹⁰⁾

Ambas se destinam ao cumprimento de tarefas decorrentes das missões definidas na Declaração de Petersberg. As forças a serem atribuídas serão, de acordo com o despacho 67/94, do Ministro da Defesa Nacional, as disponibilizadas para a OTAN, com prioridade de emprego para esta organização.

A Eurofor pode ser empregue para a realização das seguintes tarefas: assistência às populações em zonas de crise ou em outras situações de emergência; evacuação de refugiados; missões de prevenção de crises; interposição entre partes em conflito; vigilância e controlo de zonas; e, projecção de força para cumprir missões específicas.

A Euromarfor está vocacionada para a execução das seguintes tarefas: carácter humanitário e assistência a catástrofes; busca e salvamento; evacuação de refugiados; vigilância e recolha de informações; polícia marítima; controlo do mar numa zona de crise, incluindo imposição de quarentena, embargo e sanções;

⁽⁹⁾ A União Europeia é constituída pelos estados membros: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Portugal, Reino Unido e Suécia.

protecção das rotas marítimas e tráfego mercante; projecção de força para cumprir missões específicas, inclusive de natureza preventiva; apoio anfíbio; e, operações de contra medidas e operações em águas costeiras.

Não existe qualquer limitação de ordem geográfica no que diz respeito a possíveis áreas de actuação. Existe contudo, uma vocação para actuar prioritariamente na área do Mediterrâneo.⁽¹¹⁾

5. A ORGANIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA E COOPERAÇÃO EUROPEIA

A Organização para a Segurança e Cooperação Europeia tem como objectivo ser o principal instrumento de alerta, prevenção de conflitos, gestão de crises e reabilitação pós-conflito, na sua área de influência.

As suas actividades vão desde o controlo de armamentos, diplomacia preventiva, estabelecimento de mecanismos de confiança e de segurança, direitos humanos, observação de actos eleitorais e apoio à segurança económica e ambiental, é constituída por 55 países e as decisões são tomadas por consenso.

O estatuto desta organização é único uma vez que à luz do direito internacional não tem estatuto legal. As suas decisões são por isso políticas e a sua relevância decorre do facto de, sendo assinadas ao mais alto nível, terem uma autoridade tão forte como se decorresse de uma instituição com estatuto legal, ao abrigo da lei internacional.

⁽¹⁰⁾ MDN, *Súmula n.º 28 Eurofor e Euromarfor*, Lisboa, DGPDN, 17 de Maio de 1996, pp. 3-4.

⁽¹¹⁾ MDN, *Op. Cit.*, pp. 5-7.

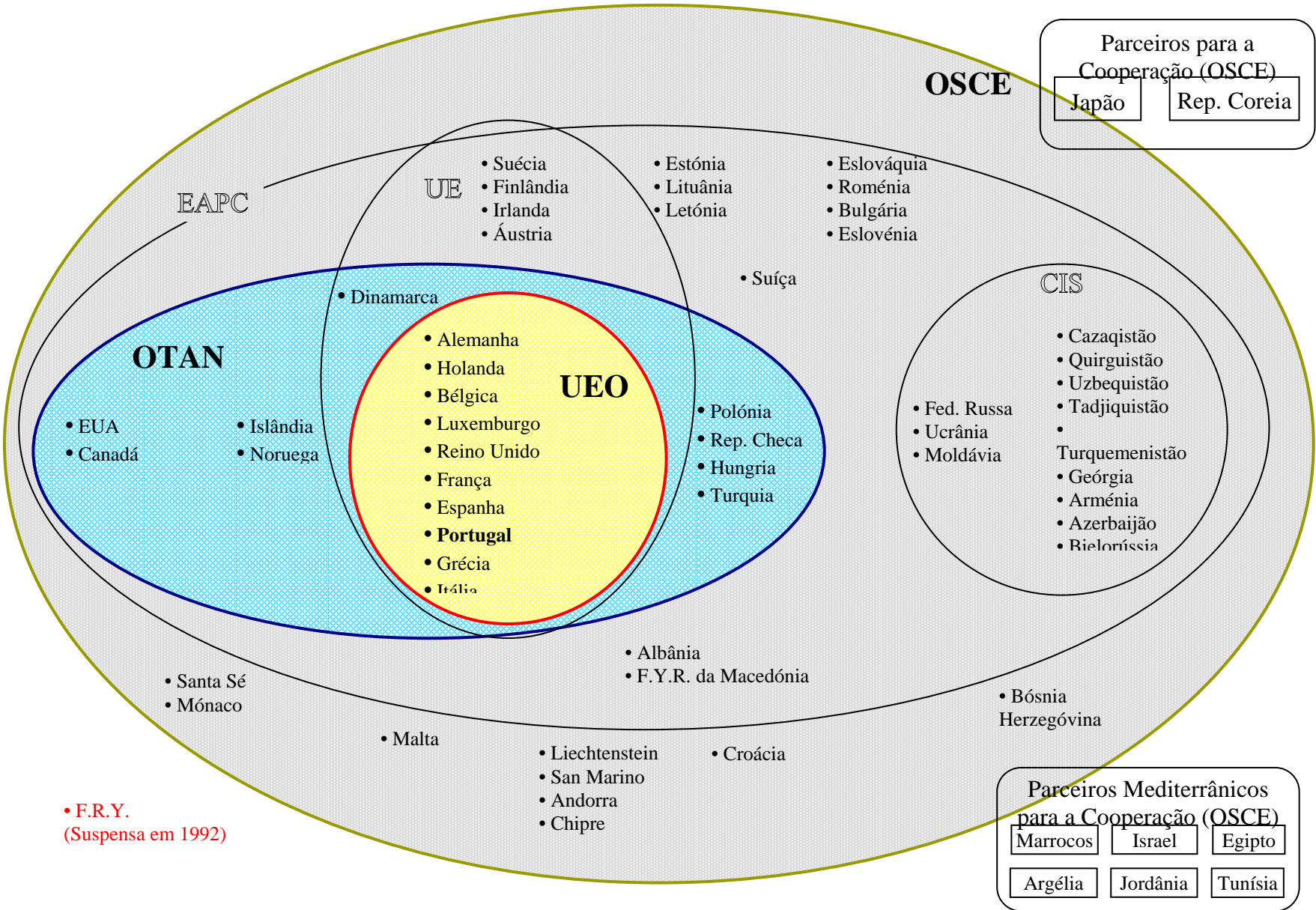


Fig. 1 – Portugal e as organizações de segurança e defesa

ANEXO I

AS FORÇAS ARMADAS NO APOIO

A NACIONAIS A RESIDIR NO ESTRANGEIRO⁽¹⁾

1. ÂMBITO

Enquadrando as operações de apoio a cidadãos nacionais a viver fora do território nacional, estão as operações militares de apoio à paz e de dissuasão.⁽²⁾ No âmbito destas, para apoio a cidadãos nacionais relevam-se três: as operações de libertação e recuperação de pessoal retido,⁽³⁾ as operações de extracção de não-combatentes (NEO) e a assistência humanitária.

As operações de libertação e recuperação de pessoal retido são conduzidas para procurar, localizar, identificar, salvar e extrair pessoal, restos mortais, equipamento sensível ou outros item considerados críticos para a segurança nacional. Este tipo de operações reveste-se de grande sensibilidade político-diplomática e, do ponto de vista militar, são altamente complexas, de grande especialização e especificidade, exigindo entre outras coisas, planeamento e treino aos mais baixos escalões.⁽⁴⁾

As operações de extracção de não-combatentes destinam-se a garantir o regresso de cidadãos nacionais a Portugal e cuja segurança se encontre ameaçada no território onde residem. Este tipo de operações também se poderão executar no decurso duma operação de apoio à paz.

⁽¹⁾ Transcrição do projecto de doutrina conjunta para protecção e extracção de cidadãos nacionais a residir no estrangeiro, Lisboa, IAEM, Grupo de Trabalho 3, Novembro de 1999, Capítulos I e II.

⁽²⁾ MOOTW – Military Operations Other Than-War.

⁽³⁾ De acordo com a directiva operacional n.º 12/CEMGFA/99 – Forças de Operações Especiais – Operações Conjuntas.

⁽⁴⁾ De acordo com a directiva operacional n.º 12/CEMGFA/99 – Forças de Operações Especiais – Operações Conjuntas, cabe numa das missões principais que as Forças de Operações Especiais podem cumprir, que é a da Acção Directa que entre outras, poderá incluir a tarefa de libertação e recuperação de pessoal retido.

As operações de assistência humanitária destinam-se a reduzir os efeitos de desastres naturais ou outras condições endémicas, como o sofrimento humano, fome, e doença existentes noutra território ou região. Nestes casos, as Forças Armadas participarão em apoio das autoridades civis e/ou agências primariamente responsáveis por lidar com este tipo de situações, nomeadamente quando a dimensão da tragédia e/ou urgência de resposta excedam a capacidade de resposta destas autoridades e/ou agências. Por outro lado, normalmente, uma operação deste tipo não se destina a apoiar só e primariamente cidadãos de determinado país, mas sim as populações, independentemente da sua nacionalidade, que estão a sofrer os efeitos de determinado desastre natural e/ou condições endémicas existentes.

2. ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL

As operações de extracção de não-combatentes têm implicações militares, humanitárias e políticas, envolvendo, normalmente a projecção de uma força para determinado país (Nação Hospedeira), a ocupação temporária de um objectivo e uma saída planeada.⁽⁵⁾

O momento e os métodos utilizados nas NEO são altamente influenciados por considerações de ordem diplomática. Em condições ideais, não haverá oposição, ou a que se espera será de pouca importância. No entanto os comandantes deverão prever oposição e, assim, considerar essa eventualidade no seu planeamento.

Este tipo de operações são caracterizadas pela incerteza e podem ser desencadeadas sem aviso prévio, devido a eventuais mudanças súbitas no governo ou a uma ameaça súbita aos cidadãos nacionais residentes num país estrangeiro. No entanto, é

⁽⁵⁾ As forças a utilizar deverão ser as mínimas necessárias, para se constituírem como elemento dissuasor, à garantia da segurança da própria força e à extracção e protecção dos nacionais.

desejável que uma operação de evacuação se conduza com o consentimento do país onde se encontram cidadãos nacionais ameaçados.

A capacidade de mobilidade estratégica torna-se primordial para a projecção da força e a sua própria sustentação. Para a projecção a grandes distâncias, a utilização de meios adicionais para o reabastecimento aéreo e marítimo pode tornar-se imprescindível.

A mobilidade táctica aliada ao poder de fogo e em conjugação com a necessidade de protecção da força é essencial, nomeadamente em operações desencadeadas em ambientes operacionais incertos e hostis, onde a existência de armas antiaéreas, anti-carro, lança foguetes múltiplos, helicópteros de ataque se torna importante.

A protecção aérea tem que ser garantida, assumindo relevância a capacidade de ataque ao solo, quer por helicópteros, quer por aviões, o que, numa situação de projecção a grande distância, torna imprescindível a existência de uma plataforma de apoio e/ou a capacidade de reabastecimento aéreo.

A protecção naval também não poderá ser descurada, quando a área de operações e a situação assim o exigir, nomeadamente na necessidade de embargos marítimos, na vigilância de costa, e no apoio pelo fogo.

3. O AMBIENTE OPERACIONAL

a. Generalidades

Os factores chave no planeamento duma operação de evacuação de não-combatentes são o conhecimento da situação, uma correcta avaliação e compreensão do ambiente de mudança, quer do ponto de vista político, quer do ponto de vista militar, no qual a força conjunta irá operar, e a preparação da força de extracção para uma situação que pode mudar rapidamente de permissiva para incerta ou mesmo hostil.

b. Ambiente permissivo

Nesta situação, não será de esperar resistência às operações de extracção, e, como tal, a operação não necessitará de empregar um grande quantitativo de forças de combate.

As pessoas evacuadas poderão ou não ter sido “processadas” e reunidas nos Pontos de Recolha (PRec), Locais de Evacuação (LEv) e/ou outros locais.

Neste tipo de ambiente, a força conjunta pode esperar colaboração e apoio da Nação Hospedeira. As preocupações primárias da força conjunta serão de natureza logística, envolvendo tratamento médico de emergência, transporte, processamento administrativo e coordenação com o Ministério dos Negócios Estrangeiros e outras organizações envolvidas.

Um número mínimo de forças com a finalidade de garantirem segurança, deverão ser utilizadas durante a operação. Contudo, a força que conduz a operação deverá estar preparada, embora de forma prudente e discreta, a responder a eventuais ameaças aos evacuados.

c. Ambiente incerto

Um ambiente operacional no qual as forças governamentais da Nação Hospedeira, quer se oponham ou não à operação de extracção, não tenham um controlo efectivo do território e população na área escolhida ou país onde se vão conduzir as operações. Devido à incerteza, a força poderá ser reforçada por unidades que garantem a segurança ou por uma força de reacção.

As regras de empenhamento deverão ser disseminadas o mais cedo possível, por forma a assegurar a que a força tenha o tempo suficiente para uma instrução e treino eficiente na aplicação das referidas regras.

O planeamento para as operações em causa neste tipo de ambiente terá sempre de incluir a possibilidade para uma escalada no sentido do ambiente hostil.

d. Ambiente hostil

Os cidadãos não-combatentes poderão ter de ser extraídos em condições que poderão ir desde a desordem civil, passando por ataques terroristas até uma situação de combate. Nestas condições, a força deve estar preparada para um largo espectro de contingências. Assim, a projecção de um elemento de segurança considerável ou de uma força de reacção robusta, ou ambos, com a força de extracção será, na maior parte dos casos necessária; tal como já referido no parágrafo anterior, as regras de empenhamento deverão ser disseminadas o mais cedo possível.

Acresce às funções normais associadas à extracção de pessoas (embarque, transporte, tratamento médico e outros serviços), a situação de que a força conjunta poderá ter de forçar a sua entrada, estabelecer perímetros defensivos, escoltar comboios, participar em operações de CSAR⁽⁶⁾, e revistar os cidadãos; esta última função é, normalmente, executada por funcionários da representação diplomática.

⁽⁶⁾ De acordo com a Directiva Operacional n.º 12/CEMGFA/99, são operações discretas levadas a cabo para detectar, localizar, identificar e salvar/resgatar pessoal militar, atingindo objectivos que de outro modo seriam inatingíveis. Estas operações envolvem pequenas unidades com perícias, táticas e técnicas especiais, recorrendo ao uso de equipamento especial e de alta tecnologia para cumprimento da sua missão. Este tipo de operações enquadram-se numa das missões principais que as Forças de Operações Especiais podem cumprir, que é a da Acção Directa.

ANEXO J**REQUISITOS LOGÍSTICOS EM MOBILIDADE ESTRATÉGICA****1. INTRODUÇÃO**

Para o cálculo dos requisitos logísticos da força de desembarque foram consideradas as necessidades de projecção do BLD e eventual transporte da FCRI, no sentido de permitir quantificar os requisitos necessários e a partir daí determinar os requisitos logísticos aceitáveis e mínimos.

Nesta contabilização entrou-se em consideração com a possibilidade de a força de desembarque dever, desde logo, ser reforçada com módulos de apoio de combate da FCRR, pelo se detalhou o esforço logístico, em transporte, necessário para os vários módulos desta força.

A avaliação das necessidades está organizada segundo as classes de abastecimento OTAN, designadamente aquelas que representam um maior esforço volumétrico, consideram-se as exigências de sustentação para 30 dias de autonomia e sete para operações.

2. TRANSPORTE DE PESSOAL

As necessidades máximas em mobilidade estratégica para pessoal são:

| | Oficiais | Sargentos | Praças | Total |
|---------------------------|-------------------|-----------|--------|-------|
| BLD | 39 ⁽¹⁾ | 92 | 670 | 801 |
| FCRI (Exército – Opção A) | 34 | 81 | 228 | 391 |
| FCRI (Exército – Opção B) | 34 | 82 | 201 | 317 |
| FCRI (Exército – Opção C) | 34 | 92 | 265 | 391 |
| FCRR (Exército – Opção A) | 137 | 340 | 1261 | 1738 |
| FCRR (Exército – Opção B) | 137 | 339 | 1284 | 1760 |

⁽¹⁾ Não inclui os Oficiais de Ligação ao Apoio de Fogo Naval, Artilharia e Apoio Aéreo.

Este quadro orgânico é a súmula da interpretação do Sistema de Força Nacional, dos empenhamentos de forças nacionais no exterior e dos quadros orgânicos das forças de projecção do Exército (FOP).

Os quadros com os efectivos dos diferentes módulos encontram-se discriminados no Apêndice 1 a este anexo.

3. NECESSIDADES DE TRANSPORTE DE VIATURAS E ATRELADOS

Na classe II consideraram-se as viaturas como factor de maior impacto na ocupação de superfície e também as que pelo seu peso influenciam as estruturas. As necessidades de transporte estratégico para veículos é:

| | Área (m ²) | Peso (Ton) |
|---------------------------|------------------------|------------|
| BLD (Opção A) | 899 | 319 |
| BLD (Opção B) | 949 | 425 |
| FCRI (Exército – Opção A) | 1.345 | 771 |
| FCRI (Exército – Opção B) | 2.178 | 1.504 |
| FCRI (Exército – Opção C) | 2.037 | 1.508 |
| FCRR (Exército – Opção A) | 3.571 | 1.850 |
| FCRR (Exército – Opção B) | 6.966 | 2.534 |

Esta área deverá possibilitar a passagem de viaturas blindadas de peso até 56,6 Ton⁽²⁾, em 2/3 da mesma possuir uma altura de 4 metros, sendo a área remanescente ocupada por veículos e atrelados até 2,5 metros de altura.

Para o movimento navio terra torna-se necessário a capacidade de transporte de um M60A1 AVLB (56,6 Ton) e que o espaço interior da lancha seja de pelo menos 3,66 de largura, e 9,75 de comprimento (estas medidas estão associadas à viatura anteriormente mencionada).

O tipo e quantidade de veículos a embarcar, por módulos, encontram-se detalhados no Apêndice 3 a este anexo.

⁽²⁾ Peso Bruto do M60A1 Armoured Vehicle Launched Bridge (M60A1 AVBL).

4. NECESSIDADES DE ARMAZENAGEM

As necessidades de armazenagem das classes de abastecimento (OTAN) I, III e V, é seguinte:

| | CI I (R/C) | | CI III (1 gasóleo) | CI V | |
|---------------------------|------------------------|------------|-----------------------|------------------------|------------|
| | Vol. (m ³) | Peso (Ton) | | Área (m ³) | Peso (Ton) |
| BLD (Opção A) | 72 | 42 | 5.694 | 328 | 175 |
| BLD (Opção B) | 72 | 42 | 7.508 | 328 | 175 |
| FCRI (Exército – Opção A) | 31 | 18 | 12.397 | 0 ? | 0 ? |
| FCRI (Exército – Opção B) | 35 | 12 | 37.274 | 0 ? | 0 ? |
| FCRI (Exército – Opção C) | 29 | 10 | 36.816 | 0 ? | 0 ? |
| FCRR (Exército – Opção A) | 156 | 52 | 29.474 | 0 ? | 0 ? |
| FCRR (Exército – Opção B) | 158 | 53 | 38.849 | 0 ? | 0 ? |

As estimativas das necessidades da classe I (R/C) estão listadas no Apêndice 2 e as referentes à classe III estão calculadas no Apêndice 4, a este anexo.

ANEXO K

METODOLOGIAS DE PLANEAMENTO

1. INTRODUÇÃO

Decorrente do planeamento estratégico e no sentido de gerar as capacidades militares e garantir o planeamento militar atempado tendo em vista o emprego operacional das Forças Armadas, desenvolve-se em paralelo e concorrentemente o Planeamento de Forças e o Planeamento Operacional.

A geração das capacidades militares necessárias à prossecução dos objectivos de defesa militar, que determinam as Missões Específicas das Forças Armadas, decorre do planeamento de forças.

O planeamento operacional é uma ferramenta que se destina a garantir o planeamento militar atempado tendo em vista o emprego das Forças Armadas, para fazer face a ameaças ou actos de agressão contra os interesses nacionais. Possibilita ainda que o país esteja preparado para enfrentar “situações de crise”, em ambiente de “não guerra” fora do território nacional. Esta ferramenta possibilitará a elaboração atempada e eficiente de Planos Operacionais para dar resposta a situações “crises”. Os elementos essenciais do processo de planeamento operacional são o controlo, a orientação e aprovação política ao longo de todo o processo. Este facto aconselha que este sistema seja flexível para possibilitar as eventuais necessidades de regulares consultas para orientações políticas e conselho militar.

O inter-relacionamento entre o Planeamento de Forças e o Planeamento Operacional deve ser assegurado por forma a que o país possua os requisitos em forças e

uma capacidade militar efectiva para garantir a defesa dos seus interesses a qualquer momento. É assim necessário que o Ciclo Bienal de Planeamento de Defesa e o Planeamento Operacional considerem as alterações ocorridas em cada um, numa perspectiva de coerência e integração. Este mecanismo permitirá um melhor entendimento das necessidades de forças, particularmente para situações de actuação fora do território nacional e envolvimento em múltiplas missões, possibilitando que o processo de planeamento de defesa identifique mais facilmente os requisitos de força, logística, sustentação e transporte.

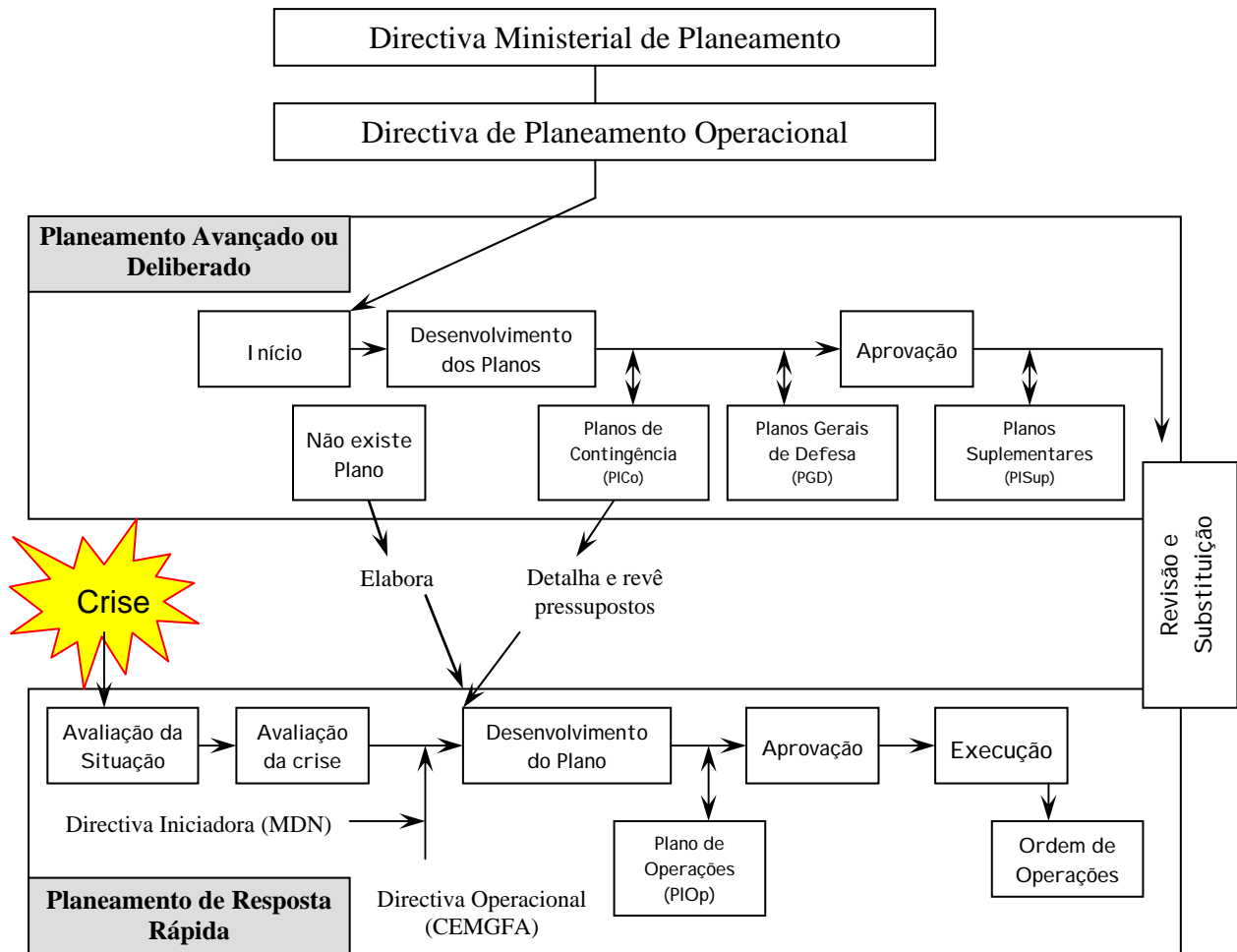
Neste anexo identificam-se os métodos de planeamento de forças e um modelo de planeamento operacional.⁽¹⁾

2. O PLANEAMENTO DE FORÇAS

| | | Propósito | Enquadramento | Método de cálculo | Requisitos totais |
|------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|---|---|
| Baseado na ameaça | | Derrotar o inimigo | Cenários (estimativas de contingências eventuais) | Jogos de guerra (baseados em modelos estáticos e dinâmicos) | Concebidos para fazer face a um certo número de contingências |
| Baseado em capacidades | Orientado para os recursos | Optimização com base nos custos | Ameaças incertas e multi-facetadas | Análise militar (baseada nos dados iniciais) | Conjunto de capacidades adequado e exequível |
| | Orientado para a missão | Consecução de objectivos militares | Missões militares genéricas | Análise militar (baseada no produto) | Dimensionar a força para levar a cabo as missões |

⁽¹⁾ Fontes: EMA, *A função planeamento estratégico no âmbito Nacional e na Marinha*, Lisboa, Divisão de Planeamento, Fevereiro de 1999, para os métodos de planeamentos de forças e IAEM, *Doutrina Conjunta para as Operações de Apoio a Nacionais a viver fora do Território Nacional (Projecto)*, Lisboa, Curso de Estado Maior 1998/2000, Grupo de Trabalho 3, Novembro de 1999.

3. A ARQUITECTURA DO PLANEAMENTO OPERACIONAL



ANEXO LMISSÕES E CAPACIDADES**1. PERMANENTES DE “NÃO” GUERRA**

| MISSÕES CONJUNTAS | | CAPACIDADES |
|-------------------|---|---|
| MC2 | Vigiar e controlar o EEINP | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projecção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica |
| MC6 | <p>Levar a efeito, sem prejuízo das missões de natureza intrinsecamente militar, missões de interesse público, nomeadamente no âmbito:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dos compromissos nacionais e internacionais assumidos; • do Serviço Nacional de Protecção Civil, inclusivamente em situações de calamidade pública que não justifiquem a suspensão de direitos; • de apoio às autoridades civis, para satisfação das necessidades básicas e melhoria da qualidade de vida das populações, cooperando na segurança humana; • da preservação do ambiente. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Projecção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição • Sistema de Autoridade Marítima |

2. EVENTUAIS**a. Alta probabilidade**

| MISSÕES CONJUNTAS | | CAPACIDADES |
|-------------------|--|---|
| MC4 | Contribuir com forças e meios para assegurar o apoio às acções de política externa, nomeadamente na gestão de crises e em operações de apoio à paz e de carácter humanitário, conduzidas sob a égide da ONU ou da OSCE | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projecção de Força • Guerra de Minas |

RESERVADO

CEM 98/2000

Missões e capacidades

| | | |
|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">• Reservas de Guerra• Hidro/Oceanográfica |
|--|--|--|

| MISSÕES CONJUNTAS | | CAPACIDADES |
|-------------------|---|---|
| MC5 | Realizar missões de protecção/evacuação de cidadãos nacionais em território estrangeiro, de acordo com as orientações recebidas superiormente | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projecção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra |
| MC6 | <p>Levar a efeito, sem prejuízo das missões de natureza intrinsecamente militar, missões de interesse público, nomeadamente no âmbito:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dos compromissos nacionais e internacionais assumidos; • do Serviço Nacional de Protecção Civil, inclusivamente em situações de calamidade pública que não justifiquem a suspensão de direitos; • de apoio às autoridades civis, para satisfação das necessidades básicas e melhoria da qualidade de vida das populações, cooperando na segurança humana; • da preservação do ambiente. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Projecção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição • Sistema de Autoridade Marítima |

b. Média probabilidade

| MISSÕES CONJUNTAS | | CAPACIDADES |
|-------------------|--|--|
| MC3 | Contribuir para a NATO, UEO e Euroforças, com forças e meios navais, terrestres e aéreos, com os graus de prontidão acordados, para satisfação dos compromissos assumidos | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projecção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra |
| MC9 | Executar as tarefas resultantes dos acordos de cooperação técnico-militar estabelecidos, designadamente com os países africanos de língua oficial portuguesa e com o Brasil. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Projecção de Força • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição |

c. Baixa probabilidade

| MISSÕES CONJUNTAS | | CAPACIDADES |
|-------------------|--|---|
| MC1 | Assegurar a defesa integrada do TN e a liberdade de utilização das linhas de comunicação marítimas e aéreas no EEINP, em especial no espaço interterritorial, de modo a preservar a soberania e independência nacionais | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projectção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica • Sistema de Autoridade Marítima |
| MC10 | Intervir em situações de estado de sítio ou de emergência, conforme estiver regulamentado. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projectção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização |
| MC7 | Assegurar as condições militares necessárias para a resistência activa e passiva em caso de ocupação do TN | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projectção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra • Fiscalização |
| MC8 | Assegurar um adequado sistema de recrutamento, preparação do pessoal, mobilização e requisição, por forma a permitir o levantamento, preparação, emprego e sustentação das forças. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Projectção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição • Componente Fixa |
| MC11 | Desenvolver iniciativas conducentes a elevados níveis de preparação militar e cultural, associando a profissionalização qualificada à empregabilidade e mobilidade social. | |
| MC12 | Seleccionar periodicamente temas de investigação, desenvolvimento e demonstração (IDD), relacionados com os grandes desafios contemporâneos e estabelecer parcerias com as universidades e institutos de investigação, de acordo com modelos orgânicos que potenciem a | |

| | | |
|--|---|--|
| | modernização das Forças Armadas e dinamizem a sociedade civil | |
|--|---|--|

3. MISSÕES ESPECÍFICAS DA MARINHA (ME)

| MISSÕES ESPECÍFICAS (MARINHA) | | CAPACIDADES |
|-------------------------------|--|--|
| ME 1 | Aprontar e manter as forças necessárias para execução das tarefas da componente naval na defesa integrada do território nacional, em que se inclui a vigilância e controlo das águas territoriais e da liberdade de utilização dos portos nacionais. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projecção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica • Sistema de Autoridade Marítima |
| ME 2 | Aprontar e manter as forças necessárias para garantir a liberdade de utilização das linhas de comunicação marítimas e a vigilância e controlo do EEIN, em cooperação com as forças terrestres e aéreas. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projecção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica • Assinalamento Marítimo |
| ME 3 | Aprontar e manter os meios necessários para garantir a mobilidade operacional e estratégica e a flexibilidade de emprego das forças. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projecção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização |
| ME 4 | Aprontar e manter, com os graus de prontidão estabelecidos, as forças necessárias para a satisfação de compromissos internacionais assumidos e às necessidades de apoio à política externa do estado. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projecção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra • Hidro/Oceanográfica |
| ME 5 | Colaborar, se necessário, na defesa antiaérea de muito baixa e baixa altitude, de áreas e pontos sensíveis do território nacional. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície |
| ME 6 | Desenvolver e manter os meios e capacidades necessários para, por mobilização, levantar e aprontar as forças consideradas necessárias à defesa militar do território nacional. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Projecção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização |

RESERVADO

CEM 98/2000

Missões e capacidades

| | | |
|--|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none">• Assinalamento Marítimo• Combate à Poluição• Componente Fixa |
|--|--|---|

| MISSÕES ESPECÍFICAS (MARINHA) | | CAPACIDADES |
|-------------------------------|---|--|
| ME 7 | Cooperar, em coordenação com os outros ramos, no enquadramento militar da população, com vista à criação de condições militares para a resistência activa e passiva em caso de ocupação do território nacional. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projectção de Força • Guerra de Minas • Reservas de Guerra • Fiscalização |
| ME 8 | Aprontar e manter as forças e meios necessários para levar a efeito acções de defesa não convencionais. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projectção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização |
| ME 9 | Cooperar, em coordenação com os outros ramos, nas acções decorrentes da promulgação do estado de sítio e de emergência. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Submarina • Projectção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização |
| ME10 | Exercer a autoridade marítima nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, nomeadamente na Zona Económica Exclusiva (ZEE). | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Fiscalização • Sistema de Autoridade Marítima |
| ME11 | Garantir o serviço de busca e salvamento marítimo, em conformidade com os compromissos internacionais assumidos, em coordenação ou cooperação com a Força Aérea, sempre que necessário. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Fiscalização • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição • Sistema de Autoridade Marítima |
| ME12 | Exercer as actividades de segurança marítima nos espaços marítimos de jurisdição nacional ou de responsabilidade nacional e o assinalamento marítimo. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Hidro/Oceanográfica • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição • Sistema de Autoridade Marítima |
| ME13 | Exercer as actividades de investigação científica nos domínios da hidrografia e da oceanografia, participando em tarefas de desenvolvimento nacional e assegurar as responsabilidades nacionais nesses domínios, designadamente no âmbito da cartografia náutica. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Hidro/Oceanográfica |

| MISSÕES ESPECÍFICAS (MARINHA) | | CAPACIDADES |
|-------------------------------|--|--|
| ME14 | Colaborar nas acções de socorro e assistência, designadamente com o serviço nacional de protecção civil, em situações de catástrofe, calamidade ou acidente. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Projeção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição • Sistema de Autoridade Marítima |
| ME15 | Colaborar na defesa do ambiente, nomeadamente na prevenção e combate à poluição marítima. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Projeção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição • Sistema de Autoridade Marítima |
| ME16 | Colaborar com as autoridades civis na satisfação das necessidades básicas e melhoria da qualidade de vida das populações. | <ul style="list-style-type: none"> • Comando e Controlo • Oceânica de Superfície • Projeção de Força • Guerra de Minas • Fiscalização • Hidro/Oceanográfica • Assinalamento Marítimo • Combate à Poluição • Sistema de Autoridade Marítima |

ANEXO M

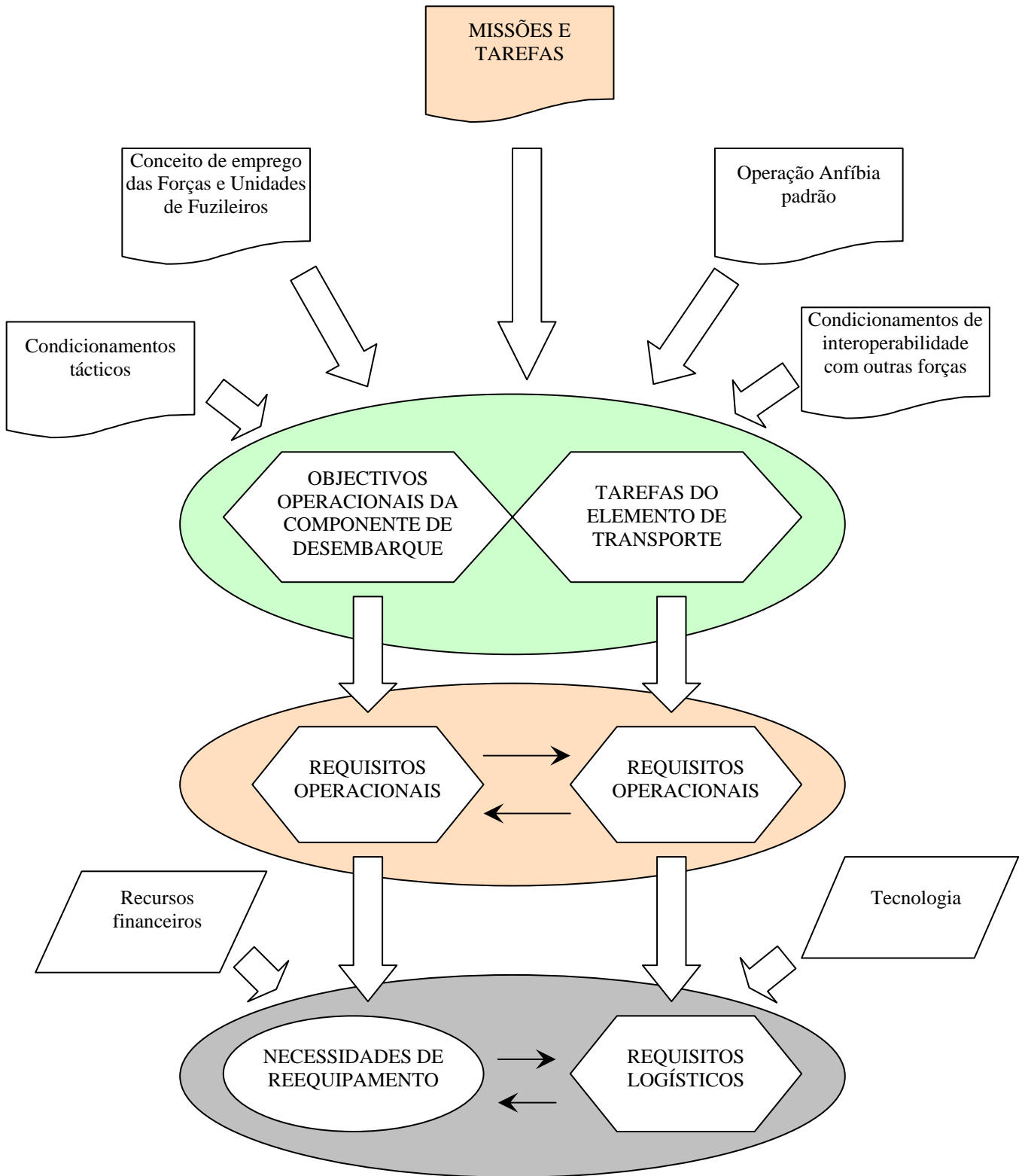
OBJECTIVOS OPERACIONAIS DO BLD⁽¹⁾

1. Dispor de mobilidade estratégica e tática que permita seleccionar o local de desembarque e as linhas de penetração/aproximação ao objectivo;
2. Dispor de capacidade para desembarcar em local seleccionado e previamente reconhecido e que não disponha de facilidades portuárias;
3. Dispor de capacidade para realizar operações militares, em cenários de baixa/média intensidade de oposição;
4. Intervir numa área de operações que se circunscreve ao Oceano Atlântico e Mediterrâneo e às áreas costeiras dos continentes europeu e africano, com excepção das áreas de frio intenso, designadamente nas faixas polares;
5. Dispor de capacidade de comando, controlo e informação (C²I) essencial ao desenvolvimento de uma operação anfíbia;
6. Dispor de flexibilidade organizacional que garanta uma adequada capacidade de resposta face à diversidade de tarefas e teatros de operações previsíveis;
7. Dispor de capacidade de sustentação das operações em terra num período mínimo de sete dias de combate;
8. Dispor de capacidade de defesa anti-carro a média distância e de defesa antiaérea a curta distância apoiada num adequado sistema de vigilância do campo de batalha;
9. Dispor de capacidade para realizar operações durante a noite ou em condições de visibilidade reduzida e em ambiente hostil de natureza biológica e química;
10. Garantir a interoperabilidade com outras forças do sistema de forças nacional e na medida do possível com forças aliadas designadamente Brigada Anfíbia UK/NL;
11. Dispor de capacidade de manobra no terreno a fim de garantir em tempo oportuno o reforço e o apoio de combate necessários nas acções ofensivas e defensivas.

⁽¹⁾ Fonte: EMA, *Batalhão Ligeiro de Desembarque e Destacamento de Acções Especiais: Requisitos Operacionais*, Lisboa, Divisão de Operações, 19 de Maio de 1998, Anexo B.

ANEXO N

FLUXOGRAMA ANALÍTICO PARA A DEFINIÇÃO DOS REQUISITOS



ANEXO O**NAVIO POLIVALENTE LOGÍSTICO**⁽¹⁾**1. TAREFAS**

Decorrente das missões identificadas no Anexo L o navio terá como tarefa principal participar em operações anfíbias, integrando forças navais no âmbito nacional ou em forças multinacionais no contexto das Alianças de que o país é parte. Cumulativamente, o navio será utilizado para transporte de material e pessoal, no reforço dos arquipélagos ou na extracção de cidadãos nacionais de zonas de crise ou conflito.

Para tal, o navio deverá dispor de capacidade de comando e controlo, de operação de helicópteros de transporte (nomeadamente os da esquadra SAR da Força Aérea Portuguesa (FAP)) e de transporte de lanchas e veículos anfíbios, de meios de apoio médico-sanitário, de meios de elevação e movimentação de carga, de capacidade de alojamento para o pessoal do BLD (-) e de capacidade de alojamento e de apoio para um destacamento de mergulhadores.

2. CONCEITO DE EMPREGO

O elemento de transporte deverá ser assegurada por uma unidade naval com polivalência logística, dotada de capacidade orgânica de desembarque, em portos e na costa. Proporcionará mobilidade marítima e sustentação logística às forças de fuzileiros – BLD (-), bem como às forças terrestres, assegurando, assim, uma capacidade de intervenção rápida e de permanência na zona de acção (Teatro de Operações), adequada à

⁽¹⁾ Fonte: EMA, *Navio polivalente logístico: Requisitos operacionais – POA 6*, Lisboa, Divisão de Operações, 13 de Agosto de 1999.

gestão de crises que ponham em causa os interesses nacionais, dentro ou fora do território nacional, integrado numa força naval.

Assim, tendo em vista a projecção das forças de fuzileiros, bem como a sua sustentação logística, quando em operações em terra, esta unidade naval deve ser dotada de meios orgânicos de desembarque compatíveis, do tipo lanchas de desembarque e permitir, ainda, tanto o embarque de botes de assalto e veículos anfíbios pertencentes à Unidade de Meios de Desembarque (UMD) do BLD, como helicópteros de transporte.

Esta unidade naval deverá ter uma polivalência alargada, por forma a poder executar outras tarefas decorrentes das suas potencialidades, designadamente de comando e controlo e de operação de aeronaves, assim como o reabastecimento horizontal e vertical de sólidos e o apoio a pequenas unidades operacionais.

Desta polivalência poderá ser utilizada em outras missões de âmbito nacional e internacional nomeadamente no apoio à política externa do Estado (extracção de cidadãos nacionais e na cooperação com os PALOP) e em missões de interesse público (apoio a situações de calamidade ou acidente, combate à poluição e salvamento no mar).

O navio destina-se a dotar a Marinha da capacidade de transporte, projecção e sustentação de forças de desembarque e, cumulativamente, ainda que de forma limitada, efectuar apoio logístico e sanitário a forças ou unidades no mar e em terra, apoio a operações de mergulhadores, apoio humanitário em situações de emergência e outras actividades de interesse nacional.

Perante o compromisso internacional de contribuir com o BLD para operações combinadas com outras marinhas no âmbito dos tratados internacionais, o navio deverá possuir a capacidade de transportar e projectar o BLD (-). Face à grande diversidade de tarefas previstas para actuação do BLD às quais correspondem configurações,

quantitativos e necessidades logísticas diferenciadas, houve que adoptar como padrão a operação anfíbia de pequena envergadura, para a qual o navio deverá dispor:

- Flexibilidade para embarcar e desembarcar material e pessoal em portos e em especial nos locais sem infra-estruturas portuárias;
- Mobilidade compatível com a sua integração em forças navais;
- Capacidade para realizar operações militares em cenários de baixa intensidade de oposição;
- Capacidade para transportar o BLD (-);
- Capacidade de comando e controlo essencial ao desenvolvimento de uma operação anfíbia;
- Flexibilidade estrutural e organizacional que garanta uma adequada capacidade de resposta face à diversidade de tarefas e teatros de operação previsíveis;
- Capacidade de sustentação do BLD (-) para conduzir operações em terra por um período mínimo de 10 dias;
- Capacidade para realizar operações de desembarque nocturno ou em condições de visibilidade reduzida;
- Garantir a interoperabilidade com outras forças nacionais e aliadas.

3. **REQUISITOS OPERACIONAIS**⁽²⁾

Executar operações de desembarque em qualquer ponto do EEIN, em zonas não ocupadas pelo opositor, com ou sem facilidades portuárias.

Tendo em conta o emprego desta unidade em operações humanitárias, deverá ser dado especial relevo à capacidade de assistência médico-sanitária. O navio deverá estar

⁽²⁾ Só se identificam os requisitos operacionais relacionados mais directamente com o nosso trabalho.

equipado para: dentro de um período não superior a 6 horas prestar assistência médico-cirúrgica aos feridos, tendo em vista a manutenção das suas funções vitais e salvaguarda de membros; prevenção e limitação de incapacidades físicas e mentais temporárias decorrentes do *stress* de acção (combate); estabilização clínica e preparação para evacuação das baixas que carecem de tratamento em escalão superior.

4. REQUISITOS LOGÍSTICOS⁽³⁾

A capacidade para alojamento de pessoal extra a embarcar (Comandante da Força Anfíbia Operacional (CATF)/Comandante da Força Tarefa (CTG)⁽⁴⁾ da força de desembarque, Estado-Maior, BLD a duas companhias de manobra, Destacamento de Helicópteros, Destacamento de Mergulhadores e Destacamento Médico-cirúrgico) num total de 607. Está, ainda, considerada a capacidade para alojamento precário durante 48 horas de mais 50 pessoas e 150 num período de 24 horas. Estas necessidades estão identificadas como essenciais.

Para apoio médico são requisitos a existência de uma sala de consultas, de pequenos tratamentos e pensos, pequeno laboratório, sala para farmácia e apósitos, sala de operações, sala de pequena esterilização e enfermaria. Dependendo da missão e a situação geográfica o navio deverá ter uma capacidade assistencial de primeiro ou de segundo escalão médico. A enfermaria deverá ter uma capacidade de 35 camas (dois dias consecutivos de combate intenso, seguidos de dez dias com baixas ligeiras).

A capacidade de transporte de veículos e botes e da ordem dos 800 m², uma área de doca para 4 LCVP⁽⁵⁾ e 1 LCU⁽⁶⁾ (possibilitar desembarcar, em simultâneo, uma companhia de fuzileiros com as suas viaturas, equipamentos e municiamento).

⁽³⁾ O mesmo que mencionamos na nota anterior.

⁽⁴⁾ Do inglês Commander Amphibious Task Force/Commander Task Group.

⁽⁵⁾ *Landing Craft, Vehicle, Personnel*. Capacidade para desembarcar um pelotão ou uma viatura ligeira com atrelado.

Para o transporte de helicópteros o navio deverá ter um convés de voo que permita a operação simultânea de 2 helicópteros (operação em parêlha). O hangar deve permitir o estacionamento de seis helicópteros tipo Lynx ou NH 90 ou quatro do tipo EH-101 ou equivalente. Deve ainda, o navio ter capacidade para reabastecimento vertical de helicópteros e receber aeronaves *Vertical Take Off and Landing* (VTOL) em situação de emergência.

A capacidade de armazenagem deverá permitir a operação do navio durante 30 dias com a totalidade do pessoal embarcado. Para além das munições, armamento e equipamento próprio, o navio deverá ter capacidade, para as forças embarcadas de espaços de armazenamento de aproximadamente 330 m³/180 ton. de munições e para aproximadamente 600 m³/190 ton. de equipamento.⁽⁷⁾ Está, ainda identificada a necessidade de 15 ton. de gasolina para botes.

⁽⁶⁾ *Landing Craft, Utility*. Capacidade para desembarcar um Carro de Combate (60 Ton).

⁽⁷⁾ Dados calculados com base nos requisitos operacionais do BLD. EMA, *Batalhão Ligeiro de Desembarque e Destacamento de Acções Especiais: Requisitos operacionais – POA 1*, Lisboa, Divisão de Operações, 19 de Maio de 1998.

ANEXO ZZ

BIBLIOGRAFIA

- AAVV, «Amphibious advancement», *Jane's Navy International*, September 1997, pp. 23-33.
- AAVV, «Briefing. Assault from the sea: The Royals advance», *Jane's Defence Weekly*, 25 June 1997, pp. 21-23.
- AAVV, «O emprego do poder naval em situação de crise», *Seminário de estratégia*, Instituto Superior Naval de Guerra, 2º Curso Geral Naval de Guerra 98/99, Lisboa, s.d..
- AAVV, «O novo conceito estratégico da Aliança», *Revista da OTAN*, n.º 1, Ano XXIII, 1992, pp. 24 a 31.
- AAVV, «Security and defence and enlargement of the European Union», *Briefing No 31*, 3 de Novembro de 1999 (<http://www.europarl.eu.int/enlargement/briefings/en/>).
- AAVV, «Ship profile (V) HNIMS ROTTERDAM», *Naval Forces: International forum for the maritime power*, No. III/1999, Vol. XX, pp. 25-40.
- AAVV, *A coordenação do emprego da componente naval do poder militar com os restantes elementos do poder marítimo*, Lisboa, Instituto Superior Naval de Guerra, 19 de Maio de 1999 (Seminário no âmbito do Curso Superior Naval de Guerra 1998/99).
- AAVV, *G1/G4 Battle book: Student text 101-6*, U. S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas, June 1996.
- AAVV, *Jane's: All the world aircraft, 1993-94*, Ed. 84, Mark Lambert, Jane's Information Group Limited, Surrey, 1993.
- AAVV, *Jane's: Armour and artillery, 1993-94*, Ed. 14, Christopher F. Foss, Jane's Information Group Limited, Surrey, 1993.

- AAVV, *Jane's: Fighting ships, 1993-94*, Ed. 96, Captain Richard Sharpe RN, Jane's Information Group Limited, Surrey, 1993.
- AAVV, *L'État du monde sur CR-ROM, 1981-1998*, Éditions La Découvert, Paris, Juillet 1999, version 3.61 pour Macintosh, CEDROM – SNI.
- AAVV, *O programa do governo*, 3 de Novembro de 1999 (Programa do XIV Governo Constitucional tal como apresentado na Assembleia da República, texto obtido em: <http://www.primeiro-ministro.gov.pt/governo/g-programa.html>).
- AAVV, *População portuguesa e de origem portuguesa residente no estrangeiro - Estimativa*, MNE – Direcção-Geral dos Assuntos Consulares e Comunidades Portuguesas, Lisboa, Maio de 1999 (<http://www.secomunidades.pt/comunidades/populacao.xls>).
- AAVV, *The Falkland Campaign: The Lessons*, London, Her Majesty's Stationary Office, 1982.
- AAVV, *The fundamentals of British Maritime Doctrine – BR 1806*, Norwich, HMSO, 1995.
- ALBA, Jesus Salgado, *Logística General y Naval Operativa*, Madrid, Editorial Naval, 1973.
- AMARAL, Diogo Freitas do, «Novas missões das Forças Armadas», *Visão*, 25 de Novembro de 1999.
- ANDRADE, A. M. Quesada, CALM, *Estratégia marítima, caracterização e emprego*, Instituto Superior Naval de Guerra, Dezembro de 1987.
- ANNAN, Kofi A., «Two concepts of sovereignty», *The Economist*, 18 September 1999, 3 de Novembro de 1999 (<http://www.un.org/Overview/SG/kaecon.htm>).
- ANNATI, Massimo, «UAVs for maritime warfare», *Military technology*, 6/97, pp. 54-60.
- BILHIM, João Abreu de Faria, *Teoria organizacional estruturas e pessoas*, Lisboa, ISCSP, 1996.

- CANN, John P., *Contra-insurreição em África: O modo português de fazer a guerra 1961-1974*, 1ª Ed., S. Pedro do Estoril, 1998 (Tradução da edição Greenwood Press de Counterinsurgency in Africa: The portuguese way of war, 1961-1974, n.º 167 da Coleção «Contributions in Military History», por Dinorah Ferreira e Ana Dias).
- CLAUSEWITZ, Carl von, *On war*, Ed. de 1984, New Jersey, Princeton University Press (publicada e traduzida por Michael Howard e Peter Paret).
- Constituição da República Portuguesa*, 4ª Revisão, aprovada na Assembleia da República em 3 de Setembro de 1997.
- COSTA, A. B. Rodrigues, CTEN Ref., *Elementos de microeconomia*, Lisboa, ISNG, Outubro de 1996.
- COUTO, Abel Cabral, Cor. Art., *Elementos de estratégia: Apontamentos para um curso*, Lisboa, Instituto de Altos Estudos Militares, 1988, Vol. I e II.
- DALTON, John H., BOORDA, Jeremy M., Admiral, MUNDY, Carl E., Jr., General, «Forward ... From the sea», *Proceedings*, December 1994, pp. 46-49.
- Decreto-Lei n.º 279/84*, Diário da República – I série, n.º 187, cria o Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência, 13 de Agosto.
- DIAS, C. A. Caetano, CMG EMQ, *Glossário de termos de logística*, Lisboa, ISNG, 1994.
- ECCLES, Henry E., Rear Admiral USN (Retired), «Logistics – What is it?», *U. S. Naval Institute Proceedings*, s.l., June 1953, pp. 645-653 (compilação de Freire Montez, CMG AN, LOG 2, Instituto Superior Naval de Guerra, Lisboa, Outubro de 1985).
- ELIOT, James, «Assessing the market for combat helicopters», *Military technology*, 6/97, pp. 25-28.
- EMA, *A função planeamento estratégico no âmbito nacional e na Marinha*, Lisboa, Divisão de Planeamento, Fevereiro de 1999.
- EMA, *Batalhão Ligeiro de Desembarque e Destacamento de Acções Especiais: Requisitos operacionais – POA 1*, Lisboa, Divisão de Operações, 19 de Maio de 1998.

- EMA, *Conceito de emprego das forças e unidades de Fuzileiros – IOA 400*, Lisboa, Divisão de Operações, 25 de Agosto de 1995.
- EMA, *Contributos para o planeamento de forças de Marinha*, Lisboa, Divisão de Planeamento, (1998).
- EMA, *Instruções para a organização da manutenção das unidades navais e outros meios de acção naval – ILA 5 (A)*, Lisboa, 7 de Fevereiro de 1997.
- EMA, *Navio polivalente logístico: Requisitos operacionais – POA 6*, Lisboa, Divisão de Operações, 13 de Agosto de 1999.
- EME, *Despacho n.º 317/CEME/98*, Lisboa, 21 de Outubro de 1998 (Criação das Forças de Projectão do Exército (FOP)).
- EME, *Directiva n.º 353/CEME/98*, Lisboa, 17 de Dezembro de 1998 (Directiva para o Exército em 1999).
- EME, *Estatística de transportes*, Comando da Logística, Chefia dos Serviços de Transporte, Repartição de Transportes, (1998).
- EME, *Fichas de material (FIMAT) – Armamento*, Vol. IV, Lisboa, Comando da logística, Direcção dos Serviços de Material, Junho de 1997.
- EME, *Fichas de material (FIMAT) – Arelados, motos, empilhadores e geradores*, Vol. II, Lisboa, Comando da logística, Direcção dos Serviços de Material, Julho de 1996.
- EME, *Fichas de material (FIMAT) – Viaturas*, Vol. I, Lisboa, Comando da logística, Direcção dos Serviços de Material, Abril de 1996.
- EME, *Quadros orgânicos de pessoal e material*, Lisboa, Divisão de Operações, s.d..
- EMGFA, *Directiva de planeamento de forças – DPF/CEMGFA/99*, Lisboa, 30 de Julho de 1999.
- EMGFA, *Directiva de prontidão e sustentação – DPS/CEMGFA/97*, Lisboa, Divisão de Operações, s.d..

- EMGFA, *Directiva Operacional 14/CEMGFA/97 – Estruturas e níveis de comando e controlo para gestão de crises e exercícios conjuntos*, Lisboa, Divisão de Operações, 111000ADEZ97.
- EMGFA, *Directiva Operacional n.º 12/CEMGFA/99 – Forças de Operações Especiais – Operações Conjuntas*, Lisboa, Divisão de Operações, 13 de Setembro de 1999.
- FERREIRA, José Medeiros, «Política externa e política de defesa», *Diário de Notícias*, Lisboa, 9 de Novembro de 1999, p. 14.
- FERREIRA, Luís A. P. B. Ribeiro, CALM, «Perspectiva estratégica acerca da utilidade de uma força anfíbia», *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, Vol. CXXXVIII, Janeiro-Março, 1998, pp. 7-31.
- FONSECA, Alexandre da, CMG, «A conflitualidade no mar», *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXVIII, Outubro-Dezembro, 1998, pp. 807-817.
- FONSECA, Alexandre da, CMG, «Cenários de intervenção naval», *II Seminário de estratégia – “Cenários – Missões da Marinha”*, Lisboa, Curso Superior Naval de Guerra 1997/98, Instituto Superior Naval de Guerra, 26 de Março de 1998.
- FONSECA, Alexandre da, CMG, «O conceito de operações», *II Seminário de operações – “Conceito de operações para controlo da área marítima de interesse estratégico nacional”*, Lisboa, Curso Superior Naval de Guerra 1997/98, Instituto Superior Naval de Guerra, 29 de Abril de 1998.
- GROVE, Eric, «The army and british security after the cold war: Defence planning for a new era», in Strategic and Combat Studies Institute, *The occasional*, Number 20, SCSI, Staff College, Camberley, Surrey, 1996, pp. 1-33.
- GUTERRES, António, *Discurso de abertura da apresentação do programa de governo do XIV Governo*, Lisboa, Assembleia da República, 31 de Outubro de 1999 (<http://www.primeiro-ministro.gov.pt/pd-32htm>).
- GUTERRES, António, *Discurso do Primeiro Ministro na cerimónia de tomada de posse*, Lisboa, Palácio da Ajuda, 25 de Outubro de 1999 (<http://www.primeiro-ministro.gov.pt/pd-34.htm>).
- IAEM, *Doutrina Conjunta para as Operações de Apoio a Nacionais a viver fora do Território Nacional (Projecto)*, Lisboa, Curso de Estado Maior 1998/2000, Grupo de Trabalho 3, Novembro de 1999.

- IAEM, *Noções gerais de logística – NC 60-10-00*, Lisboa, 30 de Janeiro de 1990.
- IAEM, *Normas e dados técnicos para o planeamento logístico – NC 60-20-07*, Lisboa, 26 de Outubro de 1992.
- IAEM, *Operações de apoio à paz – ME-20-76-04*, Lisboa, 10 de Janeiro de 1996.
- Lei n.º 111/91, *Lei orgânica de bases da organização das forças armadas*, Diário da República – I série A, n.º 198, 29 de Agosto (com as alterações introduzidas pela Lei n.º 18/95 de 13 de Julho).
- Lei n.º 18/95, Diário da República – I série A, n.º 160, 13 de Julho (altera as leis 29/82 e 11/95).
- Lei n.º 20/95, *Regula a mobilização e a requisição no interesse da defesa nacional*, Diário da República – I série-A, 13 de Julho.
- Lei n.º 29/82, *Lei de defesa nacional e das forças armadas*, Diário da República – I série, n.º 285, 11 de Dezembro (com as alterações introduzidas pela Lei n.º 18/95 de 13 de Julho).
- Lei n.º 87-A/98, *Grandes opções do plano nacional para 1999*, Diário da República – I série-A, 4º Suplemento, 31 de Dezembro.
- MAQUIAVEL, Nicolau, *O príncipe*, 2ª Ed., Publicações Europa-América, 1976 (tradução de Fernanda Pinto Rodrigues (texto) e de M. Antonieta Mendonça (comentários de Napoleão Bonaparte)).
- MARTINS, Afonso d'Oliveira, *Textos básicos de direito do mar*, Lisboa, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 1991.
- MASCARENHAS, Eduardo, «Portugal quer senhor PESC nas reuniões da NATO», *Diário de Notícias*, Lisboa, 6 de Novembro de 1999, p. 9.
- MATIAS, Vieira, ALM, «O mar, elemento relevante no futuro das relações internacionais de Portugal», *II Jornadas de Relações Internacionais – Portugal Plataforma Atlântica da Europa*, Porto, Universidade Lusíada, 17 de Maio de 1999.
- MDN, *Conceito estratégico militar – CEM 97*, Lisboa, 8 de Janeiro de 1998.

MDN, *Directiva ministerial de defesa militar (DMDM) – 1999*, Lisboa, 07 de Junho de 1999.

MDN, *Directiva ministerial para o planeamento militar*, Lisboa, Despacho n.º 197/MDN/96, 26 de Novembro de 1996.

MDN, *Missões específicas das forças armadas – MIFA 97*, Lisboa, 8 de Janeiro de 1998.

MDN, *Sistema de forças nacional – SFN 97*, Lisboa, 8 de Janeiro de 1998.

MDN, *Súmula n.º 28: EUROFOR e EUROMARFOR*, Direcção-Geral de Política de Defesa Nacional, Lisboa, 17 de Maio de 1996.

MDN, *Súmula n.º 62: Participação das Forças Armadas portuguesas em operações de apoio à paz e na cooperação técnico-militar*, Direcção-Geral de Política de Defesa Nacional, Lisboa, 20 de Outubro de 1999.

MOREIRA, Adriano, Prof. Dr., *Um novo conceito estratégico nacional*, Lisboa, conferência realizada no âmbito do Curso Geral Naval de Guerra, Instituto Superior Naval de Guerra, 1998.

MUNDY, Carl E., Jr., Gen., «Naval expeditionary forces and power projection: Into the 21st Century», *Marine Corps Gazette*, January 1992, pp. 14-17.

MURRAY, Williamson, «Preparing to lose the next war?», *Strategic Review*, Spring 1998, pp. 51-62.

MURRAY, Williamson, «Thinking about revolutions in military affairs», *JFQ*, Summer 1997, pp. 69-76.

NATO, «Defence capabilities initiative», *Press communique NAC-S(99)69*, 25th April 1999.

NATO, «The Alliance's strategic concept», *Press communique NAC-S(99)65*, 24th April 1999.

NATO, «The Washington declaration», *Press communique NAC-S(99)63*, 23rd April 1999.

NATO, «The Washington summit communiqué», *Press communique NAC-S(99)64*, 24th April 1999.

NATO, *Allied Joint Doctrine Publication – AJP 01 (A)*, draft, s.l., Sep. 1997.

NATO, *Allied Joint Logistic Doctrine – AJP 4 (A)*, s.l., September, 1998.

NATO, *Allied Joint Operations Doctrine – AJP 1 (A)*, 3rd draft, s.l., s.d..

NATO, *Doctrine for Amphibious Operations – ATP 8 (A)*, Washington, March, 1989.

NATO, *NATO Logistics Handbook*, Brussels, October 1997.

OLIVEIRA, Fernando, Padre, *A arte da guerra do mar*, «Coleção documentos/Edição do Ministério da Marinha/n.º 1», Lisboa, 30 de Julho de 1969 (reprodução da edição primitiva de 1555).

OSCE, *OSCE Mediterranean partners for co-operation*, 3 de Novembro de 1999 (<http://www.osce.org/e/partmedi.htm>).

OSCE, *OSCE participating states*, 3 de Novembro de 1999 (<http://www.osce.org/e/partstat.htm>).

OSCE, *OSCE partners for co-operation*, 3 de Novembro de 1999 (<http://www.osce.org/e/partners.htm>).

OSCE, *What is the OSCE?*, 3 de Novembro de 1999 (<http://www.osce.org/e/overview.htm>, Last updated: January 1999).

PIERCE, Terry, Cmdr USN, «Operational Maneuver from the sea», *Proceedings*, August 1994, pp. 30-35.

QUIST, Burton C., Col., «Operationalizing the NEF concept», *Marine Corps Gazette*, June 1995, pp. 30-33.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/94, *Conceito estratégico de defesa nacional*, Diário da República – I série B, 4 de Fevereiro.

- RHODES, J. E., Lt. Gen. USMC, HOLDER, G. S., Rear Admiral USN, «A concept for seabased logistics: A 21st Century Warfighting Concept», *Marine Corps Gazette*, Quantico V. A., Volume 82, Number 11, November 1998, pp. A1-A6.
- SAMPAIO, Jorge, «A reforma das Forças Armadas: Uma reflexão», *Diário de Notícias*, Lisboa, 26 de Agosto de 1999, p. 7.
- SANTOS, Américo da Silva, CMG, *Apontamentos de estratégia – 11: Estratégia marítima e estratégia naval*, Lisboa, Instituto Superior Naval de Guerra, 1994.
- SMITH, William D., Admiral U.S. Navy, «Peacemaking from the sea», Proceedings, August 1993, pp. 25-28.
- SWEENEY, John M., Captain USN, *Logistics: A lecture delivered on 5 October 1951*, Instituto Superior Naval de Guerra, LOG 1, Compilado por Freire Montez, CMG AN, Lisboa, Outubro de 1985.
- THE WHITE HOUSE, *Remarks by the president to the 54th session of the United Nations Assembly*, United Nations, New York (<http://www.pub.whitehouse.gov/urires/I2R?urn:pdi://oma.eop.gov.us/1999/9/21/10.text.1>).
- USMC, *Expeditionary Operations – MCDP 3*, Department of the Navy, Headquarters United States Marine Corps, Washington, D.C. 20380-1775, 16 April 1998.
- USMC, *Logistics – MCDP 4*, Department of the Navy, Headquarters United States Marine Corps, Washington, D.C. 20380-1775, 21 February 1997.
- USMC, *Maritime Prepositioning Force Operations – MCWP 3-32/NWP 3-02.3*, Department of the Navy, Marine Corps Combat Development/Command Naval Doctrine Command, Quantico V. A., (Draft 14 June 1999).
- USMC, *Operational maneuver from the sea*, Headquarters Marine Corps, Washington, s.d..
- VILARINHO, Paulo, «Narciso visita Viana e promete medidas», *Público*, Suplemento carga & transportes, 6 de Dezembro de 1999, p. I.
- WEU, «O momento da defesa», *Plano de acção proposto pela Assembleia da UEO*, Doc 1638, 16 de Março de 1999 ([http://www. weu.int](http://www.weu.int)).

WEU, *WEU Planning Cell – Information*, 3 de Novembro de 1999 (<http://www.weu.int/planning/home.htm>).

WILHELM, Charles E., Lt. Gen., «Expeditionary warfare», *Marine Corps Gazette*, June 1995, pp. 28-30.

APÊNDICE 1**EFFECTIVOS A PROJECTAR****1 . BATALHÃO LIGEIRO DE DESEMBARQUE (BLD)**

| ELEMENTO | OFICIAIS | SARGENTOS | PRAÇAS | SUB-TOTAL |
|---|-----------------|------------------|---------------|------------------|
| <i>ELEMENTO DE COMANDO</i> | | | | |
| Comando | 11 | 7 | 24 | 42 |
| <i>ELEMENTO DE MANOBRA</i> | | | | |
| Companhia FZ | 5 | 13 | 106 | 124 |
| Companhia FZ | 5 | 13 | 106 | 124 |
| Companhia FZ | 5 | 13 | 106 | 124 |
| <i>ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE</i> | | | | |
| Pelotão de Reconhecimento | 1 | 2 | 26 | 29 |
| Pelotão de Anti-carro | 1 | 4 | 43 | 48 |
| Pelotão de Morteiros | 1 | 3 | 32 | 36 |
| Pelotão Anti-Aéreo | 1 | 1 | 18 | 20 |
| Secção de Vigilância do Campo de Batalha | | 1 | 11 | 12 |
| Secção de Sapadores | | 3 | 6 | 9 |
| Secção de Guerra Electrónica | | 2 | 12 | 14 |
| <i>ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS</i> | | | | |
| Formação de Comando do DAP | 1 | 3 | 5 | 9 |
| Pelotão de Abastecimento | | 5 | 11 | 16 |
| Pelotão de Manutenção | | 6 | 9 | 15 |
| Pelotão de Transportes | 1 | 2 | 36 | 39 |
| Pelotão de Saúde | 2 | 3 | 9 | 14 |
| Pelotão PN | 1 | 3 | 24 | 28 |
| Secção de NBQ | | | 4 | 4 |
| <i>ELEMENTO DE ASSALTO ANFÍBIO</i> | | | | |
| Grupo de Botes | 3 | 6 | 72 | 81 |
| Grupo de LARC | 1 | 2 | 10 | 13 |
| TOTAL | 39 | 92 | 670 | 801 |

2. FORÇA CONJUNTA DE REACÇÃO IMEDIATA (FCRI)**a. Exército**

(1) Opção A (Modelo Força Nacional Destacada na Bósnia)

| ELEMENTO | OFICIAIS | SARGENTOS | PRAÇAS | SUB-TOTAL |
|--|----------|-----------|--------|------------|
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | |
| Comando e Secção de Comando AGR | 14 | 9 | 6 | 29 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | |
| Companhia de manobra | 5 | 21 | 99 | 125 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | |
| Pelotão de Morteiros | 1 | 4 | 13 | 18 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | |
| Destacamento de Reabastecimento | 1 | 4 | 14 | 19 |
| Destacamento de Manutenção | 1 | 6 | 7 | 14 |
| Destacamento de Transmissões | 1 | 3 | 8 | 12 |
| HCM | 8 | 20 | 50 | 78 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | |
| Destacamento de Operações Especiais | 3 | 14 | 31 | 48 |
| TOTAL | | | | |
| | 34 | 81 | 228 | 343 |

(2) Opção B (Unidade de Reconhecimento Mecanizado)

| ELEMENTO | OFICIAIS | SARGENTOS | PRAÇAS | SUB-TOTAL |
|--|----------|-----------|--------|------------|
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | |
| Comando e Secção de Comando AGR | 14 | 9 | 6 | 29 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | |
| Esquadrão de Reconhecimento | 5 | 31 | 134 | 170 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | |
| Pelotão de Morteiros Pesados (CAC) | 1 | 5 | 15 | 21 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | |
| Destacamento de Reabastecimento | 1 | 4 | 14 | 19 |
| Destacamento de Manutenção | 1 | 6 | 7 | 14 |
| Destacamento de Transmissões | 1 | 3 | 8 | 12 |
| HCM | 8 | 20 | 50 | 78 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | |
| Destacamento de Operações Especiais | 3 | 14 | 31 | 48 |
| TOTAL | | | | |
| | 34 | 92 | 265 | 391 |

(3) Opção C (Unidade de Carros de Combate)

| ELEMENTO | OFICIAIS | SARGENTOS | PRAÇAS | SUB-TOTAL |
|--|-----------|-----------|------------|------------|
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | |
| Comando e Secção de Comando AGR | 14 | 9 | 6 | 29 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | |
| Esquadrão de CC | 5 | 21 | 70 | 96 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | |
| Pelotão de Morteiros Pesados (CAC) | 1 | 5 | 15 | 21 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | |
| Destacamento de Reabastecimento | 1 | 4 | 14 | 19 |
| Destacamento de Manutenção | 1 | 6 | 7 | 14 |
| Destacamento de Transmissões | 1 | 3 | 8 | 12 |
| HCM | 8 | 20 | 50 | 78 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | |
| Destacamento de Operações Especiais | 3 | 14 | 31 | 48 |
| TOTAL | 34 | 82 | 201 | 317 |

3. FORÇA CONJUNTA DE REACÇÃO RÁPIDA (FCRR)**a. Exército (Modelo das FOP)**

(1) Opção A (Força mecanizada)

| ELEMENTO | OFICIAIS | SARGENTOS | PRAÇAS | SUB-TOTAL |
|---|------------|------------|-------------|--------------|
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | |
| Comando Brigada | 29 | 30 | 41 | 100 |
| Módulo de reforço CIMIC | 4 | | 2 | 6 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | |
| Agrupamento Mecanizado | 27 | 90 | 300 | 417 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | |
| Esquadrão PE | 4 | 10 | 86 | 100 |
| Bateria de Artilharia de Campanha (BMI) | 6 | 20 | 67 | 93 |
| Companhia de Engenharia | 5 | 22 | 107 | 134 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | |
| Agrupamento de Apoio de Serviços | 50 | 110 | 445 | 605 |
| Companhia de Transmissões | 6 | 30 | 151 | 187 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | |
| 2 Destacamentos de Operações Especiais | 6 | 28 | 62 | 96 |
| TOTAL | 137 | 340 | 1261 | 1.738 |

(2) Opção B (Força de infantaria)

| ELEMENTO | OFICIAIS | SARGENTOS | PRAÇAS | SUB-TOTAL |
|---|-----------------|------------------|---------------|------------------|
| <i>ELEMENTO DE COMANDO</i> | | | | |
| Comando Brigada | 29 | 30 | 41 | 100 |
| Módulo de reforço CIMIC | 4 | | 2 | 6 |
| <i>ELEMENTO DE MANOBRA</i> | | | | |
| Batalhão | 27 | 90 | 325 | 442 |
| <i>ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE</i> | | | | |
| Esquadrão PE | 4 | 10 | 86 | 100 |
| Bateria de Artilharia de Campanha (BAI/BI D) | 6 | 19 | 65 | 90 |
| Companhia de Engenharia | 5 | 22 | 107 | 134 |
| <i>ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS</i> | | | | |
| Agrupamento de Apoio de Serviços | 50 | 110 | 445 | 605 |
| Companhia de Transmissões | 6 | 30 | 151 | 187 |
| <i>ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS</i> | | | | |
| 2 Destacamentos de Operações Especiais | 6 | 28 | 62 | 96 |
| TOTAL | | | | |
| | 137 | 339 | 1284 | 1.760 |

APÊNDICE 2**NECESSIDADES DE ALIMENTAÇÃO (Classe I)****1. BATALHÃO LIGEIRO DE DESEMBARQUE (BLD)**

| ELEMENTO | SUB-TOTAL | Quantidade | | Peso (Kg) | | Volume (m ³) | |
|--|------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------|-----------|
| | | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias |
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | | | | |
| Comando | 42 | 420 | 1.260 | 735 | 2.205 | 1,26 | 3,78 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | | | | |
| Companhia FZ | 124 | 1.240 | 3.720 | 2.170 | 6.510 | 3,72 | 11,16 |
| Companhia FZ | 124 | 1.240 | 3.720 | 2.170 | 6.510 | 3,72 | 11,16 |
| Companhia FZ | 124 | 1.240 | 3.720 | 2.170 | 6.510 | 3,72 | 11,16 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | | | | |
| Pelotão de Reconhecimento | 29 | 290 | 870 | 508 | 1.523 | 0,87 | 2,61 |
| Pelotão de Anti-carro | 48 | 480 | 1.440 | 840 | 2.520 | 1,44 | 4,32 |
| Pelotão de Morteiros | 36 | 360 | 1.080 | 630 | 1.890 | 1,08 | 3,24 |
| Pelotão Anti-Aéreo | 20 | 200 | 600 | 350 | 1.050 | 0,60 | 1,80 |
| Secção de Vigilância do Campo de Batalha | 12 | 120 | 360 | 210 | 630 | 0,36 | 1,08 |
| Secção de Sapadores | 9 | 90 | 270 | 158 | 473 | 0,27 | 0,81 |
| Secção de Guerra Electrónica | 14 | 140 | 420 | 245 | 735 | 0,42 | 1,26 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | | | | |
| Formação de Comando do DAP | 9 | 90 | 270 | 158 | 473 | 0,27 | 0,81 |
| Pelotão de Abastecimento | 16 | 160 | 480 | 280 | 840 | 0,48 | 1,44 |
| Pelotão de Manutenção | 15 | 150 | 450 | 263 | 788 | 0,45 | 1,35 |
| Pelotão de Transportes | 39 | 390 | 1.170 | 683 | 2.048 | 1,17 | 3,51 |
| Pelotão de Saúde | 14 | 140 | 420 | 245 | 735 | 0,42 | 1,26 |
| Pelotão PN | 28 | 280 | 840 | 490 | 1.470 | 0,84 | 2,52 |
| Secção de NBQ | 4 | 40 | 120 | 70 | 210 | 0,12 | 0,36 |
| ELEMENTO DE ASSALTO ANFÍBIO | | | | | | | |
| Grupo de Botes | 81 | 810 | 2.430 | 1.418 | 4.253 | 2,43 | 7,29 |
| Grupo de LARC | 13 | 130 | 390 | 228 | 683 | 0,39 | 1,17 |
| TOTAL | 801 | 8.010 | 24.030 | 14.018 | 42.053 | 24 | 72 |

2. FORÇA CONJUNTA DE REACÇÃO IMEDIATA (FCRI)**a. Exército**

(1) Opção A (Modelo Força Nacional Destacada na Bósnia)

| ELEMENTO | SUB-TOTAL | Quantidade | | Peso (Kg) | | Volume (m ³) | |
|--|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------------------|-----------|
| | | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias |
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | | | | |
| Comando e Secção de Comando AGR | 29 | 290 | 870 | 508 | 1.523 | 0,87 | 2,61 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | | | | |
| Companhia de manobra | 125 | 1.250 | 3.750 | 2.188 | 6.563 | 3,75 | 11,25 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | | | | |
| Pelotão de Morteiros | 18 | 180 | 540 | 315 | 945 | 0,54 | 1,62 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | | | | |
| Destacamento de Reabastecimento | 19 | 190 | 570 | 333 | 998 | 0,57 | 1,71 |
| Destacamento de Manutenção | 14 | 140 | 420 | 245 | 735 | 0,42 | 1,26 |
| Destacamento de Transmissões | 12 | 120 | 360 | 210 | 630 | 0,36 | 1,08 |
| HCM | 78 | 780 | 2.340 | 1.365 | 4.095 | 2,34 | 7,02 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | | | | |
| Destacamento de Operações Especiais | 48 | 480 | 1.440 | 840 | 2.520 | 1,44 | 4,32 |
| TOTAL | 343 | 3.430 | 10.290 | 6.003 | 18.008 | 10 | 31 |

(2) Opção B (Unidade de Reconhecimento Mecanizado)

| ELEMENTO | SUB-TOTAL | Quantidade | | Peso (Kg) | | Volume (m ³) | |
|--|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------------------|-----------|
| | | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias |
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | | | | |
| Comando e Secção de Comando AGR | 29 | 290 | 870 | 508 | 1.523 | 0,87 | 2,61 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | | | | |
| Esquadrão de Reconhecimento | 170 | 1.700 | 5.100 | 2.975 | 8.925 | 5,1 | 15,3 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | | | | |
| Pelotão de Morteiros Pesados (CAC) | 21 | 210 | 630 | 368 | 1.103 | 0,63 | 1,89 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | | | | |
| Destacamento de Reabastecimento | 19 | 190 | 570 | 333 | 998 | 0,57 | 1,71 |
| Destacamento de Manutenção | 14 | 140 | 420 | 245 | 735 | 0,42 | 1,26 |
| Destacamento de Transmissões | 12 | 120 | 360 | 210 | 630 | 0,36 | 1,08 |
| HCM | 78 | 780 | 2.340 | 1.365 | 4.095 | 2,34 | 7,02 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | | | | |
| Destacamento de Operações Especiais | 48 | 480 | 1.440 | 840 | 2.520 | 1,44 | 4,32 |
| TOTAL | 391 | 3.910 | 11.730 | 6.843 | 20.528 | 12 | 35 |

(3) Opção C (Unidade de Carros de Combate)

| ELEMENTO | SUB-TOTAL | Quantidade | | Peso (Kg) | | Volume (m ³) | |
|--|------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------------------|-----------|
| | | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias |
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | | | | |
| Comando e Secção de Comando AGR | 29 | 290 | 870 | 508 | 1.523 | 0,87 | 2,61 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | | | | |
| | 0 | | | | | | |
| Esquadrão de CC | 96 | 960 | 2.880 | 1.680 | 5.040 | 2,88 | 8,64 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | | | | |
| Pelotão de Morteiros Pesados (CAC) | 21 | 210 | 630 | 368 | 1.103 | 0,63 | 1,89 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | | | | |
| Destacamento de Reabastecimento | 19 | 190 | 570 | 333 | 998 | 0,57 | 1,71 |
| Destacamento de Manutenção | 14 | 140 | 420 | 245 | 735 | 0,42 | 1,26 |
| Destacamento de Transmissões | 12 | 120 | 360 | 210 | 630 | 0,36 | 1,08 |
| HCM | 78 | 780 | 2.340 | 1.365 | 4.095 | 2,34 | 7,02 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | | | | |
| Destacamento de Operações Especiais | 48 | 480 | 1.440 | 840 | 2.520 | 1,44 | 4,32 |
| TOTAL | 317 | 3.170 | 9.510 | 5.548 | 16.643 | 10 | 29 |

3. FORÇA CONJUNTA DE REACÇÃO RÁPIDA (FCRR)**a. Exército (Modelo das FOP)**

(1) Opção A (Força mecanizada)

| ELEMENTO | SUB-TOTAL | Quantidade | | Peso (Kg) | | Volume (m ³) | |
|---|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------|------------|
| | | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias |
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | | | | |
| Comando Brigada | 100 | 1.000 | 3.000 | 1.750 | 5.250 | 3 | 9 |
| Módulo de reforço CIMIC | 6 | 60 | 180 | 105 | 315 | 0,18 | 0,54 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | | | | |
| Agrupamento Mecanizado | 417 | 4.170 | 12.510 | 7.298 | 21.893 | 12,51 | 37,53 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | | | | |
| Esquadrão PE | 100 | 1.000 | 3.000 | 1.750 | 5.250 | 3 | 9 |
| Bateria de Artilharia de Campanha (BMI) | 93 | 930 | 2.790 | 1.628 | 4.883 | 2,79 | 8,37 |
| Companhia de Engenharia | 134 | 1.340 | 4.020 | 2.345 | 7.035 | 4,02 | 12,06 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | | | | |
| Agrupamento de Apoio de Serviços | 605 | 6.050 | 18.150 | 10.588 | 31.763 | 18,15 | 54,45 |
| Companhia de Transmissões | 187 | 1.870 | 5.610 | 3.273 | 9.818 | 5,61 | 16,83 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | | | | |
| 2 Destacamentos de Operações Especiais | 96 | 960 | 2.880 | 1.680 | 5.040 | 2,88 | 8,64 |
| TOTAL | 1.738 | 17.380 | 52.140 | 30.415 | 91.245 | 52 | 156 |

(2) Opção B (Força de infantaria)

| ELEMENTO | SUB-TOTAL | Quantidade | | Peso (Kg) | | Volume (m ³) | |
|--|-----------|------------|---------|-----------|---------|--------------------------|---------|
| | | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias | 10 dias | 30 dias |
| ELEMENTO DE COMANDO | | | | | | | |
| Comando Brigada | 100 | 1.000 | 3.000 | 1.750 | 5.250 | 3 | 9 |
| Módulo de reforço CIMIC | 6 | 60 | 180 | 105 | 315 | 0,18 | 0,54 |
| ELEMENTO DE MANOBRA | | | | | | | |
| Batalhão | 442 | 4.420 | 13.260 | 7.735 | 23.205 | 13,26 | 39,78 |
| ELEMENTO DE APOIO DE COMBATE | | | | | | | |
| Esquadrão PE | 100 | 1.000 | 3.000 | 1.750 | 5.250 | 3 | 9 |
| Bateria de Artilharia de Campanha (BA/BLD) | 90 | 900 | 2.700 | 1.575 | 4.725 | 2,7 | 8,1 |
| Companhia de Engenharia | 134 | 1.340 | 4.020 | 2.345 | 7.035 | 4,02 | 12,06 |
| ELEMENTO DE APOIO DE SERVIÇOS | | | | | | | |
| Agrupamento de Apoio de Serviços | 605 | 6.050 | 18.150 | 10.588 | 31.763 | 18,15 | 54,45 |
| Companhia de Transmissões | 187 | 1.870 | 5.610 | 3.273 | 9.818 | 5,61 | 16,83 |
| ELEMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS | | | | | | | |
| 2 Destacamentos de Operações Especiais | 96 | 960 | 2.880 | 1.680 | 5.040 | 2,88 | 8,64 |
| TOTAL | | | | | | | |
| | 1.760 | 17.600 | 52.800 | 30.800 | 92.400 | 53 | 158 |

APÊNDICE 3**VIATURAS E ATRELADOS A PROJECTAR (Classe II)****1. BATALHÃO LIGEIRO DE DESEMBARQUE (BLD)****a. Opção A**

| TIPO | Qt | DIMENSÕES (m) | | | ÁREA (m ²) | PESO (Ton) | ÁREA TOTAL | PESO TOTAL |
|------------------------|-----------|---------------|------|------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | c | l | a | | | | |
| Ligeira | 43 | 4,30 | 1,60 | 1,90 | 6,88 | 2,70 | 295,84 | 116,10 |
| Médias | 24 | 5,60 | 2,30 | 2,60 | 12,88 | 4,00 | 309,12 | 96,00 |
| Ambulâncias | 3 | 4,50 | 1,70 | 2,20 | 7,65 | 3,60 | 22,95 | 10,80 |
| Posto de Comando | 6 | 7,80 | 2,40 | 2,60 | 18,72 | 8,00 | 112,32 | 48,00 |
| Especiais | 4 | 7,90 | 2,40 | 3,10 | 18,96 | 7,00 | 75,84 | 28,00 |
| Dep água/comb. 2.500 l | 4 | 5,10 | 2,30 | 2,45 | 11,73 | 2,50 | 46,92 | 10,00 |
| Dep água 1.000 l | 4 | 4,45 | 2,00 | 2,00 | 8,90 | 2,50 | 35,60 | 10,00 |
| Total | 88 | | | | | | 899 | 319 |

b. Opção B

| TIPO | Qt | DIMENSÕES (m) | | | ÁREA (m ²) | PESO (Ton) | ÁREA TOTAL | PESO TOTAL |
|------------------------|-----------|---------------|------|------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | c | l | a | | | | |
| Ligeira | 38 | 4,30 | 1,60 | 1,90 | 6,88 | 1,70 | 261,44 | 64,60 |
| VBTP (C) | 1 | 6,44 | 2,50 | 2,79 | 16,10 | 12,30 | 16,10 | 12,30 |
| VBTP (P) | 13 | 6,39 | 2,50 | 2,69 | 15,98 | 12,90 | 207,68 | 167,70 |
| VBTP (R) | 1 | 6,39 | 2,50 | 2,69 | 15,98 | 12,90 | 15,98 | 12,90 |
| Médias | 12 | 5,60 | 2,30 | 2,60 | 12,88 | 5,30 | 154,56 | 63,60 |
| Ambulâncias | 3 | 4,50 | 1,70 | 2,20 | 7,65 | 2,70 | 22,95 | 8,10 |
| Posto de Comando | 6 | 7,80 | 2,40 | 2,60 | 18,72 | 8,00 | 112,32 | 48,00 |
| Especiais | 4 | 7,90 | 2,40 | 3,10 | 18,96 | 7,00 | 75,84 | 28,00 |
| Dep água/comb. 2.500 l | 4 | 5,10 | 2,30 | 2,45 | 11,73 | 2,50 | 46,92 | 10,00 |
| Dep água 1.000 l | 4 | 4,45 | 2,00 | 2,00 | 8,90 | 2,50 | 35,60 | 10,00 |
| Total | 86 | | | | | | 949 | 425 |

2. FORÇA CONJUNTA DE REACÇÃO IMEDIATA (FCRI)**b. Exército**

(1) Opção A (Modelo Força Nacional Destacada na Bósnia)

| TIPO | Qt | DIMENSÕES (m) | | | ÁREA (m ²) | PESO (Ton) | ÁREA TOTAL | PESO TOTAL |
|-----------------------------|------------|---------------|------|------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | c | l | a | | | | |
| Atl Água 1.500 | 5 | 4,23 | 2,36 | 2,03 | 9,98 | 1,03 | 49,91 | 5,17 |
| Atl Gerador 10 Kwa | 7 | 1,90 | 0,80 | 1,18 | 1,52 | 0,76 | 10,64 | 5,32 |
| Atl Gerador 45 Kwa | 4 | 2,78 | 1,00 | 1,38 | 2,78 | 1,27 | 11,12 | 5,08 |
| Atl Gerador 60 Kwa | 5 | 2,78 | 1,00 | 1,47 | 2,78 | 1,30 | 13,90 | 6,50 |
| Atl Lig | 16 | 1,81 | 1,56 | 1,40 | 2,82 | 0,31 | 45,18 | 4,96 |
| Atl Médio | 16 | 3,05 | 2,18 | 5,50 | 6,65 | 0,96 | 106,38 | 15,36 |
| Atl Pes | 0 | 5,40 | 1,85 | 1,70 | 9,99 | 2,30 | 0,00 | 0,00 |
| Auto Água 5.000 l | 1 | 6,17 | 2,47 | 2,86 | 15,24 | 12,00 | 15,24 | 12,00 |
| Auto Comb 4.500 l | 1 | 6,68 | 2,44 | 2,50 | 16,29 | 11,00 | 16,29 | 11,00 |
| Auto PS (M816) | 2 | 9,00 | 2,50 | 2,70 | 22,50 | 22,00 | 45,00 | 44,00 |
| Empilhador TT (med) | 2 | 4,46 | 3,36 | 1,98 | 14,99 | 4,60 | 29,97 | 9,20 |
| Esp Cabine TMs | 4 | 5,87 | 2,30 | 4,00 | 13,50 | 5,25 | 54,00 | 21,00 |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 5 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Elect.) | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Mecânica) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Banhos) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Cozinha) | 8 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Latrina) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Lavandaria) | 4 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VBL Rodas (Chaimite) | 14 | 5,60 | 2,26 | 2,39 | 12,66 | 7,62 | 177,18 | 106,71 |
| VTL | 20 | 3,80 | 1,79 | 1,97 | 6,80 | 2,40 | 136,04 | 48,00 |
| VTM (Guincho) | 24 | 5,87 | 2,30 | 2,83 | 13,50 | 5,25 | 324,02 | 126,00 |
| VTPes | 5 | 6,87 | 2,50 | 3,40 | 17,18 | 7,80 | 85,88 | 39,00 |
| VTPes-PC | 7 | | | | 0,00 | 7,80 | 0,00 | 54,60 |
| Auto-Maca Média | 12 | 5,24 | 2,01 | 2,73 | 10,52 | 4,30 | 126,26 | 51,60 |
| Auto Tanque 10.000 | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Tractor 6 Ton | 6 | 6,50 | 2,50 | 2,70 | 16,25 | 14,33 | 97,50 | 85,96 |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 6 | | | | 0,00 | 20,00 | 0,00 | 120,00 |
| Contentor 20' | 6 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Sanitária | 0 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,06 | 11,16 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas P | 0 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,05 | 11,16 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas PC | 0 | 4,86 | 2,54 | 2,68 | 12,35 | 11,51 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Porta Mort | 0 | 4,30 | 2,69 | 2,50 | 11,54 | 12,00 | 0,00 | 0,00 |
| CC Médio | 0 | 9,44 | 6,95 | 3,28 | 65,54 | 51,39 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Média Rec | 0 | 8,27 | 3,43 | 3,15 | 28,37 | 50,80 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Lig Rec | 0 | 6,43 | 3,50 | 3,43 | 22,51 | 27,22 | 0,00 | 0,00 |
| Total | 188 | | | | | | 1.345 | 771 |

(2) Opção B (Unidade de Reconhecimento Mecanizado)

| TIPO | Qt | DIMENSÕES (m) | | | ÁREA (m ²) | PESO (Ton) | ÁREA TOTAL | PESO TOTAL |
|-----------------------------|------------|---------------|------|------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | c | l | a | | | | |
| Atl Água 1.500 | 6 | 4,23 | 2,36 | 2,03 | 9,98 | 1,03 | 59,90 | 6,20 |
| Atl Gerador 10 Kwa | 7 | 1,90 | 0,80 | 1,18 | 1,52 | 0,76 | 10,64 | 5,32 |
| Atl Gerador 45 Kwa | 4 | 2,78 | 1,00 | 1,38 | 2,78 | 1,27 | 11,12 | 5,08 |
| Atl Gerador 60 Kwa | 5 | 2,78 | 1,00 | 1,47 | 2,78 | 1,30 | 13,90 | 6,50 |
| Atl Lig | 14 | 1,81 | 1,56 | 1,40 | 2,82 | 0,31 | 39,53 | 4,34 |
| Atl Médio | 17 | 3,05 | 2,18 | 5,50 | 6,65 | 0,96 | 113,03 | 16,32 |
| Atl Pes | 0 | 5,40 | 1,85 | 1,70 | 9,99 | 2,30 | 0,00 | 0,00 |
| Auto Água 5.000 l | 1 | 6,17 | 2,47 | 2,86 | 15,24 | 12,00 | 15,24 | 12,00 |
| Auto Comb 4.500 l | 2 | 6,68 | 2,44 | 2,50 | 16,29 | 11,00 | 32,59 | 22,00 |
| Auto PS (M816) | 2 | 9,00 | 2,50 | 2,70 | 22,50 | 22,00 | 45,00 | 44,00 |
| Empilhador TT (med) | 2 | 4,46 | 3,36 | 1,98 | 14,99 | 4,60 | 29,97 | 9,20 |
| Esp Cabine TMs | 4 | 5,87 | 2,30 | 4,00 | 13,50 | 5,25 | 54,00 | 21,00 |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 5 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Elect.) | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Mecânica) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Banhos) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Cozinha) | 9 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Latrina) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Lavandaria) | 4 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VBL Rodas (Chaimite) | 0 | 5,60 | 2,26 | 2,39 | 12,66 | 7,62 | 0,00 | 0,00 |
| VTL | 22 | 3,80 | 1,79 | 1,97 | 6,80 | 2,40 | 149,64 | 52,80 |
| VTM (Guincho) | 25 | 5,87 | 2,30 | 2,83 | 13,50 | 5,25 | 337,53 | 131,25 |
| VTPes | 5 | 6,87 | 2,50 | 3,40 | 17,18 | 7,80 | 85,88 | 39,00 |
| VTPes-PC | 7 | | | | 0,00 | 7,80 | 0,00 | 54,60 |
| Auto-Maca Média | 13 | 5,24 | 2,01 | 2,73 | 10,52 | 4,30 | 136,78 | 55,90 |
| Auto Tanque 10.000 | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Tractor 6 Ton | 6 | 6,50 | 2,50 | 2,70 | 16,25 | 14,33 | 97,50 | 85,96 |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 6 | | | | 0,00 | 20,00 | 0,00 | 120,00 |
| Contentor 20' | 6 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Sanitária | 1 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,06 | 11,16 | 13,06 | 11,16 |
| VB Lagartas P | 16 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,05 | 11,16 | 208,86 | 178,50 |
| VB Lagartas PC | 3 | 4,86 | 2,54 | 2,68 | 12,35 | 11,51 | 37,06 | 34,54 |
| VB Lagartas Porta Mort | 4 | 4,30 | 2,69 | 2,50 | 11,54 | 12,00 | 46,16 | 47,98 |
| CC Médio | 9 | 9,44 | 6,95 | 3,28 | 65,54 | 51,39 | 589,88 | 462,53 |
| VB Lagartas Média Rec | 1 | 8,27 | 3,43 | 3,15 | 28,37 | 50,80 | 28,37 | 50,80 |
| VB Lagartas Lig Rec | 1 | 6,43 | 3,50 | 3,43 | 22,51 | 27,22 | 22,51 | 27,22 |
| Total | 215 | | | | | | 2.178 | 1.504 |

(3) Opção C (Unidade de Carros de Combate)

| TIPO | Qt | DIMENSÕES (m) | | | ÁREA (m ²) | PESO (Ton) | ÁREA TOTAL | PESO TOTAL |
|-----------------------------|------------|---------------|------|------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | c | l | a | | | | |
| Atl Água 1.500 | 5 | 4,23 | 2,36 | 2,03 | 9,98 | 1,03 | 49,91 | 5,17 |
| Atl Gerador 10 Kwa | 7 | 1,90 | 0,80 | 1,18 | 1,52 | 0,76 | 10,64 | 5,32 |
| Atl Gerador 45 Kwa | 2 | 2,78 | 1,00 | 1,38 | 2,78 | 1,27 | 5,56 | 2,54 |
| Atl Gerador 60 Kwa | 5 | 2,78 | 1,00 | 1,47 | 2,78 | 1,30 | 13,90 | 6,50 |
| Atl Lig | 10 | 1,81 | 1,56 | 1,40 | 2,82 | 0,31 | 28,24 | 3,10 |
| Atl Médio | 12 | 3,05 | 2,18 | 5,50 | 6,65 | 0,96 | 79,79 | 11,52 |
| Atl Pes | 0 | 5,40 | 1,85 | 1,70 | 9,99 | 2,30 | 0,00 | 0,00 |
| Auto Água 5.000 l | 1 | 6,17 | 2,47 | 2,86 | 15,24 | 12,00 | 15,24 | 12,00 |
| Auto Comb 4.500 l | 1 | 6,68 | 2,44 | 2,50 | 16,29 | 11,00 | 16,29 | 11,00 |
| Auto PS (M816) | 2 | 9,00 | 2,50 | 2,70 | 22,50 | 22,00 | 45,00 | 44,00 |
| Empilhador TT (med) | 2 | 4,46 | 3,36 | 1,98 | 14,99 | 4,60 | 29,97 | 9,20 |
| Esp Cabine TMs | 4 | 5,87 | 2,30 | 4,00 | 13,50 | 5,25 | 54,00 | 21,00 |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Elect) | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Mecânica) | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Banhos) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Cozinha) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Latrina) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Lavandaria) | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VBL Rodas (Chaimite) | 0 | 5,60 | 2,26 | 2,39 | 12,66 | 7,62 | 0,00 | 0,00 |
| VTL | 13 | 3,80 | 1,79 | 1,97 | 6,80 | 2,40 | 88,43 | 31,20 |
| VTM (Guincho) | 9 | 5,87 | 2,30 | 2,83 | 13,50 | 5,25 | 121,51 | 47,25 |
| VTPes | 5 | 6,87 | 2,50 | 3,40 | 17,18 | 7,80 | 85,88 | 39,00 |
| VTPes-PC | 7 | | | | 0,00 | 7,80 | 0,00 | 54,60 |
| Auto-Maca Média | 12 | 5,24 | 2,01 | 2,73 | 10,52 | 4,30 | 126,26 | 51,60 |
| Auto Tanque 10.000 | 1 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Tractor 6 Ton | 6 | 6,50 | 2,50 | 2,70 | 16,25 | 14,33 | 97,50 | 85,96 |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 6 | | | | 0,00 | 20,00 | 0,00 | 120,00 |
| Contentor 20' | 6 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Sanitária | 0 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,06 | 11,16 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas P | 2 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,05 | 11,16 | 26,11 | 22,31 |
| VB Lagartas PC | 0 | 4,86 | 2,54 | 2,68 | 12,35 | 11,51 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Porta Mort | 0 | 4,30 | 2,69 | 2,50 | 11,54 | 12,00 | 0,00 | 0,00 |
| CC Médio | 17 | 9,44 | 6,95 | 3,28 | 65,54 | 51,39 | 1114,22 | 873,66 |
| VB Lagartas Média Rec | 1 | 8,27 | 3,43 | 3,15 | 28,37 | 50,80 | 28,37 | 50,80 |
| VB Lagartas Lig Rec | 0 | 6,43 | 3,50 | 3,43 | 22,51 | 27,22 | 0,00 | 0,00 |
| Total | 146 | | | | | | 2.037 | 1.508 |

3. FORÇA CONJUNTA DE REACÇÃO RÁPIDA (FCRR)**c. Exército (Modelo das FOP)****(1) Opção A (Força mecanizada)**

| TIPO | Qt | DIMENSÕES (m) | | | ÁREA (m ²) | PESO (Ton) | ÁREA TOTAL | PESO TOTAL |
|-----------------------------|------------|---------------|------|------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | c | l | a | | | | |
| Atl Água 1.500 | 9 | 4,23 | 2,36 | 2,03 | 9,98 | 1,03 | 89,85 | 9,31 |
| Atl Gerador 10 Kwa | 1 | 1,90 | 0,80 | 1,18 | 1,52 | 0,76 | 1,52 | 0,76 |
| Atl Gerador 45 Kwa | 3 | 2,78 | 1,00 | 1,38 | 2,78 | 1,27 | 8,34 | 3,81 |
| Atl Gerador 60 Kwa | 0 | 2,78 | 1,00 | 1,47 | 2,78 | 1,30 | 0,00 | 0,00 |
| Atl Lig | 40 | 1,81 | 1,56 | 1,40 | 2,82 | 0,31 | 112,94 | 12,40 |
| Atl Médio | 88 | 3,05 | 2,18 | 5,50 | 6,65 | 0,96 | 585,11 | 84,48 |
| Atl Pes | 0 | 5,40 | 1,85 | 1,70 | 9,99 | 2,30 | 0,00 | 0,00 |
| Auto Água 5.000 l | 0 | 6,17 | 2,47 | 2,86 | 15,24 | 12,00 | 0,00 | 0,00 |
| Auto Comb 4.500 l | 3 | 6,68 | 2,44 | 2,50 | 16,29 | 11,00 | 48,88 | 33,00 |
| Auto PS (M816) | 3 | 9,00 | 2,50 | 2,70 | 22,50 | 22,00 | 67,50 | 66,00 |
| Empilhador TT | 4 | 4,46 | 3,36 | 1,98 | 14,99 | 4,60 | 59,94 | 18,40 |
| Esp Cabine TMs | 0 | 5,87 | 2,30 | 4,00 | 13,50 | 5,25 | 0,00 | 0,00 |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Elect) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Mecânica) | 2 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Banhos) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Cozinha) | 5 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Latrina) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Lavandaria) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VBL Rodas (Chaimite) | 0 | 5,60 | 2,26 | 2,39 | 12,66 | 7,62 | 0,00 | 0,00 |
| VTL | 61 | 3,80 | 1,79 | 1,97 | 6,80 | 2,40 | 414,92 | 146,40 |
| VTM (Guincho) | 105 | 5,87 | 2,30 | 2,83 | 13,50 | 5,25 | 1417,61 | 551,25 |
| VTPes | 0 | 6,87 | 2,50 | 3,40 | 17,18 | 7,80 | 0,00 | 0,00 |
| VTPes-PC | 0 | | | | 0,00 | 7,80 | 0,00 | 0,00 |
| Auto-Maca Média | 0 | 5,24 | 2,01 | 2,73 | 10,52 | 4,30 | 0,00 | 0,00 |
| Auto Tanque 10.000 | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Tractor 6 Ton | 28 | 6,50 | 2,50 | 2,70 | 16,25 | 14,33 | 455,00 | 401,16 |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 11 | | | | 0,00 | 20,00 | 0,00 | 220,00 |
| Contentor 20' | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Sanitária | 0 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,06 | 11,16 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas P | 16 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,05 | 11,16 | 208,86 | 178,50 |
| VB Lagartas PC | 4 | 4,86 | 2,54 | 2,68 | 12,35 | 11,51 | 49,41 | 46,05 |
| VB Lagartas Porta Mort | 0 | 4,30 | 2,69 | 2,50 | 11,54 | 12,00 | 0,00 | 0,00 |
| CC Médio | 0 | 9,44 | 6,95 | 3,28 | 65,54 | 51,39 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Média Rec | 1 | 8,27 | 3,43 | 3,15 | 28,37 | 50,80 | 28,37 | 50,80 |
| VB Lagartas Lig Rec | 1 | 6,43 | 3,50 | 3,43 | 22,51 | 27,22 | 22,51 | 27,22 |
| Total | 387 | | | | | | 3.571 | 1.850 |

(2) Opção B (Força de infantaria)

| TIPO | Qt | DIMENSÕES (m) | | | ÁREA (m ²) | PESO (Ton) | ÁREA TOTAL | PESO TOTAL |
|-----------------------------|------------|---------------|------|------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | c | l | a | | | | |
| Atl Água 1.500 | 28 | 4,23 | 2,36 | 2,03 | 9,98 | 1,03 | 279,52 | 28,95 |
| Atl Gerador 10 Kwa | 1 | 1,90 | 0,80 | 1,18 | 1,52 | 0,76 | 1,52 | 0,76 |
| Atl Gerador 45 Kwa | 2 | 2,78 | 1,00 | 1,38 | 2,78 | 1,27 | 5,56 | 2,54 |
| Atl Gerador 60 Kwa | 0 | 2,78 | 1,00 | 1,47 | 2,78 | 1,30 | 0,00 | 0,00 |
| Atl Lig | 128 | 1,81 | 1,56 | 1,40 | 2,82 | 0,31 | 361,42 | 39,68 |
| Atl Médio | 165 | 3,05 | 2,18 | 5,50 | 6,65 | 0,96 | 1097,09 | 158,40 |
| Atl Pes | 0 | 5,40 | 1,85 | 1,70 | 9,99 | 2,30 | 0,00 | 0,00 |
| Auto Água 5.000 l | 2 | 6,17 | 2,47 | 2,86 | 15,24 | 12,00 | 30,48 | 24,00 |
| Auto Comb 4.500 l | 7 | 6,68 | 2,44 | 2,50 | 16,29 | 11,00 | 114,05 | 77,00 |
| Auto PS (M816) | 0 | 9,00 | 2,50 | 2,70 | 22,50 | 22,00 | 0,00 | 0,00 |
| Empilhador TT | 5 | 4,46 | 3,36 | 1,98 | 14,99 | 4,60 | 74,93 | 23,00 |
| Esp Cabine TMs | 0 | 5,87 | 2,30 | 4,00 | 13,50 | 5,25 | 0,00 | 0,00 |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Elect) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Especial (Oficina Mecânica) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Banhos) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Cozinha) | 14 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Latrina) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Semi-Atl (Lavandaria) | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VBL Rodas (Chaimite) | 0 | 5,60 | 2,26 | 2,39 | 12,66 | 7,62 | 0,00 | 0,00 |
| VTL | 154 | 3,80 | 1,79 | 1,97 | 6,80 | 2,40 | 1047,51 | 369,60 |
| VTM | 236 | 5,87 | 2,30 | 2,83 | 13,50 | 5,25 | 3186,24 | 1239,00 |
| VTPes | 16 | 6,87 | 2,50 | 3,40 | 17,18 | 7,80 | 274,80 | 124,80 |
| VTPes-PC | 6 | | | | 0,00 | 7,80 | 0,00 | 46,80 |
| Auto-Maca Média | 19 | 5,24 | 2,01 | 2,73 | 10,52 | 4,30 | 199,92 | 81,70 |
| Auto Tanque 10.000 | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Tractor 6 Ton | 18 | 6,50 | 2,50 | 2,70 | 16,25 | 14,33 | 292,50 | 257,89 |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 3 | | | | 0,00 | 20,00 | 0,00 | 60,00 |
| Contentor 20' | 0 | | | | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Sanitária | 0 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,06 | 11,16 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas P | 0 | 4,86 | 2,69 | 2,50 | 13,05 | 11,16 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas PC | 0 | 4,86 | 2,54 | 2,68 | 12,35 | 11,51 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Porta Mort | 0 | 4,30 | 2,69 | 2,50 | 11,54 | 12,00 | 0,00 | 0,00 |
| CC Médio | 0 | 9,44 | 6,95 | 3,28 | 65,54 | 51,39 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Média Rec | 0 | 8,27 | 3,43 | 3,15 | 28,37 | 50,80 | 0,00 | 0,00 |
| VB Lagartas Lig Rec | 0 | 6,43 | 3,50 | 3,43 | 22,51 | 27,22 | 0,00 | 0,00 |
| Total | 804 | | | | | | 6.966 | 2.534 |

APÊNDICE 4**NECESSIDADES DE COMBUSTÍVEL (Classe III)****1. BATALHÃO LIGEIRO DE DESEMBARQUE (BLD)****a. Opção A**

| TIPO | Qt | UC (litros) | EL. COM | ELEMENTO APOIO COMBATE | | | | | ELEMENTO APOIO SERVIÇOS | | | | | TOTAL |
|---------------------------|-----------|----------------|------------|------------------------|-------------|------------|------------|------------|-------------------------|------------|--------------|------------|------------|-------|
| | | | | Pel ACAR | Pel Mort | PEL A/A | SEC VCB | SEC GE | FC | Pel Man | Pel TT | Pel SS | Pel PN | |
| Ligeira | 43 | 12 | | 13 | 1 | 3 | 2 | 4 | | 3 | 11 | | 6 | |
| Médias | 24 | 18 | | | 6 | | | | | | 18 | | | |
| Ambulâncias | 3 | 12 | | | | | | | | | | 3 | | |
| Posto de Comando | 6 | 12 | 5 | | | | | | 1 | | | | | |
| Especiais | 4 | 28 | | | | | | | | 1 | 3 | | | |
| Dep água/comb. 2.500 l | 4 | | | | | | | | | | 4 | | | |
| Dep água 1.000 l | 4 | | | | | | | | | | 4 | | | |
| TOTAL | 88 | | 60 | 156 | 120 | 36 | 24 | 48 | 12 | 64 | 540 | 36 | 72 | |
| | | | 293 | 761 | 585 | 176 | 117 | 234 | 59 | 312 | 2.633 | 176 | 351 | |

b. Opção B

| TIPO | Qt | UC (litros) | EL. COM | ELEMENTO APOIO COMBATE | | | | | ELEMENTO APOIO SERVIÇOS | | | | | TOTAL |
|---------------------------|-----------|----------------|------------|------------------------|-------------|------------|------------|------------|-------------------------|------------|--------------|------------|------------|-------|
| | | | | Pel ACAR | Pel Mort | PEL A/A | SEC VCB | SEC GE | FC | Pel Man | Pel TT | Pel SS | Pel PN | |
| Ligeira | 38 | 12 | | 13 | 1 | 3 | 2 | 4 | | 3 | 6 | | 6 | |
| VBTP (C) | 1 | 48 | | | | | | | | | 1 | | | |
| VBTP (P) | 13 | 48 | | | | | | | | | 13 | | | |
| VBTP (R) | 1 | 48 | | | | | | | | | 1 | | | |
| Médias | 12 | 18 | | | 6 | | | | | | 6 | | | |
| Ambulâncias | 3 | 12 | | | | | | | | | | 3 | | |
| Posto de Comando | 6 | 12 | 5 | | | | | | 1 | | | | | |
| Especiais | 4 | 28 | | | | | | | | 1 | 3 | | | |
| Dep água/comb. 2.500 l | 4 | | | | | | | | | | 4 | | | |
| Dep água 1.000 l | 4 | | | | | | | | | | 4 | | | |
| TOTAL | 86 | | 60 | 156 | 120 | 36 | 24 | 48 | 12 | 64 | 984 | 36 | 72 | |
| | | | 293 | 761 | 585 | 176 | 117 | 234 | 59 | 312 | 4.797 | 176 | 351 | |

2. FORÇA CONJUNTA DE REACÇÃO IMEDIATA (FCRI)**a. Exército**

(1) Opção A (Modelo Força Nacional Destacada na Bósnia)

| TIPO | Qt | UC (litros) | EL. COM. | EL. MANOB | EL. AP. COMB. | ELEMENTO APOIO SERVIÇOS | | | | TOTAL |
|-----------------------------|------------|----------------|--------------------|--------------|---------------|-------------------------|--------------|-------------|--------------|---------------|
| | | | CMD BAT/AG P | Comp | Pel Mort | Dest TMs | Dest Reab | Dest Man | HCM | |
| Atl Água 1.500 | 5 | | | | | | 1 | | 4 | |
| Atl Gerador 10 Kwa | 7 | 10 | | | | | 4 | | 3 | |
| Atl Gerador 45 Kwa | 4 | 15 | | | | | 2 | | 2 | |
| Atl Gerador 60 Kwa | 5 | 20 | | | | | 5 | | | |
| Atl Lig | 16 | | 3 | 4 | 1 | | 6 | | 2 | |
| Atl Médio | 16 | | | 2 | | 4 | 6 | | 4 | |
| Atl Pes | 0 | | | | | | | | | |
| Auto Água 5.000 l | 1 | 34 | | | | | 1 | | | |
| Auto Comb 4.500 l | 1 | 34 | | | | | 1 | | | |
| Auto PS (M816) | 2 | 34 | | | | | | 2 | | |
| Empilhador TT (med) | 2 | 50 | | | | | 2 | | | |
| Esp Cabine TMs | 4 | 18 | | | | 4 | | | | |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 5 | 50 | | | | | 1 | | 4 | |
| Especial (Of. Elect.) | 1 | 25 | | | | | | 1 | | |
| Especial (Of. Mec.) | 2 | 25 | | | | | | 1 | 1 | |
| Semi-Atl (Banhos) | 2 | | | | | | 2 | | | |
| Semi-Atl (Cozinha) | 8 | | | | | | 2 | | 6 | |
| Semi-Atl (Latrina) | 2 | | | | | | 2 | | | |
| Semi-Atl (Lavandaria) | 4 | | | | | | 1 | | 3 | |
| VBL Rodas (Chaimite) | 14 | 48 | | 10 | 4 | | | | | |
| VTL | 20 | 12 | 4 | 4 | 1 | | 6 | | 5 | |
| VTM (Guincho) | 24 | 18 | | 2 | | | 6 | | 16 | |
| VTPes | 5 | 28 | 1 | | | | 4 | | | |
| VTPes-PC | 7 | 28 | 1 | | | | 6 | | | |
| Auto-Maca Média | 12 | | | | | | | | 12 | |
| Auto Tanque 10.000 | 1 | | | | | | | | 1 | |
| Tractor 6 Ton | 6 | | | | | | | | 6 | |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 6 | | | | | | | | 6 | |
| Contentor 20' | 6 | | | | | | | | 6 | |
| VB Lagartas Sanitória | 0 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas P | 0 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas PC | 0 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas Porta Mort | 0 | | | | | | | | | |
| CC Médio | 0 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas Média Rec | 0 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas Lig Rec | 0 | | | | | | | | | |
| TOTAL | 188 | | 104 | 564 | 204 | 72 | 848 | 118 | 633 | 12.397 |
| | | | 507 | 2.750 | 995 | 351 | 4.134 | 575 | 3.086 | |

(2) Opção B (Unidade de Reconhecimento Mecanizado)

| TIPO | Qt | UC (litros) | EL. COM | EL. MANOB | EL. AP. COMB | ELEMENTO APOIO SERVIÇOS | | | | TOTAL |
|-----------------------------|-----|----------------|--------------------|-----------|--------------------------|-------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|
| | | | CMD BAT/AG R | Esq Rec | Pel Mort Pes (CAC) | Dest TMs | Dest Reab | Dest Man | HCM | |
| Atl Água 1.500 | 6 | | | 1 | | | 1 | | 4 | |
| Atl Gerador 10 Kwa | 7 | 10 | | | | | 4 | | 3 | |
| Atl Gerador 45 Kwa | 4 | 15 | | | | | 2 | | 2 | |
| Atl Gerador 60 Kwa | 5 | 20 | | | | | 5 | | | |
| Atl Lig | 14 | | 3 | 3 | | | 6 | | 2 | |
| Atl Médio | 17 | | | 3 | | 4 | 6 | | 4 | |
| Atl Pes | 0 | | | | | | | | | |
| Auto Água 5.000 l | 1 | 45 | | | | | 1 | | | |
| Auto Comb 4.500 l | 2 | 45 | | 1 | | | 1 | | | |
| Auto PS (M816) | 2 | 34 | | | | | | 2 | | |
| Empilhador TT (med) | 2 | 50 | | | | | 2 | | | |
| Esp Cabine TMs | 4 | 18 | | | | 4 | | | | |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 5 | 50 | | | | | 1 | | 4 | |
| Especial (Of Elect) | 1 | 25 | | | | | | 1 | | |
| Especial (Of Mec) | 2 | 25 | | | | | | 1 | 1 | |
| Semi-Atl (Banhos) | 2 | | | | | | 2 | | | |
| Semi-Atl (Cozinha) | 9 | | | 1 | | | 2 | | 6 | |
| Semi-Atl (Latrina) | 2 | | | | | | 2 | | | |
| (Lavandaria) | 4 | | | | | | 1 | | 3 | |
| (Chaimite) | 0 | 48 | | | | | | | | |
| VTL | 22 | 12 | 4 | 7 | | | 6 | | 5 | |
| VTM (Guincho) | 25 | 18 | | 3 | | | 6 | | 16 | |
| VTPes | 5 | 28 | 1 | | | | 4 | | | |
| VTPes-PC | 7 | 28 | 1 | | | | 6 | | | |
| Auto-Maca Média | 13 | 18 | | 1 | | | | | 12 | |
| Auto Tanque 10.000 | 1 | | | | | | | | 1 | |
| Tractor 6 Ton | 6 | 50 | | | | | | | 6 | |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 6 | | | | | | | | 6 | |
| Contentor 20' | 6 | | | | | | | | 6 | |
| Sanitária | 1 | 104 | | 1 | | | | | | |
| VB Lagartas P | 16 | 76 | | 16 | | | | | | |
| VB Lagartas PC | 3 | 104 | | 3 | | | | | | |
| VB Lagartas Porta Mort | 4 | 76 | | 4 | | | | | | |
| CC Médio | 9 | 310 | | 9 | | | | | | |
| VB Lagartas Média Rec | 1 | 330 | | 1 | | | | | | |
| VB Lagartas Lig Rec | 1 | 76 | | 1 | | | | | | |
| | 215 | | 104 | 5333 | 0 | 72 | 870 | 118 | 1149 | |
| TOTAL | | | 507 | 25.998 | 0 | 351 | 4.241 | 575 | 5.601 | 37.274 |

(3) Opção C (Unidade de Carros de Combate)

| TIPO | Qt | UC (litros) | EL. COM | EL. MANOB | EL. AP. COMB | ELEMENTO APOIO SERVIÇOS | | | | TOTAL |
|-----------------------------|-----|----------------|--------------------|-----------|--------------------------|-------------------------|--------------|-------------|-------|---------------|
| | | | CMD BAT/AG R | Esq CC | Pel Mort Pes (CAC) | Dest TMs | Dest Reab | Dest Man | HCM | |
| Atl Água 1.500 | 5 | | | | | | 1 | | 4 | |
| Atl Gerador 10 Kwa | 7 | 10 | | | | | 4 | | 3 | |
| Atl Gerador 45 Kwa | 2 | 15 | | | | | 2 | | | |
| Atl Gerador 60 Kwa | 5 | 20 | | | | | 5 | | | |
| Atl Lig | 10 | | 3 | 1 | | | 6 | | | |
| Atl Médio | 12 | | | 2 | | 4 | 6 | | | |
| Atl Pes | 0 | | | | | | | | | |
| Auto Água 5.000 l | 1 | 45 | | | | | 1 | | | |
| Auto Comb 4.500 l | 1 | 45 | | | | | 1 | | | |
| Auto PS (M816) | 2 | 34 | | | | | | 2 | | |
| Empilhador TT (med) | 2 | 50 | | | | | 2 | | | |
| Esp Cabine TMs | 4 | 18 | | | | 4 | | | | |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 1 | 50 | | | | | 1 | | | |
| Especial (Of Elect) | 1 | 25 | | | | | | 1 | | |
| Especial (Of Mec) | 1 | 25 | | | | | | 1 | | |
| Semi-Atl (Banhos) | 2 | | | | | | 2 | | | |
| Semi-Atl (Cozinha) | 2 | | | | | | 2 | | | |
| Semi-Atl (Latrina) | 2 | | | | | | 2 | | | |
| (Lavandaria) | 1 | | | | | | 1 | | | |
| (Chaimite) | 0 | 48 | | | | | | | | |
| VTL | 13 | 12 | 4 | 3 | | | 6 | | | |
| VTM (Guincho) | 9 | 18 | | 3 | | | 6 | | | |
| VTPes | 5 | 28 | 1 | | | | 4 | | | |
| VTPes-PC | 7 | 28 | 1 | | | | 6 | | | |
| Auto-Maca Média | 12 | 18 | | | | | | | 12 | |
| Auto Tanque 10.000 | 1 | | | | | | | | 1 | |
| Tractor 6 Ton | 6 | 50 | | | | | | | 6 | |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 6 | | | | | | | | 6 | |
| Contentor 20' | 6 | | | | | | | | 6 | |
| Sanitária | 0 | 104 | | | | | | | | |
| VB Lagartas P | 2 | 76 | | 2 | | | | | | |
| VB Lagartas PC | 0 | 104 | | | | | | | | |
| VB Lagartas Porta Mort | 0 | 76 | | | | | | | | |
| CC Médio | 17 | 310 | | 17 | | | | | | |
| VB Lagartas Média Rec | 1 | 330 | | 1 | | | | | | |
| VB Lagartas Lig Rec | 0 | 76 | | | | | | | | |
| | 146 | | 104 | 5842 | 0 | 72 | 870 | 118 | 546 | |
| TOTAL | | | 507 | 28.480 | 0 | 351 | 4.241 | 575 | 2.662 | 36.816 |

3. FORÇA CONJUNTA DE REACÇÃO RÁPIDA (FCRR)**a. Exército (Modelo das FOP)**

(1) Opção A (Força mecanizada)

| TIPO | Qt | UC (litros) | EL. COMANDO | | EL. MANO R | EL. APOIO COMBATE | | | EL. AP. SERVIÇOS | | TOTAL |
|-----------------------------|------------|----------------|-------------|-----------------------|------------------|-------------------|-----------------|-------------|------------------|----------|---------------|
| | | | CMD BRIG | MÓD. Ref. CIMIC | AGR MEC | Esq PE | Btr AC (BMI) | Comp Eng | AGR Ap Svc | Comp TMs | |
| Atl Água 1.500 | 9 | | | | | | | 1 | 7 | 1 | |
| Atl Gerador 10 Kwa | 1 | 10 | | | | | | | 1 | | |
| Atl Gerador 45 Kwa | 3 | 15 | | | | | | | 3 | | |
| Atl Gerador 60 Kwa | 0 | 20 | | | | | | | | | |
| Atl Lig | 40 | | 4 | | | | | 3 | 28 | 5 | |
| Atl Médio | 88 | | 1 | | | | | 18 | 52 | 17 | |
| Atl Pes | 0 | | | | | | | | | | |
| Auto Água 5.000 l | 0 | 45 | | | | | | | | | |
| Auto Comb 4.500 l | 3 | 45 | | | | | | | 3 | | |
| Auto PS (M816) | 3 | 34 | | | | | | | 3 | | |
| Empilhador TT (med) | 4 | 50 | | | | | | 1 | 3 | | |
| Esp Cabine TMs | 0 | 18 | | | | | | | | | |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 0 | 50 | | | | | | | | | |
| Especial (Of Elect) | 2 | 25 | | | | | | | 2 | | |
| Especial (Of Mec) | 2 | 25 | | | | | | | 2 | | |
| Semi-Atl (Banhos) | 0 | | | | | | | | | | |
| Semi-Atl (Cozinha) | 5 | | | | | | | | 4 | 1 | |
| Semi-Atl (Latrina) | 0 | | | | | | | | | | |
| (Lavandaria) | 0 | | | | | | | | | | |
| (Chaimite) | 0 | 48 | | | | | | | | | |
| VTL | 61 | 12 | 4 | | | | | 10 | 32 | 15 | |
| VTM (Guincho) | 105 | 18 | 1 | | | | | 6 | 59 | 39 | |
| VTPes | 0 | 28 | | | | | | | | | |
| VTPes-PC | 0 | 28 | | | | | | | | | |
| Auto-Maca Média | 0 | 18 | | | | | | | | | |
| Auto Tanque 10.000 | 0 | | | | | | | | | | |
| Tractor 6 Ton | 28 | 50 | | | | | | | 28 | | |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 11 | | | | | | | | 11 | | |
| Contentor 20' | 0 | | | | | | | | | | |
| Sanitária | 0 | 104 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas P | 16 | 76 | 3 | | | | | 13 | | | |
| VB Lagartas PC | 4 | 104 | 3 | | | | | 1 | | | |
| VB Lagartas Porta Mort | 0 | 76 | | | | | | | | | |
| CC Médio | 0 | 310 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas Média Rec | 1 | 330 | | | | | | | 1 | | |
| VB Lagartas Lig Rec | 1 | 76 | | | | | | 1 | | | |
| | 387 | | 606 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1446 | 3718 | 882 | |
| TOTAL | | | 2.954 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.049 | 18.125 | 4.300 | 29.474 |

(2) Opção B (Força de infantaria)

| TIPO | Qt | UC (litros) | EL. COMANDO | | EL. | EL. APOIO COMBATE | | | EL. AP. SERVIÇOS | | TOTAL |
|-----------------------------|-----|----------------|-------------|-----------------------|------------------|-------------------|---------------------|-------------|------------------|----------|---------------|
| | | | CMD BRIG | MÓD. Ref. CIMIC | MANO P BAT | Esq PE | Btr AC (BAI/BLI) | Comp Eng | AGR Ap Svc | Comp TMs | |
| Atl Água 1.500 | 28 | | 2 | | 6 | | 4 | 1 | 14 | 1 | |
| Atl Gerador 10 Kwa | 1 | 10 | | | | | | | 1 | | |
| Atl Gerador 45 Kwa | 2 | 15 | | | | | | | 2 | | |
| Atl Gerador 60 Kwa | 0 | 20 | | | | | | | | | |
| Atl Lig | 128 | | 26 | | 40 | | 20 | 9 | 27 | 6 | |
| Atl Médio | 165 | | 8 | | 51 | | 16 | 13 | 71 | 6 | |
| Atl Pes | 0 | | | | | | | | | | |
| Auto Água 5.000 l | 2 | 45 | | | 1 | | | 1 | | | |
| Auto Comb 4.500 l | 7 | 45 | | | 1 | | 1 | 1 | 4 | | |
| Auto PS (M816) | 0 | 34 | | | | | | | | | |
| Empilhador TT (med) | 5 | 50 | | | | | 1 | 1 | 3 | | |
| Esp Cabine TMs | 0 | 18 | | | | | | | | | |
| Esp Reab c/Atl (90.17) | 0 | 50 | | | | | | | | | |
| Especial (Of Elect) | 0 | 25 | | | | | | | | | |
| Especial (Of Mec) | 0 | 25 | | | | | | | | | |
| Semi-Atl (Banhos) | 0 | | | | | | | | | | |
| Semi-Atl (Cozinha) | 14 | | 1 | | 5 | | 3 | 1 | 3 | 1 | |
| Semi-Atl (Latrina) | 0 | | | | | | | | | | |
| (Lavandaria) | 0 | | | | | | | | | | |
| (Chaimite) | 0 | 48 | | | | | | | | | |
| VTL | 154 | 12 | 30 | | 55 | | 24 | 9 | 29 | 7 | |
| VTM (Guincho) | 236 | 18 | 8 | | 76 | | 38 | 13 | 86 | 15 | |
| VTPes | 16 | 28 | | | | | 15 | 1 | | | |
| VTPes-PC | 6 | 28 | 5 | | 1 | | | | | | |
| Auto-Maca Média | 19 | 18 | 2 | | 3 | | 2 | | 12 | | |
| Auto Tanque 10.000 | 0 | | | | | | | | | | |
| Tractor 6 Ton | 18 | 50 | | | | | | | 18 | | |
| Semi-Atl 20 Ton (Granel) | 3 | | | | | | | | 3 | | |
| Contentor 20' | 0 | | | | | | | | | | |
| Sanitária | 0 | 104 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas P | 0 | 76 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas PC | 0 | 104 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas Porta Mort | 0 | 76 | | | | | | | | | |
| CC Médio | 0 | 310 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas Média Rec | 0 | 330 | | | | | | | | | |
| VB Lagartas Lig Rec | 0 | 76 | | | | | | | | | |
| | 804 | | 680 | 0 | 2200 | 0 | 1523 | 510 | 3382 | 354 | |
| TOTAL | | | 3.315 | 0 | 10.725 | 0 | 7.425 | 2.486 | 16.487 | 1.726 | 38.849 |

| DESCRIÇÃO | Qt | Nível de munições por Total | | | | Peso (Kg) | Volume (m3) | Peso (Kg) | Volume (m3) |
|----------------------|-----|-----------------------------|--------------|-----------|--------------|-----------|-------------|------------|-------------|
| | | 1º 7 dias | Restantes 23 | 1º 7 dias | Restantes 23 | | | | |
| Browning 12,7 mm | 4 | 3.742 | 6.072 | 14.968 | 24.288 | 2.469,72 | 1,86 | 4.007,52 | 3,01 |
| C Custaf | 22 | 41 | 69 | 902 | 1.518 | 7.216,00 | 16,51 | 12.144,00 | 27,78 |
| EAG3 | 801 | 213 | 345 | 170.613 | 276.345 | 5.289,00 | 3,51 | 8.566,70 | 5,69 |
| Lança-Granadas 40 mm | 51 | 113 | 184 | 5.763 | 9.384 | 1.600,83 | 3,19 | 2.606,67 | 5,20 |
| MG 3 | 26 | 3.742 | 6.072 | 97.292 | 157.872 | 3.016,05 | 2,00 | 4.894,03 | 3,25 |
| MILAN | 8 | 116 | 188 | 928 | 1.504 | 3.854,00 | 79,81 | 30.832,00 | 129,34 |
| Míssil A/A | 6 | 111 | 141 | 666 | 846 | 2.890,50 | 57,28 | 17.343,00 | 72,76 |
| Morteiro 120 mm | 6 | 338 | 552 | 2.028 | 3.312 | 35.490,00 | 47,05 | 57.960,00 | 76,84 |
| Morteiro 60 mm | 6 | 88 | 138 | 528 | 828 | 1.584,00 | 4,48 | 2.484,00 | 7,03 |
| Morteiro 81 mm | 6 | 263 | 437 | 1.578 | 2.622 | 8.679,00 | 13,40 | 14.421,00 | 22,26 |
| Pistola | 119 | 24 | 46 | 2.856 | 5.474 | 42,27 | 0,02 | 81,02 | 0,04 |
| | | | | | | 72.131,38 | 229,11 | 155.339,93 | 353,21 |